Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Servizio IV: Attività produttive e Infrastrutture
Codice sito 4.13/2010/8

Presidenza del Consiglio dei Ministri
CSR 0001747 P-2.17.4.13
del 21/04/2010

4723265

Al Presidente della Conferenza dei Presidenti
delle Regioni e delle Province autonome
c/o CINSEDO

Ai Presidenti delle Regioni e delle
Province autonome di Trento e
Bolzano
LORO SEDI

All'Assessore della Regione Campania
Capofila per materia
NAPOLI

Al Presidente dell'ANCI

Al Presidente dell'UPI

Al Presidente dell'UNCEM
LORO SEDI

Alla Conferenza Stato-Città
ROMA

e, p.c. Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

Dipartimento per gli affari giuridici
e legislativi
ROMA

Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministro dello sviluppo economico
- Gabinetto
- Ufficio legislativo

ROMA

Al Ministero dell'economia e delle
finanze
- Gabinetto
- Ufficio legislativo
- Dipartimento RGS

ROMA

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

OGGETTO: Schema di disegno di legge: Riforma delle legislazione in materia portuale.

Il Dipartimento per gli Affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha trasmesso, ai fini dell'acquisizione del parere da parte di questa Conferenza, lo schema di disegno di legge indicato in oggetto, corredato dalle prescritte relazioni e approvato, in via preliminare, dal Consiglio dei Ministri, in data 16 aprile 2010 (All. 1).

La documentazione è disponibile sul sito: www.unificata.it.

Il Segretario
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A. - S.

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

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

"Articolo 1
(Finalità della legge).

1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.
2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.
3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità marittima e autorità portuale è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi:
a. 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 la nave e gli impianti portuali dalle interferenze e azioni illecite; essa vigila nell'ambito dei propri poteri di controllo, anche sull'applicazione delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale.
b. 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.
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 di supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera b), 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 per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.
5. L'autorità portuale, nei limiti delle attribuzioni di competenza, svolge un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella propria 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, per quanto di competenza, le aree e i beni del demanio marittimo nel rispetto della normativa vigente in materia.

Art. 2
(Sostituzione dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

"Articolo 4
(Classificazione dei porti).

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:
   a) categoria I: porti, 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.
2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, procede alla individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati, in via esclusiva, dallo Stato.
3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei. I porti di categoria II, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Ministro dello sviluppo economico, sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1 o, laddove non istituite, dalle autorità marittime. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, sentite l'autorità portuale e l'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.
4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:
   a) esercizio, esclusivamente da parte di soggetti privati, delle attività d'impresa e commerciali;
   b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;
   c) tutela della concorrenza;
   d) rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;
   e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni;
   f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;
   g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;

h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;
i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo.
j) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico nautici e della relativa tariffazione;
k) rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;
l) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni possono avvalersi delle locali autorità marittime e disciplinare, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.
6. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e dell'interno, sentite la competente regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo ed alle esigenze del Corpo delle Capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato.
7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali ed i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel Piano Regolatore Portuale.

Art. 3
(Sostituzione dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

"Articolo 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 o, laddove non istituita, l'autorità marittima procede alla formazione del Piano Regolatore Portuale, atto di pianificazione del territorio, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali della circoscrizione territoriale, stabilendo 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 e successive modifiche. Per progetti di opere e interventi da realizzarsi in attuazione del Piano regolatore portuale, già sottoposto a VAS, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la VIA, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano Regolatore Portuale. Qualora il Piano Regolatore Portuale abbia contenuti tali da poter essere considerato come progetto definitivo ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, la valutazione di impatto ambientale è effettuata secondo le modalità previste dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 ed integra anche la valutazione ambientale strategica.
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, e fatte salve le competenze dell'agenzia del demanio, è adottato dal comitato portuale o, laddove non istituita l'autorità portuale, dall'autorità marittima e viene trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa. Il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale è approvato dal CIPE su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini del riparto del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto legge 25 marzo 2010 n. 40 convertito in legge [...].
4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale o, laddove non istituita l'autorità portuale, l'autorità marittima può convocare la conferenza preliminare di servizi di cui all'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche e integrazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La Conferenza assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.
5. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale, o, laddove non istituita, all'autorità marittima un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta.
6. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima, una conferenza di servizi tra tutti i soggetti pubblici interessati e l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima. La conferenza di cui all'articolo 14, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al Piano Regolatore Portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

7. Dell'adozione del Piano Regolatore Portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nonché sul Bollettino Ufficiale Regionale.
   Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. L'autorità portuale, o, laddove non istituita, l'autorità marittima entro i successivi trenta giorni, può formulare controdeduzioni alle osservazioni, che vengono depositate presso la sede dell'autorità portuale e presso la regione.
8. La Giunta regionale, entro i successivi trenta giorni, 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. L'approvazione del Piano regolatore portuale costituisce variante allo strumento urbanistico comunale.
9. Le varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale. Alle varianti al Piano Regolatore Portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica il procedimento di cui al presente articolo.
10. Nell'ambito portuale, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata secondo le modalità previste dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni.
11. Fatto salvo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di procedimenti di autorizzazione di impianti ed infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, 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 o, laddove non istituita, dall'autorità marittima, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.".

Art. 4
(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'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, è presentato dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento 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, previo parere della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale, entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e, allo stesso, deve essere garantita idonea forma di pubblicità.
2. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio possono essere immessi o refluiti in mare nel rispetto dell'articolo 109 del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili e per formare terreni costieri su autorizzazione della regione territorialmente competente. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio di cui al comma 1, o da attività di dragaggio da realizzare nell'ambito di procedimenti di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni, che presentino all'origine o a seguito di trattamenti livelli di inquinamento non superiori a quelli stabiliti, in funzione della destinazione d'uso, nella Colonna A e B della Tabella 1 dell'Allegato 5 della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni e risultino conformi al test di cessione da compiersi con il metodo ed in base ai parametri di cui all'articolo 9 del decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 5 febbraio 1998 e successive modifiche ed integrazioni possono essere impiegati a terra, secondo le modalità previste dal decreto interministeriale di cui al successivo comma 6. La destinazione a recupero dei materiali anzidetti dovrà essere indicata nel progetto di dragaggio di cui al comma 1 o in quello di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni. Il decreto di approvazione dei progetti autorizza la realizzazione degli impianti di trattamento e fissa le condizioni di impiego, i quantitativi e le percentuali di sostituzione in

luogo dei corrispondenti materiali naturali e costituisce autorizzazione al recupero.

3. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio di cui al comma 1, o da attività di dragaggio da realizzare nell'ambito di procedimenti di bonifica di cui all'articolo 252 del decreto legislativo n. 152 del 2006, ovvero ogni loro singola frazione ottenuta a seguito di separazione granulometrica o ad altri trattamenti finalizzati a minimizzare i quantitativi da smaltire inclusa l'ottimizzazione dello stadio di disidratazione, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, ovvero con le modalità di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 7 novembre 2008, e fatte salve le disposizioni in materia tutela di immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, 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 ai sensi del comma 1 del presente articolo. 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 quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di cento centimetri con coefficiente di permeabilità pari a 1,0 x 10-9 m/s. Nel caso di opere il cui progetto abbia concluso l'iter approvativo alla data di entrata in vigore della presente legge, tali requisiti sono certificati dalle amministrazioni titolari delle opere medesime. Nel caso in cui al termine delle attività di refluimento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso. E' fatta salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di autorizzazione paesaggistica.
4. I materiali di cui al comma 3 destinati ad essere refluiti all'interno di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza devono essere accompagnati da un documento contenente le indicazioni di cui all'articolo 193, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni ed integrazioni. Le caratteristiche di idoneità delle navi e dei galleggianti all'uopo impiegati sono quelle previste dalle norme nazionali e internazionali in materia di trasporto marittimo e garantiscono l'idoneità dell'impresa. Le Autorità Marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concordano un sistema di controllo idoneo a garantire una costante vigilanza durante il trasporto dei materiali.
5. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 7 novembre 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 4 dicembre 2008, n. 284. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. 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. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio e di recupero dei relativi materiali.
7. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 11, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.
8. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui all'articolo 5, comma 11."

Art. 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 n. 84 del 1994 e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"Articolo 5-ter.

(Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali)

1. Il Piano Regolatore Portuale, laddove esistano strutture od ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.
2. Con riguardo ai Piani Regolatori Portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.
3. La realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, 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.
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 cinquanta anni per l'utilizzo delle predette aree.

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

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

"Articolo 6
(Autorità portuale).

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

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

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

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

   d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.
2. Ferma restando l'applicazione, in ambito portuale, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, alla gestione integrata dei rifiuti e del servizio idrico integrato, le autorità di cui al presente articolo esercitano i compiti, rispettivamente, già attribuiti dal predetto decreto alle autorità d'ambito ottimali.
3. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale e la sua gestione patrimoniale e finanziaria è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.
4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.
5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.
6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.
7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.
8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di

Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:

a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:
   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 portuali 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 7, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della regione interessata.
11. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell' economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti."

Art. 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:

"Articolo 8
(Presidente dell'Autorità portuale)

1. Il Presidente dell'Autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale ai sensi degli articoli seguenti. In caso di necessità e urgenza, il Presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso e, comunque, entro 15 giorni, a pena di decadenza. Il Presidente dell'Autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale ed ai dirigenti dell'ente.
2. In particolare, il Presidente dell'Autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti e/o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti e/o amministrazioni. Provvede, altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della presente legge.
3. Il Presidente esercita le competenze attribuite all'Autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.
4. Il Presidente dell'Autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, attivate le opportune forme di concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.
5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro trenta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa 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 quattro mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.
7. Il Presidente dell'Autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima Autorità portuale.

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

Art. 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) al comma 1, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "c) dal Direttore dell'Ufficio delle dogane competente per territorio";
   b) al comma 1, dopo la lettera l *bis* è aggiunta la seguente: "l-*ter*) da un rappresentante del Ministero della difesa nei porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), e nei porti di cui all'art. 4, comma 1, lettera b) nei quali sono individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato";
   c) il comma 3 è sostituito dai seguenti:
      "3. E' di competenza del comitato portuale :
      a. l'approvazione del bilancio preventivo, delle sue variazioni e del rendiconto generale;
      b. l'adozione del Piano Regolatore Portuale con il Comune competente;
      c. l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;
      d. approvare la costituzione ovvero la partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;
      e. la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per la durata superiore a quattro anni;
      f. l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni e dei relativi canoni.
      3-*bis*: I componenti del Comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima Autorità portuale.".

Art. 9.
(Sostituzione dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

"Articolo 11
(Collegio dei revisori dei conti).

1. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi ed 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 ed i rimanenti componenti scelti nell'ambito dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili o che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.
2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.
3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;
b) redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri".

Art. 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 interessate, possono costituire sistemi logistico portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico od al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.
2. Tali sistemi intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:
   a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;
   b) sulla promozione del traffico ferroviario "navetta" di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che va regolata mediante bandi europei;
   c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;
   d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede comunitaria che alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali."

Art. 11
(Sostituzione dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994 n. 84)

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

"Articolo 12
(Vigilanza sull'autorità portuale).

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.
3. Le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale, nonché quelle di approvazione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, della presente legge sono approvate dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della pubblica amministrazione e innovazione."

Art. 12
(Modifica dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)
(Risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. All'articolo 13, comma 1, 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 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".

Art. 13
(Modifica dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)
(Competenze dell'autorità marittima)

1. Al comma 1 dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:"nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6 lettera a), il controllo e la regolamentazione tecnica delle attività esercitate nei porti e a bordo delle navi connessi con la sicurezza degli ambiti portuali ed a bordo delle navi."
2. Al comma 1-*bis* dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, i periodi successivi al primo sono sostituiti dai seguenti :
"Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, sentita 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. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima sentita l'autorità portuale, nonché sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani".
3. Il comma 1-*ter* dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, è sostituto 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 sentita l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo viene emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
1-*quater*. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità

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

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

Art. 14
(Modifica dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)
(Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo)

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

a) le parole: "per l'anno 2008" sono sostituite dalle seguenti: "Per gli anni 2010, 2011 e 2012"
b) le parole da "e per i lavoratori delle società derivate" fino alle parole : "lettera b)", sono soppresse;
c) al primo periodo dopo le parole "è riconosciuta" sono aggiunte le parole "nel limite massimo complessivo di spesa di 15 milioni di euro per ciascuno dei predetti anni";

2. L'onere derivante dall'attuazione del comma 1, è posto a carico delle risorse 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, derivanti anche dalla delibera CIPE del 6 marzo 2009.
3. L'articolo 2, comma 137, della legge 23 dicembre 2009, n. 191, è abrogato.

Art. 15
(Sostituzione dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

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

"Articolo 18
(Concessione di aree e banchine)

1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali.
2. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.
3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, è considerato anche il programma di investimenti del concessionario volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.
4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene, altresì, le modalità di definizione ed approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.
5. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.
6. Le disposizioni di cui al precedente comma 5 non si applicano agli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, le quali, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate e comunque non superiori ad un terzo dell'area attigua già concessa, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di maggiore economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.
7. Le autorità portuali riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e per quanto di competenza anche al CIPE, in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il

monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali, dando adeguata informazione al CIPE, e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.

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

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

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

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

9. L'atto di concessione indica, inoltre, le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo deve essere parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata ed in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso, l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo. Alla scadenza della concessione le opere non amovibili restano acquisite allo Stato senza alcun onere, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione, con spese a carico del concessionario.

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

11. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto del rilascio della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva. In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell' autorità portuale, la quale potrà indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento e/o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16,

dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.

12. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto dei principi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alla concessione già assentita. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare a quanto previsto al secondo periodo del presente comma, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.
13. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono tenute ad emanare un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, nonché di eventuali delibere CIPE da adottarsi su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni nonché la determinazione dei relativi canoni.
14. Le concessioni assentite in data anteriore all'entrata in vigore della presente legge restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza.

Art. 16
(Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale)

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

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
Partenza - Roma, 13/04/2010
Prot. 04 / UL / 0002370 / L

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali
UFFICIO LEGISLATIVO

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
UFFLEGISL

REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0015797-13/04/2010-INGRESSO
25.200/001

Al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
- Ufficio legislativo

Al Ministero dell'economia e delle finanze
- Ufficio Legislativo - Economia
- Dipartimento della R.G.S.

ROMA

OGGETTO: Schema di disegno di legge recante riforma della legislazione in materia portuale - Art. 14: Indennità commisurata alla CIGS prevista a sostegno dei lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie per l'esecuzione di operazioni portuali e di servizi portuali.

In relazione a quanto emerso nel corso della odierna riunione preparatoria del Consiglio dei Ministri in merito allo schema di disegno di legge indicato in oggetto, con particolare riferimento alle osservazioni svolte dal Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato, questa Amministrazione, sentita la competente Direzione generale, assicura che il Fondo sociale per l'occupazione e formazione presenta le occorrenti disponibilità (15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2011 e 2012) per la copertura finanziaria degli interventi previsti all'art. 14 dello schema di ddl in questione, senza pregiudizio per gli interventi già programmati a carico dello stesso Fondo.

p. Il Capo dell'Ufficio Legislativo
Elena Fambrini

SL

X:\CIGS portuali\n minuta.doc

Roma, 13 APR. 2010

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Ufficio Legislativo

Via Vittorio Veneto, 56 - 00187 Roma - Tel. 06.46.83.94.62 / 63 - Fax 06.46.83.94.78

DESTINATARI

- MIN. INFRASTRUTTURE E TRASP. UL
- MIN. ECONOMIA (UL-ECON; RGS)

OGGETTO

MESSAGGIO-MITTENTE

Pagine Trasmesse compreso il presente frontespizio 2

IL PRESENTE FAX COSTITUISCE COMUNICAZIONE VALIDA AI FINI AMMINISTRATIVI, EX ART. 3, COMMA 2, DELLA LEGGE 30 DICEMBRE 1993 N.412 E NON SARA' SPEDITO L'INVIO DELL'ORIGINALE
In caso di mancata o incompleta ricezione dei testi trasmessi pregiamo di avvisare i numeri 06.46[illegible] - 46[illegible] - 41[illegible] - 852

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Uffici Legislativo

Alla Presidenza del Consiglio
dei Ministri
- D.A.G.L. –

E, p.c. Ministero dell'Economia e
delle Finanze
Ufficio legislativo finanze

Ministero dell'Economia e
delle Finanze
Dipartimento della Ragioneria
Generale dello Stato

Ministero dello Sviluppo
economico
Ufficio legislativo

Oggetto: Consiglio dei Ministri del 16 aprile 2010. – Provvedimento concernente "Riforma della legislazione in materia portuale".

Riferimento: a) fg. n. 1501 P-2.59.4.13 del 9.04.2010 della P.C.M. (D.P.C.P.E);
b) fg. n. 8976 del 9.04.2010 del Ministero dello Sviluppo Economico (UL);
c) fg. n. 15568 del 12.04.2010 del Ministero degli Affari Esteri (UL);
d) fg. n. 12885 del 12.04.2010 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
e) fg. n. 3-3863 del 12.04.2010 del Ministero Economia e Finanza (U.L.F.);
f) fg. n. 3-3956 del 13.04.2010 del Ministero Economia e Finanza (U.L.F.);
g) fg. n. 32360 del 13.04.2010 del Ministero Economia e Finanza (Dip. Rag. Gen. Stato);
h) fg. n. 04/Ul/2370/L del 13.04.2010 del Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali;

Si trasmette, per la successiva iscrizione all'ordine del giorno del prossimo Consiglio dei Ministri, lo schema del disegno di legge in oggetto, corredato dalla previste relazioni, con le modifiche recepite a seguito di quanto emerso nel corso della riunione preparatoria

tenutosi in data 13 aprile 2010 e delle indicazioni fornite dalle competenti amministrazioni con le note in riferimento.

Per quanto concerne le modifiche prospettate con le note in riferimento si rappresenta che le stesse sono state complessivamente accolte, salvo quelle proposte con la nota in riferimento b), in considerazione del fatto che l'individuazione dei porti di categoria II è atto di preminente interesse di questo Dicastero, per cui si è ritenuto opportuno il mantenimento della disposizione nella formula originaria, che prevede l'acquisizione del parere del Ministero dello Sviluppo economico, come sollecitato, a suo tempo, dallo stesso Dicastero.

Per quanto concerne le indicazioni di cui alla nota in riferimento g), si rappresenta quanto segue.

Con riferimento all'articolo 3 (che sostituisce l'art. 5 della L. n. 84/1994), si è provveduto ad espungere il comma 13 dell'art. 5, ciò anche in considerazione dell'avvenuta abrogazione dell'articolo 20, commi 8 e 8-*bis*, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, operata dal decreto legislativo 20 marzo 2010, n. 53 (pubblicato in Gazzetta Ufficiale 12 aprile 2010, n. 84) attuativo della Direttiva 2007/66/CE, modificativa delle Direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE.

Sempre con riguardo alla nota in riferimento g), si rappresenta che per quanto concerne il comma 3 dell'art. 5 dello schema di provvedimento (che introduce il nuovo articolo 5-ter alla L. n. 84/1994) – relativo alle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto – i rilievi sono due: estensione dell'area di concessione senza pagare il canone; dimensioni delle opere da realizzare e ipotetica riduzione di entrate per i Comuni.

All'uopo si rappresenta quanto segue.

Premesso che la norma è oggetto di uno specifico emendamento presentato dal Ministero per il Turismo ai fini dell'inserimento nel d.d.l. AC 3350 di conversione del predetto d.l. 25 marzo 2010 n. 40, si rappresenta che la disposizione in questione non legittima alcuna estensione delle concessioni e che comunque, la stessa, riguarda unicamente opere nautiche prive di rilievo edilizio.

La nota in riferimento g) rileva, inoltre, che il comma 2 dell'articolo 6 dello schema di provvedimento (che sostituisce l'articolo 6 della L. n. 84/1994), trasferisce, con talune eccezioni, alle Autorità portuali i compiti attribuiti alle Autorità d'ambito ottimali dal d.lgs. n. 152/2006, nonostante il d.l. n. 2/2010, all'art. 1, comma 1-*quinqies*, abbia previsto la soppressione delle Autorità portuali d'ambito territoriali di cui agli articolo 148 e 201 del predetto decreto. Pertanto, al fine di operare un coordinamento tecnico-formale si è provveduto ad inserire dopo la parola "rispettivamente" la parola "già".

La nota in riferimento g) rileva infine che l'art. 14 dello schema di provvedimento (che modifica l'articolo 17 della L. n. 84/1994), in tema di indennità di mancato avviamento, necessita di un apprezzamento di merito da parte del Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali. All'uopo si rappresenta che, con la nota in riferimento h), che ad ogni buon fine si allega in copia, il suddetto Dicastero ha provveduto ad assicurare che il Fondo sociale per l'occupazione e formazione presenta le occorrenti disponibilità per la copertura finanziaria degli interventi previsti dalla norma *de qua*.

Tanto si rappresenta per quanto di competenza.

IL CAPO DELL'UFFICIO
Cons. Gerardo Mastrandrea

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
SUL DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA GOVERNATIVA
CONCERNENTE LA
RIFORMA DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE

14 Aprile 2010

Schema di disegno di legge governativo in materia di riforma della legislazione in materia portuale.

Nell'analisi del regime amministrativo dei porti marittimi italiani, possono individuarsi due momenti di particolare rilievo.

Il primo di essi corrisponde al periodo che va dal dopoguerra fino all'entrata in vigore della disciplina di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (pubblicata in G.U. n. 28 del 4 febbraio 1994), recante norme di riordino della legislazione in materia portuale. In detta fase i porti costituivano realtà, in un certo qual modo estranee al contesto urbano di riferimento, caratterizzate dalla presenza di diversi modelli organizzativi e, come elemento dominante, dalle problematiche del lavoro, in prevalenza manuale. L'esigenza di regolamentazione del settore fu dunque allora quella di fornire specifiche tutele ai lavoratori, in relazione alle peculiari problematiche di settore.

Nella seconda fase, che può essere riferita al periodo che va dalla legge n. 84/1994 ad oggi, si è posta invece l'attenzione sull'esigenza di armonizzare la disciplina della *governance*, perseguendo con l'occasione anche l'obiettivo del risanamento, con riferimento ad una realtà nella quale si registrava un *deficit* complessivo di oltre mille miliardi di lire e in cui i lavoratori addetti erano oltre 20.000.

Lo schema di disegno di legge in esame, finalizzato alla modifica della legge n. 84/1994, cerca adesso di inaugurare un terzo momento di cambiamento nel regime amministrativo dei porti, e ciò nella consapevolezza che i porti sono infrastrutture strategiche per l'Italia e che pertanto occorra una revisione della disciplina attualmente vigente, in grado di offrire risposte efficaci ai nuovi bisogni della odierna realtà portuale.

Come è noto, la legge 28 gennaio 1994, n. 84 – che col presente disegno di legge si vuole novellare – ha posto l'attenzione sulla esigenza di armonizzare la disciplina della *governance*, ed ha consentito il rilancio dei porti, determinando un sistema di gestione portuale moderno, affidato ad un nuovo ente – l'Autorità portuale –, cui è conseguito un salto di qualità che è da più parti indubbiamente riconosciuto. Gli assetti istituzionali ed organizzativi introdotti dalla nuova disciplina hanno contribuito a produrre una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Nondimeno l'esperienza applicativa di questi anni ha anche evidenziato alcune

carenze in termini infrastrutturali ed organizzativi che si è ritenuto necessario colmare proprio per adeguare i nostri porti alle esigenze originate dal nuovo scenario dei traffici mondiali, come descritto in precedenza.

Pertanto, pur nella valutazione positiva della riforma del 1994, occorre prendere atto che oggi la realtà portuale è cambiata significativamente e la vigente disciplina non è in grado di dare risposte adeguate alle nuove sfide poste dalla globalizzazione. Tale fenomeno, infatti ha determinato uno spostamento del baricentro della produzione verso i Paesi dell'est mondiale; paesi, quali la Cina, l'India e il Giappone contribuiscono oggi in gran parte alla crescita del prodotto mondiale e indirizzano le loro produzioni sui mercati europei ed americani, risultando altresì chiaro che detti traffici trovano nel mare l'unica via concretamente percorribile per far giungere le merci sui mercati. In particolare, la Cina sta penetrando nei principali moli per lo sbarco e l'imbarco di container attraverso alleanze e *joint-venture* o, in alcuni casi, acquistando quote dei terminal. A titolo esemplificativo, si evidenzia come nl 2008 la Cina ha concluso un accordo per operare nei moli 2 e 3 del Pireo in Grecia per 35 anni sborsando 4,3 miliardi di dollari. Con una media di due navi al giorno in partenza o in arrivo – che movimentano il 17% del traffico mondiale dei container – i cinesi non potevano che ampliare i propri porti e costruirne di nuovi e avanzare il loro "fronte del porto" nelle principali destinazioni delle loro merci in Nord America, Nord Europa e Mediterraneo.

La nuova sfida che l'Italia è chiamata ad affrontare è dunque quella di avere la capacità di intercettare detti traffici, dando attuazione alle grandi potenzialità del settore e ciò prendendo altresì atto che, negli ultimi anni, i porti del nord Europa, come anche quelli spagnoli, sono cresciuti molto di più di quanto abbiano fatto quelli italiani.

Risultano non comprensibili le ragioni per cui le merci debbano giungere nei porti del nord Europa, attraverso la via costituita dal canale di Suez per essere poi trasportate nei mercati europei e in Italia, quando invece si potrebbe, in modo diretto e naturale, far sì che le stesse arrivino prima in Italia per poi essere distribuite nei suddetti mercati. Il cambiamento auspicato presuppone un nuovo approccio culturale alla materia dei porti che non si sostanzi esclusivamente in una riforma, pur necessaria, della sua regolamentazione. Occorre infatti partire dalla considerazione che i porti nazionali sono porte d'ingresso all'Europa, così come gli aeroporti, e quindi soltanto ove gli stessi siano dotati delle infrastrutture e delle reti viarie necessarie, si potranno conseguire nuove opportunità di ricchezza per l'Italia.

Tali nuove necessità hanno indotto una riflessione sulla ineluttabilità di una riforma della regolamentazione del settore in questione che possa effettivamente favorire il rilancio della realtà portuale nazionale, anche attraverso l'agevolazione di nuovi investimenti infrastrutturali. Senza avere la presunzione di ritenere che tutto vada rivisto, si ritiene, invece, necessario ricordare che molte realtà portuali nazionali sono ben amministrate e si presentano con strutture organizzative e logistiche snelle, non gravanti eccessivamente sul bilancio dello Stato; ciò, anzi, sottolinea l'importanza di cogliere l'opportunità costituita dalla avvenuta individuazione, a livello europeo, di corridoi, come quello Genova-Rotterdam, che interessano in particolare l'Italia e che

ove opportunamente valorizzati, con il rilancio delle infrastrutture e della logistica ad essi collegati, potranno determinare una grande crescita per il Paese.
Quanto sopra enfatizza ancor di più l'importanza di addivenire ad un approccio nuovo che parta dalla considerazione che l'Italia ha circa ottomila chilometri di coste ed una forte tradizione di settore, per le quali occorre fare uno sforzo nella direzione di una maggiore sensibilizzazione degli operatori e delle categorie interessate, anche al fine di acquisire dagli stessi utili indicazioni, nella convinzione che il recupero della competitività non può certo attuarsi in alcuni settori, come ad esempio quello manifatturiero, che sono dominati dai Paesi orientali, quanto dalla valorizzazione della portualità nelle sue diverse sfaccettature. Si può affermare che la ricchezza viene dal mare in relazione alle potenzialità proprie del settore che sono tutte da cogliere.
Il provvedimento in esame è finalizzato, appunto, a modificare alcuni aspetti, che la prassi applicativa ha dimostrato essere lacunosi, della normativa vigente in materia di gestione dei porti al fine ridare slancio alle attività portuale e al contempo ad attualizzare la legge 28 gennaio 1994, n. 84, anche alla luce delle nuove disposizioni del Titolo V della Costituzione introdotte con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, in virtù della quale la materia dei porti civili è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e Regioni ai sensi dell'art. 117 comma 3 della Costituzione.
All'atto dell'approntare una riforma del sistema portuale vigente due potevano essere, in astratto, i modelli organizzativi di riferimento e precisamente quello privatistico, proprio dell'esperienza dei Paesi del nord Europa, e quello dell'ente di regia e coordinamento. In proposito, si è ritenuto che l'Italia non fosse ancora pronta per una piena privatizzazione della gestione dei porti e quindi si è espressa una preferenza per il modello a "gestione" ancora pubblicistica, cercando, al contempo, di profondere un nuovo sforzo verso una chiara distinzione delle attività da svolgere da parte del *management* pubblico (ossia delle Autorità portuali e marittime) rispetto a quelle riservate ai privati.
Il presente disegno di legge si ritiene affronti in chiave costruttiva e moderna i vari temi sui quali in questi anni il dibattito si è sviluppato ed in particolare:

L'articolo 1 del disegno di legge, riscrive l'art. 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Finalità della legge"*), (ri)definendo le finalità della legge delineando i principali criteri di riparto delle competenze e delle funzioni in ambito portuale.
In particolare, tale norma ridetermina la ripartizione dei compiti e delle funzioni tra Autorità portuale, Autorità marittima e l'eventuale Autorità (portuale) regionale che potrà essere istituita dalle singole Regioni con propria legge nel rispetto delle quadro costituzionale vigente che prevede in materia di porti civili la competenza legislativa concorrente Stato-Regioni, stabilendo altresì i criteri direttivi di suddivisione. All'uopo, sono definite con maggior precisione le diverse competenze funzionali e gestrorie riportando in capo all'Autorità marittima le competenze in materia di *safety* e *security*, cioè sicurezza in mare, con particolare riferimento all'ambito portuale, e

sicurezza delle navi e degli impianti portuali dalle azioni illecite, con particolare riferimento a quanto previsto dal Regolamento (CE) n. 725/2004 e dal D.lgs. n. 203/2007. A tal fine, la norma dispone altresì un'estensione della attuali funzioni di polizia giudiziaria in capo al Corpo delle Capitanerie di porto, prevedendo che, nello svolgimento delle suddette attività, gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, svolgono funzioni di polizia giudiziaria con riguardo anche ai reati comuni commessi nell'ambito portuale e più in generale sul demanio marittimo, a prescindere dall'ubicazione di quest'ultimo nell'ambito portuale, con l'evidente intento di dare continuità d'azione all'attività di repressione dei reati su tutto il litorale prevedendo così una continuità tra il demanio portuale e quello costiero ed evitando al contempo la duplicazione di intervento da parte di altri organi di polizia.
La norma, d'altro canto, affida in via esclusiva alle Autorità portuale e alle Autorità (portuali) regionali laddove istituite, l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio, le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella relativa circoscrizione, nonché il 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.

L'articolo 2 del disegno di legge riscrive l'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Classificazione dei porti"*), ciò si è reso necessario soprattutto alla luce delle nuove disposizioni del Titolo V della Costituzione, operata con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, a mente della quale la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato- e Regioni; la norma a tal fine provvede a determinare i principi fondamentali in materia di porti ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.
Al riguardo, si è preso atto della necessità di razionalizzazione, partendo dalla rilevazione dell'esistente. Pertanto si è ritenuto in proposito di attribuire *tout court* la gestione dei porti di II categoria alle Autorità portuali e che al più si potessero introdurre parametri e obiettivi particolarmente rigidi di cui al successivo art. 6, ad esempio in termini di movimentazione di merci, di dimensioni e tipologia di traffico, nonché all'ubicazione territoriale e ai collegamenti con le grandi reti di trasporto, per poter conseguire talune classificazioni ovvero per poter istituire altre Autorità portuali.
Si è pertanto proceduto suddividendo i porti marittimi in porti la cui gestione è di competenza "statale" – cioè, rispettivamente, quelli finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato e quelli di rilevanza economica nazionale ed internazionale – e porti di competenza regionale, vale a dire quelli di rilevanza regionale ed interregionale. Si è altresì provveduto ad eliminare la, mai attuata, previsione di sottodivisione delle classi in categorie.

Si è poi previsto che i porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale (II categoria), sono amministrati in autonomia dalle Autorità portuali o laddove non istituite dalle Autorità marittime, mentre quelli di rilevanza regionale ed interregionale (III categoria) sono (*rectius:* saranno) amministrati da un autorità regionale quando e se istituita dalle singole Regioni con propria legge.
La norma prevede altresì che la funzione legislativa e quella regolamentare della Regione dovranno attenersi ai principi generali espressamente richiamati dalla legge di riforma o che comunque si evincono dalla stessa. E' altresì previsto che nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni nei porti di rilevanza regionale ed interregionale siano esercitate dall'Autorità marittima. E' infine previsto che nei suddetti porti, ai fini dell'esercizio delle funzioni delle Regioni, le stesse possano avvalersi delle locali Autorità marittime, disciplinando, con proprio provvedimento, il regime di avvalimento funzionale.

L'articolo 3 del disegno di legge, riscrive l'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Piano regolatore portuale e relativa attuazione"*), prevedendo procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione delle strumento programmatorio principe dei porti, ritenendo inaccettabili i tempi oggi richiesti rispetto all'obiettivo del rilancio infrastrutturale.
E' anche prevista la possibilità di convocare una conferenza di servizi tra Autorità portuale e soggetti pubblici interessati per raggiungere in modo rapido e certo le intese necessarie.

L'articolo 4 del disegno di legge, introduce l'art. 5 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Disposizioni in materia di dragaggio"*). La norma mira a snellire l'*iter* procedurale delle operazioni di dragaggio anche in considerazione del recente Testo unico in materia ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

L'articolo 5 del disegno di legge, introduce l'art. 5 *ter* della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione delle aree portuali"*). La norma mira a introdurre disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riqualificazione delle aree portuali prevedendo che, nell'ambito dello strumento regolatore del porto, possano essere individuate strutture od ambiti idonei che, se allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, possano essere utilizzati per lo sviluppo della nautica da diporto; è altresì previsto che 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 possa rilasciare atti di concessione dei beni demaniali per l'utilizzo delle predette aree.

L'articolo 6 del disegno di legge, riscrive l'art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Autorità portuale"*), specificando che in aggiunta alle funzioni precedentemente attribuite all'Autorità portuale la stessa amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.
Vengono altresì rivisitati i limiti per l'istituzione di ulteriori Autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti: raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio: tre milioni di tonnellate di merci solide; venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide; trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU); un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale; ovvero introducendo quale nuovo parametro il caso di presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi trans-europei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

L'articolo 7 del disegno di legge, riscrive l'art. 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Presidente dell'Autorità portuale"*), prevedendo, in generale, un rafforzamento dei poteri attribuiti al Presidente al quale vengono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale. In particolare è previsto che, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, il Presidente dell'Autorità portuale 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.
Per quanto concerne, poi, la nomina del Presidente dell'Autorità portuale viene ridisciplinato un meccanismo più snello e compatibile con le ripartizioni dei poteri richiamati dalla Costituzione in materia di porti che prevede che il nominativo venga proposto dal Presidente della Giunta regionale territorialmente competente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa attivazione delle opportune forme di concertazione con i Comuni, le Province e le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti. In caso di doppia mancata intesa, onde evitare fasi di stallo, è previsto un potere di nomina devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri assoggettandolo comunque al parere favorevole della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Su questo delicato aspetto occorre precisare che l'intesa *de qua* è da ascriversi al novero di quelle di cui all'art. 8, comma 6, della Legge 5 giugno 2003, n. 131 (recante "Disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3") e che pertanto nel caso di mancato raggiungimento della predetta intesa il procedimento riparte dall'inizio.

L'articolo 8 del disegno di legge, sostituisce il terzo comma dell'art. 9 della legge 28 gennaio 1994, disciplinando le competenza del comitato portuale e prevedendo una rimodulazione delle competenze dello stesso comitato.

L'articolo 9 del disegno di legge, riscrive l'art. 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Collegio dei revisori dei conti"*), prevedendo alcune modifiche in materia dei requisiti dei soggetti componenti il collegio e prevedendo, in particolare, che per la nomina dei membri, diversi dal presidente, l'iscrizione all'albo dei revisori ufficiali dei conti è alternativa allo svolgimento di tale funzione per almeno un quadriennio.

L'articolo 10 del disegno di legge, introduce l'art. 11 alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Sistemi logistici portuali"*). La norma prevede che le Autorità portuali, d'intesa con le Regioni interessate, possono costituire sistemi logistico portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio trans-europeo. Compito di tali sistemi è quello di intervenire sugli aspetti di carattere generale definiti nell'ambito della stessa norma.

L'articolo 11 del disegno di legge, riscrive l'art. 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Vigilanza sull'Autorità portuale"*), prevedendo che sono sottoposte all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998 n. 439, le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale. E' altresì previsto che le delibere relative alla determinazione della pianta organica, nonché quelle dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, sono approvate dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e della pubblica amministrazione.

L'articolo 12 del disegno di legge, sostituisce la lettera c) dell'art. 13 della legge 28 gennaio 1994, prevedendo la sostituzione della lettera c) con la seguente "c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto–legge 30 dicembre 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6". La norma in questione è tesa ad attualizzare la normativa vigente in seguito alle intervenute modifiche normative.

L'articolo 13 del disegno di legge, introduce al comma 1 dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un nuovo periodo finalizzato ad individuare l'autorità competente in materia di controllo e la regolamentazione tecnica delle attività esercitate nei porti e a bordo delle navi connessi con la sicurezza degli ambiti portuali ed a bordo delle navi; essa inoltre riscrive i periodi successivi al primo periodo del comma 1 *bis* dell'art. 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo che i servizi

tecnico-nautici d'interesse generale, quali il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio sono riordinati secondo un principio di uniformità che li rende più funzionali e trasparenti. In particolare, è previsto che la loro obbligatorietà ed i criteri di formazione delle relative tariffe sono stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con un istruttoria che coinvolge tutti i soggetti a diverso titolo interessati. La norma novellata dispone altresì uno snellimento delle procedure di adozione delle tariffe dei servizi tecnico nautici relative ai singoli porti siano successivamente stabilite attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'Autorità marittima e l'Autorità portuale 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 sentita l'Autorità portuale, laddove istituita, ed è sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 14 del disegno di legge, che modifica l'art. 17, comma 15, della legge 28 gennaio 1994 n. 84, apporta modifiche a sostegno dei lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie riconoscendo a tale sostegno una natura differente, per gli anni 2010, 2011 e 2012, attraverso una copertura degli oneri mediante la riduzione dell'autorizzazione di spesa del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, conferendo una maggiore stabilità nonché una maggiore garanzia allo strumento di supporto.

L'articolo 15 del disegno di legge, riscrive l'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolato *"Concessioni demaniali di aree e banchine"*), introducendo sostanziali modifiche alla norma originaria, prevedendo la possibilità anche per imprese non concessionarie di ottenere in l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine. La norma introduce, inoltre, la previsione di tener conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.
La norma altresì prende atto della lacuna manifestatasi sotto la vigenza della precedente disciplina a causa della mancata attuazione dei decreti ai quali avrebbero dovuto 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, introducendo *ex lege*, l'obbligo di adozione del provvedimento concessorio 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.
Di particolare rilievo, ai fini del rispetto dei criteri predeterminati all'atto del rilascio del provvedimento concessorio, è altresì l'obbligo per le Autorità portuali di riferire, con cadenza biennale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo

stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione.
Al fine di favorire il corretto utilizzo delle aree in concessione la norma impone l'obbligo di svolgimento diretto dell'attività oggetto della concessione da parte dell'impresa concessionaria, imponendo alla stessa l'obbligo di comunicazione sia della struttura soggettiva che delle eventuali modifiche della stessa in corso di esercizio, prevedendo la possibilità per la competente autorità di autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di parte 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

L'articolo 16 del disegno di legge, introduce una norma di mera interpretazione dell'art. 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (intitolata *"Disciplina fiscale dei canoni demaniali introitati dalle autorità portuali di interesse statale"*). La norma prevede, attraverso interpretazione autentica, che i canoni e le entrate previste alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, corrisposti alle Autorità portuali a fronte della concessione di beni demaniali, non costituiscono corrispettivi ai fini delle imposte dirette.

RELAZIONE TECNICA

Ai sensi dell'Art. 17 della legge n. 196 del 31 dicembre 2009

Riforma della legislazione in materia portuale

SEZIONE I
DESCRIZIONE DELL'INNOVAZIONE NORMATIVA

Relazione Tecnica: Su iniziativa governativa

A) Titolo del Provvedimento:

"Riforma della legislazione in materia portuale"

B)

Amministrazione o altro soggetto proponente	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
Amministrazione competente	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

C) Tipologia dell'atto:

Disegno di legge su iniziativa governativa

D) NUMERO PROPONENTE

Emendamento	----
Subemendamento	----

E) Indice delle disposizioni (articoli e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Per le conseguenze finanziarie 1. Art. 14
2. Art. 16

Per la copertura 1. Art. 14

F) Indicare se il provvedimento comporta oneri per le Pubbliche Amministrazioni diverse dallo Stato : NO

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

La quantificazione degli effetti finanziari (e relativi calcoli) deve essere eseguita separatamente per ciascuna disposizione del testo normativo proposto

SCHEDA 1

A) Descrizione sintetica dell'articolo n. 14

Il comma 15 dell'articolo 17 della legge n. 84/94 stabilisce criteri a sostegno di lavoratori addetti alla prestazioni di lavoro temporaneo nelle agenzie ed imprese di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali. La copertura delle provvidenze in questione è stata disposta di anno in anno, attraverso misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa.

Attraverso l'articolo si è voluto attribuire al sostegno citato una natura differente conferendo, in questo modo, una maggiore stabilità nonché una maggiore garanzia allo strumento di supporto.

A seguito dell'avvenuta attuazione della direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del 05 agosto 2008, a partire dal 1° luglio 2009 i lavoratori appartenenti alle società trasformate dalle ex compagnie portuali ai sensi dell'art. 21 comma 1, della legge n. 84/94 non sono più autorizzati a fornire prestazioni di lavoro temporaneo nei porti e, di conseguenza, non hanno più diritto a percepire il beneficio d'integrazione salariale riservato, ai soli lavoratori che appartengono a soggetti selezionati e autorizzati a norma dell'art. 17, comma 2 e 5, della stessa legge. Pertanto, in virtù di quanto sopra, al fine di evitare situazioni anacronistiche e fuorvianti, i medesimi lavoratori sono stati eliminati tra i destinatari delle provvidenze previste nel comma 15 dello stesso articolo 17.

B) La disposizione comporta oneri solo come limite di spesa? SI

Come risulta dalla descrizione sopra indicata, la norma comporta nuovi oneri, nel limite di € 15.000.000,00 per gli anni 2010, 2011 e 2012.

C) Quantificazione effetti finanziari

C.1) Dati e parametri utilizzati per la quantificazione e relative fonti

La somma di 15 milioni di euro annui è stata calcolata prendendo come base di riferimento la rilevazione delle richieste di giornate di mancato avviamento dei lavoratori che prestano lavoro temporaneo nei porti ai sensi dell'articolo 17 della legge 84/1994 relative al periodo gennaio-giugno 2009 che sono risultate essere

67.123, a fronte delle 44.617 giornate registrate nello stesso periodo del 2008 evidenziando pertanto un trend di crescita di circa il 51%.

La copertura è assicurata da somme rinvenienti dal Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 200/8 n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009 n.219 derivanti anche dalla delibera CIPE del 6 marzo 2009.

C.2) Metodologia di calcolo

Ad un costo stimato medio di 70 euro per ogni giornata d'integrazione salariale, le circa 195.000 giornate annue stimate richiedono pertanto uno stanziamento determinato nella misura di 15 milioni di euro annui.

A) Descrizione sintetica dell'articolo n. 16

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

Con l'attuale articolo si intende fornire un chiarimento circa la non imponibilità ai fini delle imposte dirette dei canoni e delle entrate corrisposti all'autorità portuale a fronte della concessione di beni demaniali ad esclusione delle entrate diverse. Tale chiarimento si correla alla natura di ente pubblico non economico dell'autorità, principio peraltro ribadito nell'articolo all'articolo 7 della riforma.

B) La disposizione comporta oneri solo come limite di spesa? NO

C) Quantificazione effetti finanziari

L'articolo non comporta minori entrate per lo Stato

SEZIONE II
Tabella 1

A carico dello Stato

	Anno 1 (2010)	Anno 2 (2011)	Anno 3 (2012)	(2013)	
	Corrente Permanente	Corrente Permanente	Corrente Permanente	A regime	Anno terminale
Articolo 14	15,00	15,00	15,00	//	//

Valori espressi in Ml di euro

A carico di altre Pubbliche Amministrazioni

	Anno 1	Anno 2	Anno 3		
	Corrente	Corrente	Corrente	A regime	Anno terminale
Articolo Comma	0	0	0	0	

SEZIONE III
MODALITA' DI COPERTURA UTILIZZATE

PER GLI ONERI A CARICO DELLO STATO:

Totale Effetti Finanziari negativi a carico dello Stato	Anno 1	Anno 2	Anno 3	A regime
	15,00	15,00	15,00	.....

Modalità di copertura:

A) Fondi speciali: //

B) Riduzioni di autorizzazioni di spesa: 45,00

C) Nuove o maggiori entrate: //

Totale Copertura (A+B+C)	45,00		

PER GLI ONERI A CARICO DELLE ALTRE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

Totale Effetti Finanziari negativi per le altre P.A.	Anno 1	Anno 2	Anno 3

Modalità di copertura:

A) Totale trasferimenti dal Bilancio dello Stato

B) Nuove o maggiori entrate per l'Ente

C) Minore spesa per il bilancio dell'Ente

Totale Copertura (A+B+C)	0	0	0

RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA
(ai sensi della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 settembre 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

Titolo: riforma della legislazione in materia portuale.

Indicazione del referente dell'amministrazione proponente: dott. Luca Salamone tel. 06.44122325 e dott. Gianluca Traversa tel. 0644125218

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

La realtà portuale è cambiata significativamente negli ultimi anni e la vigente legge n. 84 del 1994 non è in grado di soddisfare le esigenze delle nuove sfide poste dalla globalizzazione. Tale fenomeno ha determinato uno spostamento del baricentro della produzione verso i paesi dell'est mondiale. Paesi quali la Cina, l'India ed il Giappone contribuiscono oggi in gran parte alla crescita del prodotto mondiale ed utilizzano le loro produzioni sui mercati europei ed americani risultando altresì chiaro che detti traffici trovano nel mare l'unica via concretamente percorribile, nonché la più economica, per far giungere le merci sui mercati. La riforma della legislazione portuale vuole porsi come valido volano per il superamento della crisi del settore dei trasporti, che costituisce una delle più rilevanti emergenze nazionali, amplificata dalla sfavorevole congiuntura economica, che ha accentuato il divario già esistente con gli altri Paesi del Mediterraneo e del Nord Europa, aumentando il gap sfavorevole di competitività, in particolare nel settore della logistica e dell'intermodalità.
Il disegno di legge in oggetto pertanto si inserisce a pieno titolo nell'ottica generale del Governo di azzerare ed invertire il gap sfavorevole di competitività con i Paesi del Mediterraneo e del Nord Europa attraverso mezzi di trasporto ed infrastrutture adeguate che consentano di coniugare la velocità all'economicità dei trasferimenti.
Nel disegno di legge sono contenute norme di rilegificazione e non si è fatto ricorso alla delegificazione.
La sistematica e uniforme applicazione delle regole di redazione legislativa, anche con riferimento alla corretta applicazione delle tecniche di modificazione e abrogazione di disposizioni normative, consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Nell'analisi del quadro normativo del regime amministrativo dei porti marittimi italiani, possono individuarsi due momenti di particolare rilievo.

Il primo di essi corrisponde al periodo che va dal dopoguerra fino all'entrata in vigore della disciplina di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. In detta fase i porti costituivano realtà, in un certo qual modo estranee al contesto urbano di riferimento, caratterizzate dalla presenza di diversi modelli organizzativi e, come elemento dominante, dalle problematiche del lavoro, in prevalenza di tipo manuale. L'esigenza di regolamentazione del settore fu dunque allora quella di fornire specifiche tutele ai lavoratori, in relazione alle peculiari problematiche di settore; in tale periodo assumevo particolare rilievo, sul versante amministrativo, gli Enti portuali e, su quello lavorativo, le Compagnie e i Gruppi portuali.

Nella seconda fase, che può essere collocata nel periodo che va dalla legge n. 84/1994 ad oggi, si è posta invece l'attenzione sull'esigenza di armonizzare la disciplina della *governance*, perseguendo con l'occasione anche l'obiettivo del risanamento.

Lo schema di disegno di legge in questione, finalizzato alla modifica della legge n. 84/1994, cerca adesso di inaugurare il terzo momento di cambiamento nel regime amministrativo dei porti, (ri)definendo le finalità della legge e determinando i principi fondamentali in materia di porti ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, a mente della quale la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e Regioni.

Il provvedimento di legge, pur affrontando elementi di rilievo ed innovativi, che permetteranno di raggiungere con maggiore efficacia ed efficienza l'obiettivo di rilancio delle attuali realtà portuali non comporta incidenze sulle leggi e sui regolamenti vigenti in quanto non muta i rapporti di dipendenza funzionale con i vari Ministeri interessati e non comporta norme abrogative.

La compatibilità delle disposizioni previste nel disegno di legge con i principi costituzionali è piena, in quanto l'intervento opera espressamente nella direzione del rispetto dei principi di cui agli articoli 117 e 118 della Costituzione.

Il disegno di legge è pienamente compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza, espressamente salvaguardati Il provvedimento è altresì compatibile con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali, prevedendo all'uopo le rispettive competenze e delineando i principi generali ai quali dovrà attenersi la legislazione regionale.

Allo stato attuale esiste un progetto di legge vertente su materia analoga all'esame del Comitato ristretto, costituito in seno all'VIII Commissione del Senato (lavoro pubblici e comunicazioni), e concernente la riforma della legislazione in materia portuale. Il testo predisposto dal suddetto Comitato scaturisce dall'accorpamento di tre diversi disegni di legge nn. 143, 263 e 754 (rispettivamente: (143) MENARDI, *Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale*; (263) FILIPPI ed altri, *Riforma della legislazione in materia portuale;* (754) GRILLO

ed altri, *Riforma della legislazione in materia portuale),* sui quali il comitato ha lavorato al fine di redigere un testo, unificato, definitivo, costituente novella del testo della vigente legge 28 gennaio 1994, n. 84.
Si precisa infine che le linee prevalenti della giurisprudenza, in particolare di quella costituzionale (cfr. Corte Cost. n. 90 del 10 marzo 2006, Corte Cost. n. 255 del 6 luglio 2007, Corte Cost. n. 344 del 19 ottobre 2007), sul medesimo o analogo oggetto sono in linea con quanto previsto nel presente disegno di legge.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

Il disegno di legge in questione si pone in perfetta sintonia con i principi stabiliti dalla legislazione comunitaria, sia per quanto concerne le attività gestite dal settore pubblico, in virtù dei quali anche nell'allocazione delle funzioni amministrative opera il principio di sussidiarietà ed adeguatezza, sia per quanto concerne il rispetto dei principi comunitari nei procedimenti in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale.
Non sussistono in materia procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.
Nessun particolare problema si rinviene sul piano della compatibilità del presente disegno di legge con riferimento agli obblighi internazionali.
Per quanto concerne le eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea, si evidenzia quanto segue.
All'atto dell'approntare una riforma del sistema portuale vigente due potevano essere, in astratto, i modelli organizzativi di riferimento e precisamente quello privatistico, proprio dell'esperienza dei Paesi del nord Europa, e quello dell'ente di regia e coordinamento. In proposito, nel presente disegno di legge si è ritenuto che l'Italia non fosse ancora pronta per una piena privatizzazione della gestione dei porti e quindi si sia espressa una preferenza per il modello a "gestione" ancora pubblicistica, cercando, al contempo, di profondere un nuovo sforzo verso una chiara distinzione delle attività da svolgere da parte del *management* pubblico (ossia delle Autorità portuali e marittime), al quale continuano a spettare compiti di programmazione e propaganda dei porti oltre, chiaramente, agli aspetto connessi alla sicurezza globale in porto, rispetto alle attività, riservate ai privati, di natura prevalentemente commerciale.
Non sono presenti questioni che possano dare adito ad interventi della Corte di Giustizia delle Comunità europee. Non sono presenti questioni che possano dare adito ad interventi della Corte europea dei Diritti dell'uomo.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITA' SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non sussistono nuove definizioni introdotte dal disegno di legge.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del disegno di legge.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Si è fatto ricorso in via preferenziale alla tecnica della novella legislativa, utilizzata ogni qual volta ne ricorrono i presupposti.
Inoltre, il testo contiene tutte le abrogazioni necessarie a fini di coordinamento all'interno di specifiche disposizioni.

4) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate. E' presente l'art. 17 che prevede, attraverso interpretazione autentica, che i canoni e le entrate previste alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, corrisposti alle Autorità portuali a fronte della concessione di beni demaniali, non costituiscono corrispettivi ai fini delle imposte dirette.

5) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non sussistono deleghe aperte sul medesimo oggetto.

6) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione:

L'attuazione delle disposizioni dello schema di disegno di legge investe la competenza di diversi soggetti istituzionali: Stato, regioni e comuni. È stata verificata la congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

7) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici.