

XVI legislatura

Disegni di legge
AA.SS. nn. 143, 263, 754,
2403-A
Riforma della legislazione
in materia portuale

settembre 2012
n. 385



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: S. Moroni _3627

Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco _2104

Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: G. Buonomo _3613

Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi _3476

Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci _2988

Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: L. Borsi _3538

Capo ufficio: F. Cavallucci _3443

Politica estera e di difesa

Capo ufficio: A. Mattiello _2180

Capo ufficio: A. Sanso' _2451

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

Capo ufficio: F. Marcelli _2114

Legislazione comparata

Capo ufficio: S. Scarrocchia _2451

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

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

Disegni di legge
AA.SS. nn. 143, 263, 754,
2403-A
Riforma della legislazione
in materia portuale

settembre 2012
n. 385

a cura di: F. Colucci
hanno collaborato: V. Satta, L. Formosa, A. Henrici,
M. Mercuri, B. Gatta

AVVERTENZA

La presente scheda di lettura illustra il contenuto del testo proposto dall'8^a Commissione permanente "Lavori pubblici, comunicazioni" sulla riforma della legislazione portuale, approvato, in sede referente, il 26 luglio 2012.

Il 10 dicembre 2009 era stato approvato un primo testo unificato, relativo ai 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". Si veda il *dossier* n. 187 del Servizio studi.

Un secondo testo unificato era stato poi approvato il 21 dicembre 2010, a seguito della congiunzione dell'esame del disegno di legge del Governo (n. 2403) "Riforma della legislazione in materia portuale". Si veda il *dossier* n. 268 del Servizio studi.

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

INDICE

SINTESI DEL CONTENUTO.....	11
SCHEDE DI LETTURA	17
Articolo 1 <i>(Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	19
Articolo 2 <i>(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	29
Articolo 3 <i>(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	35
Articolo 4 <i>(Norma transitoria)</i>	
Scheda di lettura.....	45
Ex-Articolo 5 <i>(Inserimento dell'articolo 5-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	47
Articolo 5 <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.....	55
Articolo 6 <i>(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	59
Articolo 7 <i>(Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	71
Articolo 8 <i>(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	75
Articolo 9 <i>(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	77

Articolo 10 <i>(Inserimento dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 sui sistemi logistico portuali)</i>	
Scheda di lettura.....	79
Articolo 11 <i>(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994 n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	81
Articolo 12 <i>(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali)</i>	
Scheda di lettura.....	83
Articolo 13 <i>(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)</i>	
Scheda di lettura.....	93
Articolo 14 <i>(Modifica dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	99
Ex-Articolo 15 <i>(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	107
Articolo 15 <i>(Disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale)</i>	
Scheda di lettura.....	109
Articolo 16 <i>(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)</i>	
Scheda di lettura.....	111
Ex-Articolo 17 <i>(Inserimento dell'articolo 18-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Scheda di lettura.....	115
TESTO A FRONTE.....	119
Articolo 1 <i>(Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	121
Articolo 2 <i>(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	125

Articolo 3 <i>(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	133
Articolo 5 <i>(Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione di aree portuali)</i>	
Comma 1	143
Articolo 6 <i>(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	145
Articolo 7 <i>(Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	151
Articolo 8 <i>(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1, lett. a) e b)	157
Articolo 9 <i>(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	161
Articolo 10 <i>(Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi logistico-portuali)</i>	
Comma 1	163
Articolo 11 <i>(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	165
Articolo 12 <i>(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali)</i>	
Comma 1, lett. a) e b)	167
Articolo 13 <i>(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)</i>	
Comma 1, lett. a), b) e c)	169
Articolo 14 <i>(Modifica dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)</i>	
Comma 1	175

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 84/1994 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, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta con l'articolo 3, che sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994.

Ex-Articolo 5

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

L'articolo 5, soppresso dalla Commissione, inseriva 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 testo dell'articolo 5 della predetta legge, nel testo vigente prima dell'entrata in vigore dell'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 1/2012 che ha inserito un nuovo articolo 5-bis alla legge 84/1994 riscrivendo l'articolata disciplina in materia di dragaggi.

Articolo 5

(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 5, 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, per l'utilizzo delle predette aree, di durata fino ad un massimo di novantanove anni.

Articolo 6

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

L'articolo 6, sostituisce l'articolo 6 della legge 84/1994 disciplinando le autorità portuali con riferimento a: natura giuridica; compiti; funzioni; istituzione, ma senza prevedere più un procedimento per la soppressione.

Articolo 7

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

L'articolo 7 sostituisce l'articolo 8 della legge 84/1994 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.

Articolo 8

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

L'articolo 8, modifica l'articolo 9 della legge 84/1994d, riequilibrando le competenze del comitato portuale, rispetto al presidente dell'autorità.

Articolo 9

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

L'articolo 9, 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 contabili.

Articolo 10

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

L'articolo 10, inserisce un nuovo articolo 11-bis nella legge 84/1994 disciplinando i sistemi logistico portuali.

Articolo 11

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

L'articolo 11 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 12

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

L'articolo 12, modifica l'articolo 13 della legge 84/1994 effettuando un aggiornamento normativo relativo alle tasse di ancoraggio e portuale.

Articolo 13

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

L'articolo 13, 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 14

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

L'articolo 14 sostituisce l'articolo 18 della legge 84/1994, riformando il procedimento per la concessione di aree e banchine.

Ex-Articolo 15

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

L'articolo 15, soppresso dalla Commissione, modificava 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 15

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

L'articolo 15, contiene una norma di interpretazione autentica circa il regime fiscale dei proventi delle autorità portuali, derivanti dalle entrate previste dall'articolo 13 della legge 84/1994. È prevista, altresì, una norma di ablazione delle controversie pendenti.

Articolo 16

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

L'articolo 16, 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.

Ex-Articolo 17

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

L'articolo 17, soppresso dalla Commissione, inseriva un nuovo articolo 18-bis, nella legge 84/1994 in ordine al finanziamento di opere nei porti.

Disposizioni quasi identiche sono state introdotte dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 83/2012.

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1

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

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

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

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

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

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

b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere le navi e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

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

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

del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali».

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. 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.

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

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

- la sicurezza della navigazione;
- la sicurezza portuale;
- la sicurezza del trasporto marittimo;
- la sicurezza relativa alla 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 dei 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.

Il 12 gennaio 2011 il governo ha presentato al Parlamento, per l'espressione del parere, lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2008/114/CE concernente l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione (n. 319) assegnato alla 1^a Commissione permanente. Sullo schema è stato espresso parere favorevole condizionato il 22 febbraio 2011 ed il decreto legislativo 11 aprile 2011, n. 61 "Attuazione della Direttiva 2008/114/CE recante l'individuazione e la designazione delle infrastrutture critiche europee e la valutazione della necessità di migliorarne la protezione" ha completato l'*iter*.

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.

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

a) 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.

b) l'autorità marittima:

- provvede, anche in ambito portuale:
 - alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente;
 - all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere la nave e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite;
- vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.

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, anche in ambito portuale, la responsabilità delle attività di:

- vigilanza;
- controllo;
- sicurezza;
- sentita la regione o l'ente territoriale competente: 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) (*dovrebbe trattarsi di un refuso, poiché le autorità marittime sono annoverate alla lettera b*) 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). A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

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 di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

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, fatte salve le eventuali competenze regionali.

Articolo 2

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

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

«Art. 4. - (*Classificazione dei porti*).

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

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

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

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

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

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

e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di categoria III, 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, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in

relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;

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

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

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

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

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

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

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo, 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 categoria III possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, sono amministrare, in via esclusiva, dallo Stato.

7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e i porti di categoria III possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

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

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge 84/1994² 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:

- a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, 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, di procedere alla individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali, di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. Viene inserita una nuova disposizione che attribuisce specificamente allo Stato ed in via esclusiva l'amministrazione dei porti di categoria I.

Il comma 3, detta i requisiti dei porti di categoria II, sede di Autorità portuale, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 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 in via esclusiva allo Stato, come per i porti di categoria I) mediante decreto del Ministro della difesa, di concerto con i ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del

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

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.

Infine, con disposizione di carattere residuale, si assegnano alla Categoria III tutti i restanti porti non ricompresi nelle categorie I e II.

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, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 85/2010³ sul federalismo demaniale;
 - 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

³ Decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85 “Attribuzione a comuni, province, città metropolitane e regioni di un proprio patrimonio, in attuazione dell'articolo 19 della legge 5 maggio 2009, n. 42”.

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;
- l) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico nautici e della relativa tariffazione;
- m) rispetto dei principi di cui all'articolo 18, 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;
- n) 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, in via esclusiva, 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.

Il comma 8 attribuisce al piano regolatore portuale di cui al citato articolo 5 della legge 84/1994 la delimitazione dell'ambito dei porti di III categoria, conformemente alla disciplina regionale.

Articolo 3

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

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

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

2. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla

ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella *Gazzetta Ufficiale*. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 10. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

3. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.

4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi

preliminare di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n.241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza di servizi assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.

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

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

7. La conferenza di servizi di cui al comma 6 assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

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

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

10. L'autorità portuale, entro i trenta giorni successivi alla ricezione delle osservazioni di cui al comma 9, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 2.

11. La regione, entro i sessanta giorni successivi alla comunicazione di cui al comma 10, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino ufficiale della

regione. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

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

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

14. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 2.

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

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

competenza.

17. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III la regione

disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati».

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994⁴, 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

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

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 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 decreto-legge 70/2011⁵ (articolo 3, comma 8) introduce un nuovo comma, il 2-*bis*, all'articolo 5 della legge 84/1994 con il quale si prevede l'utilizzazione di strutture ed ambiti portuali idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, come approdi turistici. Tale utilizzazione, ricorrendone i presupposti, deve essere valutata con priorità nella predisposizione del piano regolatore portuale. Inoltre il citato decreto-legge prevede che, ferma restando la disciplina relativa all'attribuzione di beni a regioni ed enti locali in base alla normativa sul federalismo fiscale e demaniale, al procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime per le strutture portuali si applicano i criteri e le modalità di affidamento appositamente definiti nell'ambito dell'intesa Stato regioni per il rilascio delle concessioni demaniali marittime aventi finalità turistico ricreative.

Sullo sviluppo di infrastrutture per la nautica da diporto si veda l'articolo 5, del disegno di legge oggetto della presente scheda di lettura.

Il comma 1 esordisce con un'esimente per i porti di categoria I, mentre per quelli di categoria II attribuisce all'autorità portuale la formazione del Piano Regolatore Portuale, quale atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto stabilendo:

⁵ Decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70 "Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia."

- le funzioni del porto, quali elencate all'articolo 4, comma 7 (commerciale; di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica; industriale e petrolifera; peschereccia; da diporto).
- le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

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 2 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:

- 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

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

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 10, 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 3 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 4, 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 di servizi preliminare 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.

Il citato articolo 14-bis, al comma 1, prevede che la conferenza di servizi preliminare può essere convocata per progetti di particolare complessità e di insediamenti produttivi di beni e servizi, su motivata richiesta dell'interessato, documentata, in assenza di un progetto preliminare, da uno studio di fattibilità, prima della presentazione di una istanza o di un progetto definitivi, al fine di verificare quali siano le condizioni per ottenere, alla loro presentazione, i necessari atti di consenso. In tale caso la conferenza si pronuncia entro trenta giorni dalla data della richiesta e i relativi costi sono a carico del richiedente.

Il comma 5, prevede che l'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunicano all'autorità portuale un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta.

Il comma 6, qualora non si raggiunga l'intesa, prevede una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della citata legge 241/1990, convocata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della regione interessata, tra regione, enti locali interessati ed autorità portuale.

Ai sensi del citato articolo 14, comma 2, la conferenza di servizi è sempre indetta quando l'amministrazione precedente deve acquisire intese, concerti, nulla osta o assensi comunque denominati di altre amministrazioni pubbliche e non li ottenga, entro trenta giorni dalla ricezione, da parte dell'amministrazione competente, della relativa richiesta. La conferenza può essere altresì indetta quando nello stesso termine è intervenuto il dissenso di una o più amministrazioni interpellate ovvero nei casi in cui è consentito all'amministrazione precedente di provvedere direttamente in assenza delle determinazioni delle amministrazioni competenti.

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

Il comma 7, pone un termine per l'assunzione, a maggioranza, delle determinazioni in ordine al piano regolatore portuale: sessanta giorni dalla sua convocazione.

Il comma 8, 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 9, prevede che gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 2 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

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

Il comma 11, disciplina l'approvazione del piano regolatore portuale, prevedendo che:

- entro i successivi sessanta giorni (al termine di cui al comma 10) la regione approva il piano regolatore portuale;
- il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul Bollettino ufficiale regionale;
- gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

Il comma 12, dispone che le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per la sua approvazione. È, altresì, dettata 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, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta dalla presente legge.

Il comma 13, 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 14, come pure i successivi, si occupano delle procedure per l'esecuzione, nell'ambito dei porti di categoria I e II, 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 2.

Il comma 15, definisce opere di grande infrastrutturazione:

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

Il comma 16, 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.

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.

Il comma 17, fermo restando quanto previsto dal citato decreto legislativo 152/2006, per i porti di categoria III, demanda alla regione la disciplina del procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati.

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, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta 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, applicare, per le singole fasi procedurali in corso, la disciplina introdotta con l'articolo 3, del disegno di legge in esame, che sostituisce l'articolo 5 della legge 84/1994⁹.

⁹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Ex-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, e successive modificazioni, il cui perimetro comprende, in tutto o in parte, la circoscrizione dell'autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del Ministero dell'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. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale per i quali, relativamente all'intera area a mare, è stato redatto il progetto preliminare di bonifica regolarmente approvato dal

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai materiali provenienti dalle aree i cui sedimenti siano risultati caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per ciascun sito di interesse nazionale si applicano le disposizioni di cui al comma 9.

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

4. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, laddove non presentino

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

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

materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

6. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente articolo, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di bonifica.

7. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 4 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 14, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

8. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui all'articolo 5, comma 14.

9. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni, possono essere immersi in mare con autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, e successive modificazioni. I suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179.»

L'articolo 5, soppresso dalla Commissione, inseriva 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 testo dell'articolo 5 della predetta legge, nel testo vigente prima dell'entrata in vigore dell'articolo 48, comma 1, del decreto-legge 1/2012¹¹ che ha inserito un nuovo articolo *5-bis* alla legge 84/1994 riscrivendo, al **comma 1**, l'articolata disciplina in materia di dragaggi.

I dragaggi di cui si tratta riguardano prevalentemente i siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale (SIN), ma vi sono anche disposizioni per i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali di porti non compresi in siti di interesse nazionale (queste ultime sono concentrate nel comma 8 dell'articolo *5-bis* aggiunto alla legge n. 84 del 1994 dal comma in esame).

Si ricorda, in proposito, che la disciplina, ora soppressa, recata dai citati commi da *11-bis* a *11-sexies* dell'art. 5 della L. 84/1994 era stata introdotta dai commi 996-997 dell'art. 1 della legge finanziaria 2007 (n. 296/2006) e, in attuazione di questa, è stato emanato il D.M. ambiente 7 novembre 2008.

In estrema sintesi la disciplina citata consente di fatto che i materiali derivanti dal dragaggio non siano qualificabili come rifiuti. Per effetto di questa disciplina "tali sedimenti, a determinate condizioni (prima fra tutte la non pericolosità), sono materiali che possono essere dragati e poi utilizzati (per formare terrapieni costieri o per il ripascimento degli arenili) oppure collocati in strutture di contenimento. ... La *ratio* della legge e del regolamento è ravvisabile nella volontà di rendere compatibili le operazioni di dragaggio con gli interventi di bonifica; la legge prevede, infatti, che le operazioni di dragaggio possano essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto di bonifica e in modo tale da evitare che ad essa arrechi pregiudizio (art. 5 comma *11-bis* L. n. 84/1994; *cfr.* anche l'art. 3 comma 1 del D.M. 7 novembre 2008). Si ricorda inoltre che questa particolare disciplina (conseguenza) l'effetto di semplificare i dragaggi portuali e ... rimuovere ciò che eventualmente ostacola gli interventi di ristrutturazione e ampliamento dei porti stessi".

Per quanto riguarda i siti di interesse nazionale (SIN), ai sensi dell'articolo 252, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'ambiente) essi 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. Inoltre, il comma 2 del medesimo articolo 252 dispone che l'individuazione dei SIN avvenga mediante decreto del Ministro dell'ambiente, d'intesa con le regioni interessate, ed elenca una serie di principi e criteri direttivi cui attenersi, mentre il comma 3 affida la procedura di bonifica dei SIN alla competenza del Ministero dell'ambiente, sentito il Ministero delle

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

¹¹ Decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

attività produttive. Attualmente sul territorio nazionale sono stati individuati 57 siti di interesse nazionale (SIN).

Fermo restando che, come già in passato, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica, il *comma 1* dell'articolo 5-*bis*, introdotto dall'articolo in esame, reca alcune novità nelle procedure per la presentazione del progetto di dragaggio. Tale progetto:

- potrà essere presentato anche dal concessionario dell'area demaniale interessata e dunque non soltanto dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente;
- sarà indirizzato non solo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), come prevedeva la formulazione previgente, ma anche al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM);
- nel nuovo testo rimangono invariate, rispetto al comma 11-*bis*, le funzioni che il MIT espleta dopo avere ricevuto il progetto. Invece, per quanto concerne il decreto di approvazione definitiva da parte del MATTM viene inserito un passaggio intermedio, per cui tale decreto potrà essere emanato previo parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale circa l'assoggettabilità o meno del progetto alla VIA. La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale è stata istituita dal D.P.R. 14 maggio 2007, n. 90 (articolo 9) e disciplinata, oltre che dal medesimo decreto, anche dall'art. 8 del D.Lgs. 152/2006. Si fa notare che la norma non precisa se il parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale sia vincolante o no, oltre che obbligatorio;
- deve essere garantita idonea forma di pubblicità.

Il comma in esame conferma il richiamo, già contemplato dall'abrogato comma 11-*bis*, ai commi 6 e 7 dell'art. 252 del D.Lgs. 152/2006, relativamente agli effetti del decreto di autorizzazione definitiva adottato dal MATTM. Si nota tuttavia che nel testo previgente il richiamo al comma 7 operava limitatamente alle attività di dragaggio inerenti al progetto di bonifica.

Si ricorda che il comma 6 dell'art. 252 del Codice prevede che “L'autorizzazione del progetto 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”, mentre ai sensi del comma 7 “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”.

I **commi 2, 3 e 4** dell'art. 5-*bis* ripropongono, integrandole in maniera consistente le disposizioni procedurali recate dagli abrogati commi 11-*ter* e 11-*quater*, e volte a disciplinare la destinazione dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio e le condizioni da rispettare per gli impieghi indicati, nonché le condizioni alle quali deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area.

Rispetto al testo previgente la nuova disciplina prevista dal comma 2 prevede 4 distinte tipologie di impiego dei materiali derivanti dalle attività di dragaggio, contro le due fattispecie contemplate dai commi 11-*ter* e 11-*quater*. Alle condizioni contemplate, tali materiali possono:

- a) essere immessi o refluiti nei corpi idrici dai quali provengono, ovvero essere utilizzati per il ripascimento degli arenili, per formare terreni costieri o per migliorare lo stato dei fondali attraverso attività di *capping*, nel rispetto delle modalità previste dal decreto interministeriale previsto al successivo comma 6. Il comma in esame ripropone in buona parte le condizioni dettate dal comma 11-*ter* ma allarga i possibili utilizzi includendo anche il miglioramento dello stato dei fondali attraverso attività di *capping*;
- b) essere destinati a impiego a terra secondo le modalità previste dal decreto interministeriale di cui al successivo comma 6;
- c) essere destinati a refluitamento all'interno di cassa di colmata, di vasche di raccolta, o comunque in strutture di contenimento che presentino lo stesso sistema di impermeabilizzazione previsto dal testo previgente del comma 11-*quater*, ma con le modalità previste dal decreto interministeriale di cui al successivo comma 6. Tale disposizione viene integrata dal comma 4 che disciplina il caso (ignorato dalla normativa previgente) di materiali destinati ad essere refluiti all'interno di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza. In tal caso viene previsto, per tali materiali, un documento di accompagnamento obbligatorio contenente le indicazioni previste dall'art. 193, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 per il formulario di identificazione per il trasporto dei rifiuti. La norma prevede altresì che i trasporti saranno effettuati per mezzo di navi e di galleggianti idonei e che le Autorità Marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concorderanno un sistema di controllo che garantisca una costante vigilanza. Relativamente al contenuto informativo minimo richiesto dall'art. 193, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, si ricorda che esso contempla “a) nome ed indirizzo del produttore dei rifiuti e del detentore; b) origine, tipologia e quantità del rifiuto; c) impianto di destinazione; d) data e percorso dell'istradamento; e) nome ed indirizzo del destinatario.
- d) qualora risultino caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal MATTM per ciascun SIN, consentire la restituzione dell'area interessata agli usi legittimi, previo parere favorevole della Conferenza dei servizi.

Si fa altresì notare che il primo periodo del comma 2 definisce in maniera precisa l'ambito di applicazione della norma, che riguarda i materiali derivanti dalle attività di dragaggio, di aree portuali e marino-costiere poste nei SIN o di ogni loro singola frazione granulometrica separata fisicamente.

Tale previsione sembra destinata a sostituire quanto previsto dal comma 11-*bis* abrogato che limitava l'ambito di applicazione della normativa ai SIN il cui perimetro comprende in tutto o in parte la circoscrizione dell'Autorità portuale.

Le disposizioni previste dal testo previgente del comma 11-*quater* circa 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 refluento si abbia il superamento dei livelli di inquinamento limite fissati dalla tabella 1 dell'allegato 5 al titolo V della Parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006, vengono confermate dal *comma 3* dell'art. 5-*bis*. Tale comma tuttavia reca ulteriori disposizioni destinate a disciplinare il caso di permanenza in sito di concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i predetti valori limite: in tal caso la norma prevede l'adozione di misure di sicurezza che garantiscano comunque la tutela della salute e dell'ambiente.

Il comma 5 sostanzialmente riproduce le disposizioni previgenti recate dagli abrogati commi 11-*quinquies* e 11-*sexies* relativamente alle analisi da effettuare prima del dragaggio al fine di valutare l'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto nei commi precedenti, nonché i depositi temporanei. Inoltre, si ribadisce l'intangibilità delle speciali disposizioni concernenti la salvaguardia della laguna di Venezia.

Il comma 6 mediante l'emanazione di un decreto interministeriale (emanato dal MATTM di concerto con il MIT) per la definizione delle modalità e delle norme tecniche per i dragaggi dei materiali, anche al fine dell'eventuale loro reimpiego, prevede:

- il parere della Conferenza Stato-Regioni;
- un termine per l'emanazione, che dovrà avvenire entro 45 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

È specificato l'ambito applicativo del decreto interministeriale, che dovrà riguardare i dragaggi dei materiali di aree portuali e marino-costiere poste nei SIN, al fine di renderlo coerente con quello previsto dal primo periodo del comma 2.

Il comma 7 dell'articolo 5-*bis*, fermo restando quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006, demanda la disciplina del procedimento di adozione del Piano Regolatore Portuale per i porti di categoria II, classe III, alla regione, che garantisce la partecipazione delle province e dei comuni interessati.

Il comma 8 interessa i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali di porti non compresi in SIN. Essi possono essere immersi in mare con autorizzazione dell'autorità competente nel rispetto di quanto previsto dall'art. 109, comma 2, del D.Lgs. 152/2006.

Si ricorda in proposito che il comma 2 dell'art. 109 prevede l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi sia rilasciata dalla regione, fatta eccezione per gli interventi ricadenti in aree protette nazionali per i quali è rilasciata dal Ministero dell'ambiente.

Il medesimo comma prevede che i suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano Regolatore Portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'art. 21 della L. 179/2002.

Ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 179 del 2002, la regione è l'autorità competente per l'istruttoria e il rilascio dell'autorizzazione per gli interventi di ripascimento della fascia costiera, nonché di immersione di materiali di escavo di fondali marini, o salmastri o di terreni litoranei emersi all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero. In caso di impiego di materiali provenienti da fondali marini, la regione, all'avvio del procedimento, acquisisce il parere della commissione consultiva della pesca istituita presso la capitaneria di porto interessata e ne informa il Ministero dell'ambiente.

Il comma 2 dell'articolo 48, del decreto-legge 1/2012 prevede la conseguente abrogazione dei commi da 11-*bis* a 11-*sexies* dell'art. 5 della L. 84/1994, in quanto la disciplina in essi recata è stata riscritta dal comma 1.

Articolo 5

(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 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 5-ter. - *(Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali.)* – 1. Il piano regolatore portuale, laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

2. Con riguardo ai piani regolatori portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici d'intesa con la regione e i comuni interessati e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.

3. La realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2,

comma 1, lettera c), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ivi compresi i pontili galleggianti a carattere stagionale, pur se ricorrente, mediante impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terra ferma ed apprestamento di servizi complementari, per la quale sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica, ambientale e doganale, concessione demaniale marittima, anche provvisoria, non necessita di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale, ferma restando la quantificazione del canone in base alla superficie occupata.

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

L'articolo 5, 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,

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

per l'utilizzo delle predette aree, di durata fino ad un massimo di novantanove anni.

Il decreto-legge 70/2011¹³ (articolo 3, comma 8, lettera a) ha introdotto un nuovo comma, il 2-*bis*, all'articolo 5 della legge 84/1994 con il quale si prevede l'utilizzazione di strutture ed ambiti portuali idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, come approdi turistici. Tale utilizzazione, ricorrendone i presupposti, deve essere valutata con priorità nella predisposizione del piano regolatore portuale. Inoltre il citato decreto-legge prevede che, ferma restando la disciplina relativa all'attribuzione di beni a regioni ed enti locali in base alla normativa sul federalismo fiscale e demaniale, al procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime per le strutture portuali si applicano i criteri e le modalità di affidamento appositamente definiti nell'ambito dell'intesa Stato regioni per il rilascio delle concessioni demaniali marittime aventi finalità turistico ricreative.

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;
- di valutare la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ed approdi turistici come definiti dall'articolo 2 dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 509/1997¹⁴.

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.

Si rileva l'opportunità di coordinare la disposizione del comma 1, con il citato articolo 3, comma 8, lettera a) del decreto-legge 70/2011.

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

¹³ Decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70 "Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia."

¹⁴ 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.

capo alle autorità portuali, con riguardo ai piani regolatori portuali vigenti, d'intesa con la regione ed i comuni interessati.

Il citato decreto-legge 70/2011 (articolo 3, comma 8, lettera a) prevede che, ferma restando la disciplina relativa all'attribuzione di beni a regioni ed enti locali in base alla normativa sul federalismo fiscale e demaniale, al procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime per le strutture portuali si applicano i criteri e le modalità di affidamento appositamente definiti nell'intesa Stato regioni per il rilascio delle concessioni demaniali marittime aventi finalità turistico ricreative.

Il comma 3 reca disposizioni di semplificazione in materia ambientale riguardanti la realizzazione di strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto e allo strumento attuativo di piani urbanistici. La disposizione è volta ad assicurare che la realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto non necessiti di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale qualora sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica ed ambientale, una concessione demaniale marittima e lacuale, anche provvisoria. Nelle predette strutture sono incluse anche i pontili galleggianti a carattere stagionale con impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terra ferma ed apprestamento di servizi complementari.

L'art. 2 citato regolamento di cui al D.P.R. 509/1997, che riguarda la definizione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, individua al comma 1, lettera c) i «punti d'ormeggio», quali aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto. Inoltre, ai sensi dell'art. 1, comma 3, la concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettera c), è rilasciata conducendo secondo principi di celerità e snellezza le procedure già operanti per le strutture di interesse turistico-ricreativo in applicazione dell'articolo 59 del D.P.R. 616/1977¹⁵ sul trasferimento delle funzioni amministrative alle regioni, del decreto-legge 400/1993¹⁶ 5 ottobre 1993, n. 400 (recante Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime) nonché dell'articolo 8 del decreto-legge 535/1996¹⁷ in materia di demanio marittimo e di barriere architettoniche negli impianti di balneazione. Il citato art. 59 del D.P.R. 616/1977 ha delegato alle regioni le funzioni amministrative sul litorale marittimo, sulle aree demaniali immediatamente prospicienti, sulle aree del demanio lacuale e fluviale, quando la utilizzazione prevista abbia finalità turistiche e ricreative. Sono escluse dalla delega le funzioni esercitate dagli organi dello Stato in materia di navigazione marittima, di sicurezza nazionale e di

¹⁵ D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 “Attuazione della delega di cui all'art. 1 della L. 22 luglio 1975, n. 382”.

¹⁶ Decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400 “Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime”.

¹⁷ Decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535 “Disposizioni urgenti per i settori portuale, marittimo, cantieristico ed armatoriale, nonché interventi per assicurare taluni collegamenti aerei”.

polizia doganale. Si ricorda, inoltre, che il Senato ha approvato il disegno di legge AS 979 - attualmente all'esame della Camera AC 2722 - recante Istituzione di campi di ormeggio attrezzati per unità da diporto nelle aree marine protette, nelle aree marine di reperimento e nei tratti di costa sottoposti ad eccessiva pressione turistica ed antropica, che mira a promuovere un progetto di infrastrutturazione leggera delle aree marine protette.

Il comma 4, 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.

Articolo 6

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

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

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

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

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

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

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

circoscrizione.

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

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

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

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

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

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei

trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

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

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

1) tre milioni di tonnellate di merci solide;

2)venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;

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

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

b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto,

nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

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

10. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di categoria III o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

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

L'articolo 6, sostituisce l'articolo 6 della legge 84/1994¹⁸ disciplinando le autorità portuali con riferimento a: natura giuridica; compiti; funzioni; istituzione, ma senza prevedere più un procedimento per la soppressione.

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

- Ancona;
- Bari;
- Brindisi;

¹⁸ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

- Cagliari;
- Catania;
- Civitavecchia;
- Genova;
- La Spezia;
- Livorno;
- Manfredonia;
- Marina di Carrara;
- Messina;
- Gioia Tauro;
- Napoli;
- Palermo;
- Ravenna;
- Savona;
- Taranto;
- Trapani
- Trieste;
- Venezia;
- Salerno;
- Augusta;
- Olbia-Golfo Aranci;
- 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 della 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 70/1975¹⁹;
- le disposizioni sul rapporto di lavoro degli impiegati pubblici (decreto legislativo 165/2001²⁰).

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

L'articolo 1, 993, della finanziaria 2007²¹ 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 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

¹⁹ Legge 20 marzo 1975, n. 70 "Disposizioni sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente".

²⁰ Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

²¹ Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)".

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:

1. tre milioni di tonnellate di merci solide;
2. venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
3. trecentomila twenty feet equivalent unit (TEU);
4. 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, consente all'autorità portuale, nei casi in cui la propria giurisdizione comprenda più scali, di esercitare le funzioni di gestione nei porti decentrati avvalendosi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

Il comma 10, 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;
- previa intesa con la regione interessata e garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 241/1990²²:
 - 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 11, fà salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali 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.

²² Legge 7 agosto 1990, n. 241 “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”.

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 43/1973²³, 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 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

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

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 7

(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:

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

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

3. Il presidente dell'autorità portuale

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

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

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

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

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

7. Il presidente dell'autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può

ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima autorità portuale.

8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale».

L'articolo 7 sostituisce l'articolo 8 della legge 84/1994²⁴ 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 quindici 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.**

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

²⁴ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della legge 84/1994.

Il comma 3, parzialmente identico all'articolo 8, comma 3, lettera i) della legge 84/1994, prevede 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:

- dando conto dell'attivazione delle 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 quarantacinque 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 quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente il potere

di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri il quale provvede previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa **di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 131/2003**²⁵ che regola il procedimento promosso dal Governo per la stipula di intese in sede di Conferenza Stato-Regioni o di Conferenza unificata, dirette a favorire l'armonizzazione delle rispettive legislazioni o il raggiungimento di posizioni unitarie o il conseguimento di obiettivi comuni.

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 sei 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 gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale.

²⁵ Legge 5 giugno 2003, n. 131 “Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla L.Cost. 18 ottobre 2001, n. 3”.

Articolo 8

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

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

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. È di competenza del comitato portuale:

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

b) l'adozione del piano regolatore portuale d'intesa con il comune competente;

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

d) l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità

portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

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

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

b) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

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

L'articolo 8, modifica l'articolo 9 della legge 84/1994²⁶, 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 delle sue variazioni e del rendiconto generale (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;

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

Il comma 1, lettera d) attribuisce al comitato portuale l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

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 e dei relativi canoni;

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 9

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

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

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

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

3. Il collegio dei revisori dei conti:

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

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

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

L'articolo 9 sostituisce l'articolo 11 della legge 84/1994²⁷, 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 uno 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 contabili, consistente nell'aver svolto tale funzione per almeno un quadriennio. *Si osserva che la normativa comunitaria (direttiva 2006/43/CE²⁸) e la normativa interna di recepimento²⁹ non consentono l'esercizio dell'attività di revisore a persone non qualificate e quindi il requisito di*

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

²⁸ 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.

²⁹ La direttiva 2006/43/CE è stata recepita dal Decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39 "Attuazione della direttiva 2006/43/CE, relativa alle revisioni legali dei conti annuali e dei conti consolidati, che modifica le direttive 78/660/CEE e 83/349/CEE, e che abroga la direttiva 84/253/CEE".

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

I commi 2 e 3, che disciplinano durata in carica e funzioni del collegio sono identici alla normativa vigente.

Articolo 10

(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, le province ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

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

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

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

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

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

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

L'articolo 10, inserisce un nuovo articolo 11-bis nella legge 84/1994³⁰ disciplinando i sistemi logistico portuali.

Il nuovo articolo 11-bis al **comma 1** consente alle autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, di costituire "sistemi logistico-portuali" aventi la seguente finalità:

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

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

³⁰ 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 articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento.

Articolo 11

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

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

«Art. 12. - (*Vigilanza sull'autorità portuale*). – 1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

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

3. Le delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

L'articolo 11 sostituisce l'articolo 12 della legge 84/1994³¹, 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 l'approvazione ministeriale delle delibere relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa è soppressa mentre nel testo vigente essa è attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Inoltre, il nuovo testo prevede che le delibere sottoposte ad approvazione, quelle 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 con le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 439/1998³².

³¹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

³² 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."

Nel testo vigente, al comma 3, è altresì prevista la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulle delibere relative all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo.

Il comma 3, riserva al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'approvazione delle delibere di adozione dei 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 conti³³, 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.

³³ Sez. Contr. Enti, sent. n. 59 del 22-07-1998, Autorità portuale di Trieste - Ente Autonomo Porto di Trieste (p.d. 203458).

Articolo 12

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

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

a) la lettera b) è abrogata;

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al

regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6 della presente legge».

L'articolo 12, modifica l'articolo 13 della legge 84/1994³⁴ effettuando un aggiornamento normativo relativo alle tasse di ancoraggio e portuale.

Il comma 1, lettera a) abroga l'articolo 13, comma 1, lettera b) che attribuisce alle autorità portuali gli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b) della legge 84/1994: impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco realizzati su concessione dell'autorità portuale.

Il comma 1, lettera b) sostituisce l'articolo 13, comma 1, lettera c) onde aggiornare il dettato normativo in seguito all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 107/2009³⁵ che rivisto la disciplina dei diritti marittimi, nonché tenendo conto dell'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 194/2009³⁶ che ha:

- prorogato al 31 dicembre 2012 l'entrata in vigore delle disposizioni relative all'adeguamento delle tasse e dei diritti marittimi di cui all'articolo 1, comma 989, lettera c), della legge 296/2006³⁷ e di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, del citato DPR 107/2009;
- consentito alle Autorità portuali, in via sperimentale, per gli anni 2010 e 2011, nelle more della piena attuazione della loro autonomia finanziaria, nell'ambito della loro autonomia di bilancio e nel rispetto

³⁴ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

³⁵ 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."

³⁶ Decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194 "Proroga di termini previsti da disposizioni legislative".

³⁷ Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)."

dell'equilibrio di bilancio, di stabilire variazioni in aumento fino ad un tetto massimo pari al doppio della misura delle tasse di ancoraggio e portuale così come adeguate ai sensi del citato DPR 107/2009, nonché in diminuzione fino all'azzeramento delle singole tasse medesime;

- coperto le eventuali minori entrate derivanti dall'applicazione di quanto sopra, mediante una corrispondente riduzione delle spese correnti dell'Autorità portuale interessata, ovvero, nell'ambito della propria autonomia impositiva e tariffaria, mediante un corrispondente aumento delle entrate, dandone adeguata illustrazione nelle relazioni al bilancio di previsione e al conto consuntivo.

Le legge 296/2006 (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.

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 (si veda la scheda di lettura dell'articolo 5 del disegno di legge in esame).

Il comma 997 interviene sull'articolo 8 della legge 84/1994 (si veda la scheda di lettura relativa all'articolo 8 del disegno di legge in esame).

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 13

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

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

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

b) al comma 1-bis, il secondo, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri e i meccanismi di

formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani.»;

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

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

caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è adottato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

I-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri devono indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, debba essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio,

d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di un'istruttoria a livello ministeriale disciplinata ai sensi del comma *1-ter*, un'apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma *1-bis*.

I-quinqies. 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 13, modifica l'articolo 14 della legge 84/1994³⁸, 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, lettera a) modifica l'articolo 14, comma 1, aggiungendo alle competenze dell'autorità marittima il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi. Rimane, inoltre, fermo quanto previsto dall'art. 6, comma 1, lettera *a)* della legge 84/1994, in ordine alle competenze dell'Autorità portuale.

³⁸ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Il comma 1, lettera b) sostituisce il secondo, terzo e quarto periodo, dell'articolo 14, comma 1-*bis*.

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.

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 e 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 terzo periodo attribuisce all'autorità marittima la competenza a rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta.

Il quarto periodo si occupa della disciplina e dell'organizzazione dei servizi tecnico nautici nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, attribuendone la competenza all'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. Il quinto periodo, in difetto di intesa, attribuisce la competenza in merito al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il sesto periodo stabilisce che 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 D.P.R. 328/1952³⁹ sono fissati 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.

³⁹ D.P.R. 15-2-1952 n. 328 "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)."

Il comma 1, lettera c) 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 400/1998⁴⁰).

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 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;

⁴⁰ Legge 23 agosto 1988, n. 400 "Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri."

- 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 14

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

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

«Art. 18. - (*Concessione di aree e banchine*). – 1. L'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.

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

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

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

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

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

6. È facoltà dell'autorità portuale, tenuto conto delle previsioni del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni di cui al comma 5, con riguardo a spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, se a giudizio dell'autorità concedente le stesse aree intercluse o attigue non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate in relazione all'utilizzazione prevista, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. Tali aree, con le modalità e previa verifica delle condizioni predette, possono essere assegnate direttamente al

soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.

7. Le autorità portuali o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto e in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali e 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 e organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale 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 altresì le modalità di calcolo, di rivalutazione e

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

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 medesimo comma 9.

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

revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo 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 e operative dell'attività che svolge.

12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in

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

13. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, adottano un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.

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

L'articolo 14 sostituisce l'articolo 18 della legge 84/1994⁴¹, 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

⁴¹ 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 contabile⁴².

Viene demandata all'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente:

- compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie;
- 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, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, tiene conto del programma del concessionario mirato:

- 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;

⁴² 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).

- delle modalità di definizione ed approvazione:
 - 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 testo vigente è stato integrato da un nuovo comma *4-bis*, da parte dell'articolo 57, comma 5, del decreto-legge 5/2012⁴³, relativamente alle concessioni per depositi costieri di oli minerali, stabilendone la durata in dieci anni.

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 in relazione all'utilizzazione prevista 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 economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue con le modalità e previa verifica delle condizioni predette.

Il comma 7, contiene un obbligo di carattere informativo, con cadenza biennale, in capo alle autorità portuali o, nei porti di categoria III, alla regione o

⁴³ Decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5 "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo".

all'ente territoriale competente, 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 400/1993⁴⁴.

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 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 del rilascio 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:

⁴⁴ Decreto-legge 5 ottobre 1993 n. 400 "Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime."

- 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 fino alla loro scadenza.

Ex-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 seguenti: «, nel limite

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

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

L'articolo 15, soppresso dalla Commissione, modifica l'articolo 17, della legge 84/1994⁴⁵ 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 247/2007⁴⁶, 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 straordinaria, oltre che la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il

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

⁴⁶ 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."

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, posto a carico del Fondo per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18 del decreto-legge 185/2008⁴⁷ che lo ha istituito, mentre le risorse sono state assegnate con delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica 2/2009⁴⁸.

⁴⁷ 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."

⁴⁸ Comitato interministeriale per la programmazione economica Del. 6-3-2009 n. 2/2009 "Assegnazione di risorse a favore del Fondo sociale per l'occupazione e formazione a carico del Fondo per le aree sottoutilizzate (articolo 18, decreto-legge n. 185/2008). (Deliberazione n. 2/2009)".

Articolo 15

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

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

imposte sui redditi.

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

L'articolo 15, contiene una norma di interpretazione autentica circa il regime fiscale dei proventi delle autorità portuali, derivanti dalle entrate previste dall'articolo 13 della legge 84/1994⁴⁹. È prevista, altresì, una norma di ablazione delle controversie pendenti.

Il comma 1, prevede che non concorrono alla formazione del reddito, ai fini delle imposte sui redditi, le entrate previste dall'articolo 13 della legge 84/1994, oggetto di modifiche da parte dell'articolo 12, del disegno di legge in esame, al quale si rinvia per l'illustrazione ed ove è illustrato anche l'articolo 1, comma 993, della legge finanziaria 2007, 296/2006⁵⁰ che all'articolo 1, commi 982-1007, contiene disposizioni in materia di finanziamento dei porti.

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

⁴⁹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

⁵⁰ Legge 27 dicembre 2006 n. 296 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)."

Articolo 16

(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. successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge.

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 16, 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. **La Commissione** ha integrato il comma 2 disponendo che sarà efficace successivamente all'entrata in vigore della legge.

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 comma 4, soppresso dalla Commissione, pone il termine di due anni dalla data di entrata in vigore della legge, al fine dell'adeguamento a quanto previsto dal presente articolo, dei contratti di programma vigenti alla medesima data.

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 2007/2011 è stato aggiornato per l'anno 2009 tenendo conto delle modifiche delle risorse finanziarie, sia in aumento che in diminuzione, conseguenti a provvedimenti emanati successivamente alla stipula dell'aggiornamento relativo all'anno 2008.

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.

Il Contratto di programma 2007-2011 parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana s.p.a. - Aggiornamento 2010-2011 è stato approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione

economica con deliberazione n. 4/2012, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* n. 196, del 23 agosto 2012).

Il contratto di programma ANAS 2010 è stato approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con deliberazione 65/2010, del 22 luglio 2010. Il Contratto di programma ANAS. Annualità 2010 e 2011. Assegnazione risorse è oggetto della deliberazione n. 84/2011 del Comitato interministeriale per la programmazione economica, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* n. 51, del 1° marzo 2012).

Ex-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 istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua in misura pari al 3 per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

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

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla

realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

6. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa di risparmio 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, soppresso dalla Commissione, inserisce un nuovo articolo 18-bis, nella legge 84/1994⁵¹ in ordine al finanziamento di opere nei porti.

⁵¹ Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale".

Disposizioni quasi identiche sono state introdotte dall'articolo 14, comma 1, del decreto-legge 83/2012⁵², in **neretto** le differenze rispetto alla disposizione soppressa.

Il comma 1, istituisce:

- a decorrere dal 2012;
- nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:
 - un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato:
 - su base annua;
 - in misura pari al 3 per cento:
 - delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto;
 - **delle accise (soppresso)**;
 - relative alle **importazioni (in luogo di operazioni)** nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali;
 - **entro il limite di 70 milioni di euro annui.**
 - finalizzato 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;

Il comma 2, 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 3, 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.

Il comma 4, indica i criteri di ripartizione del fondo di cui al comma 1, 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;

⁵² Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese".

- attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle **importazioni (in luogo di 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 5, autorizza le autorità portuali, per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, 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 163/2006⁵³;
- 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 6, 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, 244/2007⁵⁴.

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.

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

⁵³ 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."

⁵⁴ Legge 24 dicembre 2007 n. 244 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)."

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.

TESTO A FRONTE

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

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 disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.	1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.
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 abrogato.	
	2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.
	3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi: a) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle

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>altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla presente legge;</p> <p>b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché all'adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione dirette a proteggere le navi e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila, nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione da parte di terzi delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.</p>
	<p>4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera a), nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni</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
	amministrative.
	5. L'autorità portuale svolge inoltre un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.
	6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali.

Articolo 2*(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

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
1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi :	1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:
<i>a)</i> categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;	<i>a)</i> <i>identica</i> ;
<i>b)</i> categoria II, classe I : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica internazionale;	<i>b)</i> categoria II: porti di rilevanza economica nazionale e internazionale;
<i>c)</i> categoria II, classe II : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica nazionale;	
<i>d)</i> categoria II , classe III : porti, o specifiche aree portuali , di rilevanza economica regionale e interregionale.	<i>c)</i> categoria III: porti di rilevanza economica regionale e 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	2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , procede all'individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le

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
provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di I categoria e relative baie, rade e golfi.	relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati, in via esclusiva, dallo Stato.
	3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee. I porti di categoria II, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.
3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III,	<i>Vedi oltre, comma 7</i>

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>hanno le seguenti funzioni:</p> <p><i>a)</i> commerciale;</p> <p><i>b)</i> industriale e petrolifera;</p> <p><i>c)</i> di servizio passeggeri;</p> <p><i>d)</i> peschereccia;</p> <p><i>e)</i> 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><i>a)</i> entità del traffico globale e delle rispettive componenti;</p> <p><i>b)</i> 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><i>c)</i> 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</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>predispone, entro 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>	
	<p>4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:</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>a) esercizio esclusivamente da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali;</p> <p>b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;</p> <p>c) tutela della concorrenza;</p> <p>d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;</p> <p>e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;</p> <p>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>g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;</p> <p>h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione</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>funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;</p> <p><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><i>l)</i> rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico-nautici e della relativa tariffazione;</p> <p><i>m)</i> rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;</p> <p><i>n)</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, secondo periodo, 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 categoria III possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente</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>regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato.</p>
<i>Vedi sopra, comma 3</i>	<p>7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e i porti di categoria III possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.</p>
	<p>8. La delimitazione dell'ambito dei porti di categoria III è effettuata attraverso il piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, conformemente alla disciplina regionale.</p>

Articolo 3*(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
Articolo 5 <i>Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale</i>	Articolo 5 <i>Piano regolatore portuale e relativa attuazione</i>
<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>2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.</p>	
	<p>1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, quali elencate</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.
	2. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella Gazzetta Ufficiale. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 10. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.</p>
<p>2-bis. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella predisposizione del piano regolatore portuale, deve essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.</p>	
<p>3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali é istituita l'autorità portuale, il piano regolatore é adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non é istituita l'autorità portuale, il piano regolatore é adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni</p>	<p>3. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale e viene trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa.</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
interessati. Il piano é 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.	
	4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza di servizi assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.
	5. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.
	6. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta della regione interessata, una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, tra regione, enti locali interessati e autorità portuale.
	7. La conferenza di servizi di cui al comma 6 assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.
4. Il piano regolatore relativo a porti di	<i>Vedi l'ultimo periodo del comma 14</i>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, é sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed é quindi approvato dalla regione.	<i>(eventuale necessità della VIA)</i> <i>Vedi il comma 11 (approvazione della Regione)</i>
5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera <i>b</i>), e alle relative varianti, e' 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.	
6. <i>[Sostituisce il n. 1 dell'articolo 88 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 in materia di competenza statale sulle funzioni amministrative concernenti i porti.]</i>	
7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.	
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 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	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
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.	
	8. Dell'adozione del piano regolatore portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, nonché nel Bollettino ufficiale della regione.
	9. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 2 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.
	10. L'autorità portuale, entro i trenta giorni successivi alla ricezione delle osservazioni di cui al comma 9, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 2.
	11. La regione, entro i sessanta giorni successivi alla comunicazione di cui al comma 10, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale e nel Bollettino ufficiale della regione. Gli effetti

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.
	12. Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, approvato ai sensi del presente articolo, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Alle varianti al piano regolatore portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica il procedimento di cui al presente articolo.
	13. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali». <i>(vedi, in calce, il testo della novella)</i>
	14. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 2.
9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di	15. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
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.	difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.
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.	
11. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro dei trasporti e della navigazione emana direttive di coordinamento.	
	16. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.
	17. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	partecipazione delle province e dei comuni interessati.

NOVELLA INTRODOTTA DAL COMMA 13 DEL NUOVO ARTICOLO 5

Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 <i>Norme in materia ambientale</i>	
Articolo 142 <i>Competenze</i>	
Testo vigente	Testo modificato
1. Nel quadro delle competenze definite dalle norme costituzionali, e fatte salve le competenze dell'Autorità di vigilanza sulle risorse idriche e sui rifiuti, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio esercita le funzioni e i compiti spettanti allo Stato nelle materie disciplinate dalla presente sezione.	1. Nel quadro delle competenze definite dalle norme costituzionali, e fatte salve le competenze dell'Autorità di vigilanza sulle risorse idriche e sui rifiuti, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio esercita le funzioni e i compiti spettanti allo Stato nelle materie disciplinate dalla presente sezione, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali.
(...)	(...)

Articolo 5

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

Comma 1

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p style="text-align: center;">Articolo 5-ter</p> <p style="text-align: center;"><i>Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali</i></p> <p>1. Il piano regolatore portuale, laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.</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 d'intesa con la regione e i comuni interessati e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.</p> <p>3. La realizzazione delle strutture di</p>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p>interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ivi compresi i pontili galleggianti a carattere stagionale, pur se ricorrente, mediante impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terra ferma ed apprestamento di servizi complementari, per la quale sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica, ambientale e doganale, concessione demaniale marittima, anche provvisoria, non necessita di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale, ferma restando la quantificazione del canone in base alla superficie occupata.</p> <p>4. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di novanta anni per l'utilizzo delle predette aree.</p>

Articolo 6*(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6	
<i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
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:	1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia ⁵⁵ , Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro ⁵⁶ , Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani ⁵⁷ , Trieste, Venezia, Salerno ⁵⁸ , Augusta ⁵⁹ , Olbia-Golfo Aranci ⁶⁰ e Piombino ⁶¹ sono amministrati dall'autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:
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	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

⁵⁵ L'autorità portuale di Manfredonia é stata soppressa con DPR 12 ottobre 2007 (*GU 18 dicembre 2007, n. 293*)

⁵⁶ L'autorità portuale di Gioia Tauro é stata istituita con DPR 16 luglio 1998 (*GU 3 agosto 1998, n. 179*).

⁵⁷ L'autorità portuale di Trapani é stata istituita con DPR 2 aprile 2003 (*GU 20 maggio 2003, n. 115*). Con DPR 5 ottobre 2007 (*GU 18 dicembre 2007, n. 293*) ne é stata disposta la soppressione.

⁵⁸ L'autorità portuale di Salerno é stata istituita con DPR 23 giugno 2000 (*GU 28 luglio 2000, n. 175*)

⁵⁹ L'autorità portuale di Augusta é stata istituita con DPR 12 aprile 2001 (*GU 12 maggio 2001, n. 121*)

⁶⁰ L'autorità portuale di Olbia-Golfo Aranci é stata istituita con DPR 29 dicembre 2000 (*GU 8 febbraio 2001, n. 32*)

⁶¹ L'autorità portuale di Piombino é stata istituita con DPR 20 marzo 1996 (*GU 10 aprile 1996, 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
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;	regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;
b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;	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 dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.	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 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	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

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla L. 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.	bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.
3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro 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.	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.	4. <i>Identico.</i>
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.	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.
6. Le autorità portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente	6. Le autorità portuali non possono svolgere , né direttamente né tramite società partecipate , operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

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>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.</p>
<p>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 Twenty Feet Equivalent Unit (TEU). A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di autorità portuali nei porti di</p>	<p>8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:</p> <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>

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 6 <i>Autorità portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
Olbia, Piombino e Salerno.	<p>1) tre milioni di tonnellate di merci solide;</p> <p>2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;</p> <p>3) trecentomila twenty feet equivalent unit (TEU);</p> <p>4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;</p> <p>b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.</p>
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. Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.
10. 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.	10. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di categoria III o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

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>11. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.</p>

Articolo 7*(Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

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>1. Il presidente é 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 e' 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 nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.</p>	<p>4. Il presidente dell'autorità portuale é nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il presidente della giunta regionale territorialmente competente, dando conto dell'avvenuta concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.</p>
<p>1-bis. Esperite le procedure di cui al comma 1, qualora entro trenta giorni</p>	<p>5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al</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>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.</p>	<p>comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del presidente della giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131.</p>
	<p>6. La procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.</p>
<p>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 e' comunicata al Ministro dei trasporti e della 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.</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 della presente legge. In caso di necessità e urgenza, il presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso che, a tal fine, deve essere convocato entro quindici giorni, a pena di decadenza degli atti stessi. Il presidente dell'autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al</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
	segretario generale e ai dirigenti dell'ente.
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.	
3. Il presidente dell'autorità portuale:	
a) presiede il comitato portuale;	
b) sottopone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale;	
c) sottopone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;	
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;	
e) propone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;	
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;	
g) lettera abrogata dal decreto-legge n. 535 del 1996;	

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>h)</i> 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>2. In particolare, il presidente dell'autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti o amministrazioni. Provvede altresì con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14.</p>
<p><i>i)</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>3. Il presidente dell'autorità portuale esercita le competenze ad essa attribuite dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.</p>
<p><i>l)</i> promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17;</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><i>m)</i> 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-<i>bis</i> e seguenti, ove applicabili;</p>	
<p><i>n)</i> esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.</p>	
<p><i>n-bis)</i> esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale.</p>	
	<p>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.</p>
	<p>8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale.</p>

Articolo 8*(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1, lett. a) e b)**

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
3. Il comitato portuale:	3. È di competenza del comitato portuale:
<i>a)</i> 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;	<i>c)</i> l'adozione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;
<i>b)</i> adotta il piano regolatore portuale;	<i>b)</i> l'adozione del piano regolatore portuale d'intesa con il comune competente;
<i>c)</i> 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;	
<i>d)</i> approva il bilancio preventivo, obbligatoriamente in pareggio o in	<i>a)</i> l'approvazione del bilancio preventivo, delle sue variazioni e del

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9	
<i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
avanzo, le note di variazione e il conto consuntivo;	rendiconto generale;
<i>e)</i> delibera in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;	
<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>e)</i> la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per una durata superiore a quattro anni;
	<i>f)</i> l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni e dei relativi canoni;
<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;	

Legge 28 gennaio 1994, n. 84	
<i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Articolo 9 <i>Comitato portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
<i>m)</i> delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;	
<i>n)</i> promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 23;	
<i>n-bis)</i> approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;	
<i>n-ter)</i> approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6.	<i>d)</i> l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;
	<i>3-bis.</i> I componenti del comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima autorità portuale.

Articolo 9*(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

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 é 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 notorieta' da parte di ciascun interessato ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15.</p>	<p>1. Il collegio dei revisori dei conti é composto da tre membri effettivi e da uno supplente nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei quali un membro effettivo, con funzioni di presidente, è designato dal Ministro dell'economia e delle finanze, tra i funzionari del medesimo Ministero; i rimanenti componenti sono scelti nell'ambito dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili o fra coloro che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.</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</p>	<p>a) <i>identica;</i></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
effettua trimestralmente le verifiche di cassa;	
<i>b)</i> redige una relazione sul conto consuntivo e riferisce periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione;	<i>b)</i> redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
<i>c)</i> assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri.	<i>c)</i> <i>identica.</i>

Articolo 10

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

Comma 1

Legge 28 gennaio 1994, n. 84 <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i>	
Testo vigente	Testo modificato
	<p style="text-align: center;">Articolo 11-bis <i>Sistemi logistico-portuali</i></p> <p>1. Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.</p> <p>2. I sistemi di cui al comma 1 intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>a)</i> d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>b)</i> sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che è regolata mediante bandi europei;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>c)</i> sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>d)</i> sulla promozione delle</p>

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

Articolo 11*(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

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
1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.	1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative: <i>a)</i> all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo; <i>b)</i> alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;	2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.
3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera <i>a)</i> , è esercitata dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro.	<i>Vedi il comma 2</i>
4. Qualora l'applicazione dell'autorità di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.	3. Le delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive.

Articolo 12

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

Comma 1, lett. a) e b)

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>
a) 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;	a) <i>identica;</i>
b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);	b) <i>abrogata;</i>
c) 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	c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28

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
della legge 5 maggio 1976, n. 355 e successive modificazioni e integrazioni;	maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6 della presente legge;
<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 13

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

Comma 1, lett. a), b) e c)

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. 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. nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera a), il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi.</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</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,</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 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 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>fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle</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
	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.
1-ter. Nei porti sede di Autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-bis sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione.	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 d'intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è adottato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle

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
	infrastrutture e dei trasporti.
	<p>1-quater. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri devono indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, debba essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di un'istruttoria a livello ministeriale disciplinata ai sensi del comma 1-ter, un'apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve essere tale da integrare il</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>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.</p>
	<p>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.</p>

Articolo 14*(Modifica dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)***Comma 1**

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</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
forme di pubblicità, 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:	
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;	
b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.	
1- <i>bis</i> . 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.	
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.	1. L'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.
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.	

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
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.	
4-bis. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.	
5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.	
	2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale o, nei porti di categoria III, della regione o dell'ente territoriale competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.
	3. Ai fini della determinazione della

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
	durata delle concessioni, l'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, tiene conto del programma di investimenti del concessionario volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.
	4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene altresì le modalità di definizione e approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.
	5. 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.

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>6. È facoltà dell'autorità portuale, tenuto conto delle previsioni del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni di cui al comma 5, con riguardo a spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, se a giudizio dell'autorità concedente le stesse aree intercluse o attigue non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate in relazione all'utilizzazione prevista, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. Tali aree, con le modalità e previa verifica delle condizioni predette, possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.</p>
	<p>7. Le autorità portuali o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto e in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali e adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.</p>
6. Ai fini del rilascio della concessione	8. Le imprese che intendono

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
di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:	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) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;	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) 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;	c) un apparato tecnico e organizzativo adeguato , anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.
c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).	b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);
	9. L'atto di concessione indica altresì le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo è parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata e in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso

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
	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 medesimo comma 9.
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	11. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto del rilascio della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione

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>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 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>nei confronti dell'autorità portuale, la quale può indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo 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 e operative dell'attività che svolge.</p>
<p>8. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza</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
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 <i>a</i>).	
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 <i>a</i>), senza giustificato motivo, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima revocano l'atto concessorio.	
9-bis. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.	
	12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già assentita. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle

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
	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 dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, adottano un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.
	14. Le concessioni assentite in data anteriore alla data di entrata in vigore della presente disposizione restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza.

Ultimi dossier del Servizio Studi

380	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3382 Conversione in legge del decreto-legge 27 giugno 2012, n.87 recante misure urgenti in materia di efficientamento, valorizzazione e dismissione del patrimonio pubblico, di razionalizzazione dell'amministrazione economico-finanziaria, nonché misure di rafforzamento del patrimonio delle imprese del settore bancario. <i>Testo con gli emendamenti proposti dalle Commissioni</i>
381/I Tomo 1	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3426 "Conversione in legge, con modificazioni , del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese" Edizione provvisoria Vol. I - Le novelle Tomo 1 (artt. 1-40)
381/I Tomo 2	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3426 "Conversione in legge, con modificazioni , del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese" Edizione provvisoria Vol. I - Le novelle Tomo 2 (artt. 41-68 e Allegato 1)
381/II Tomo 1	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3426 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese" Edizione provvisoria Vol. II - Sintesi e schede di lettura Tomo 1 (artt. 1-40)
381/II Tomo 2	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 3426 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante misure urgenti per la crescita del Paese" Edizione provvisoria Vol. II - Schede di lettura Tomo 2 (artt. 41-69)
382	Dossier	Disegno di legge A.S. n. 3396 "Conversione in legge del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, recante disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini" - Sintesi del contenuto con le modifiche proposte dalla Commissione Bilancio Edizione provvisoria
383	Testo a fronte	Disegno di legge A.S. n. 3417 "Modifiche alla legge 3 agosto 2007, n. 124, concernente il Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e la disciplina del segreto"
384	Dossier	Disposizioni sulla candidabilità e sulla eleggibilità dei magistrati alle elezioni politiche e amministrative, nonché sull'assunzione di cariche di governo, nazionali e locali. Loro successive incompatibilità (Disegni di legge AA.SS. nn. 2347, 2657, 2662, 2771, 2780, 2790, 2802, 2810 e 3037) Elementi di documentazione e di legislazione comparata

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".