



DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MATTEOLI)

**di concerto con il Ministro per i rapporti con le regioni
e per la coesione territoriale (FITTO)**

con il Ministro della difesa (LA RUSSA)

**con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio
e del mare (PRESTIGIACOMO)**

con il Ministro dell'interno (MARONI)

con il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione (BRUNETTA)

con il Ministro per il turismo (BRAMBILLA)

e con il Ministro dell'economia e delle finanze (TREMONTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 OTTOBRE 2010

Riforma della legislazione in materia portuale

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	10
Analisi tecnico-normativa	»	16
Analisi dell’impatto della regolamentazione (AIR)	»	21
Disegno di legge	»	29

ONOREVOLI SENATORI. - 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 nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* 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 citata legge n. 84 del 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.

Il disegno di legge in esame, finalizzato alla modifica della legge n. 84 del 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, 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 nel 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 per cento 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 ammini-

strate 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 8.000 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 solo in alcuni settori, come ad esempio quello manifatturiero, che sono dominati dai Paesi orientali, ma soprattutto debba valorizzare la 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 disegno di legge 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 di 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'articolo 117, comma terzo, della Costituzione.

All'atto di 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 approfondire 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'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Finalità della legge»), ridefinendo le finalità della legge e 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 del 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 gestorie 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 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, e dal decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203.

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'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Classificazione dei porti»), il che 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 articolo 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 sotto divisione delle classi in categorie.

Si è poi previsto che i porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale (II categoria) siano amministrati in autonomia dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, mentre quelli di rilevanza regionale ed interregionale (III categoria) siano 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. È 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. È 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 sostituisce l'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Piano regolatore portuale e relativa attuazione»), prevedendo procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione delle strumento programmatico principe dei porti, ritenendo inaccettabili i tempi oggi richiesti rispetto all'obiettivo del rilancio infrastrutturale.

È 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'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Disposizioni in materia di dra-

gaggio»). La norma, senza comportare effetti finanziari, mira a snellire l'iter procedurale delle operazioni di dragaggio anche in considerazione del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.

L'articolo 5 del disegno di legge introduce l'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 («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.

Si è ritenuto opportuno mantenere il comma 3 dell'articolo 5-ter relativo alla realizzazione di strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, in quanto, se pur inserito nell'articolo 9 del disegno di legge atto Senato n. 2243 (Disposizioni in materia di semplificazione dei rapporti della Pubblica Amministrazione con cittadini e imprese), tale disegno di legge è, alla data odierna, ancora in corso di esame in commissione al Senato e, pertanto, la disposizione sarà espunta dal testo nel momento dell'approvazione definitiva

del disegno di legge medesimo. Tale comma comunque non determina effetti finanziari considerato che è assolutamente implicito considerare l'estensione della concessione condizionata al pagamento del relativo canone in base alla normativa vigente.

L'articolo 6 del disegno di legge sostituisce l'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Autorità portuale»), specificando che l'autorità portuale, in aggiunta alle funzioni precedentemente ad essa attribuite, 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, quale nuovo parametro in caso di presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi trans-europei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità. Nell'articolo viene ricompresa tra le autorità portuali anche quella di Trapani, già inserita peraltro nell'elenco originario dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e solo di recente oggetto di soppressione e relativa liquidazione, in quanto, sulla base delle risultanze emerse da apposite verifiche ministeriali, sembrerebbero sussistere i presupposti di carattere economico, sociale e politico per il ripristino della stessa.

L'articolo 7 del disegno di legge, sostituisce l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Presidente dell'Autorità portuale»), prevedendo, in generale, un rafforzamento dei poteri attribuiti al presidente dell'autorità portuale al quale vengono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministra-

zione, 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 o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti o amministrazioni.

La nomina del presidente dell'autorità portuale è ridisciplinata con una procedura più snella e compatibile con le ripartizioni dei poteri richiamati dalla Costituzione in materia di porti. In base a tale procedura il nominativo è 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, (quelle di cui ai commi 4 e 5 dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, come sostituito dall'articolo 7 del presente disegno di legge) 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 unificata. Su questo delicato aspetto occorre precisare che l'intesa *de qua* è da ascriversi al novero di quelle di cui all'articolo 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 con termini ridotti.

L'articolo 8 del disegno di legge sostituisce il comma 3 dell'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, disciplinando le competenze del comitato portuale e preve-

dendo una rimodulazione delle competenze del medesimo comitato.

L'articolo 9 del disegno di legge sostituisce l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Collegio dei revisori dei conti»), prevedendo alcune modifiche in materia dei requisiti dei soggetti componenti il collegio dei revisori dei conti 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 inserisce l'articolo 11-*bis* nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Sistemi logistico portuali»). La norma prevede che le autorità portuali, d'intesa con le regioni, province e comuni interessati, possono costituire sistemi logistico portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo. 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 sostituisce l'articolo 12 nella legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Vigilanza sull'autorità portuale»), prevedendo che siano sottoposte all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998 n. 439, le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale. È altresì previsto che le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale, nonché quelle dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, siano approvate dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.

L'articolo 12 del disegno di legge prevede la sostituzione della lettera *c*) del comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la seguente: «*c*) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-*undecies* a 7-*terdecies*, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, della presente legge». La norma in questione è tesa ad attualizzare la normativa vigente in seguito alle intervenute modifiche normative.

L'articolo 13 del disegno di legge inserisce nel 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 di regolamentazione tecnica delle attività esercitate nei porti e a bordo delle navi connessi con la sicurezza degli ambiti portuali ed a bordo delle navi. Esso inoltre sostituisce il secondo, terzo e quarto periodo del comma 1-*bis* dell'articolo 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 siano stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un'istruttoria che coinvolga 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 novella l'articolo 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 a carico delle risorse del Fondo sociale per l'occupazione e formazione, conferendo una maggiore stabilità, nonché una maggiore garanzia allo strumento di supporto.

L'articolo 15 del disegno di legge sostituisce l'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Concessioni di aree e banchine»), introducendo sostanziali modifiche alla norma originaria, e in particolare prevedendo la possibilità anche per imprese non concessionarie di ottenere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine. La norma introduce, inoltre, la previsione dell'obbligo di tener conto, ai fini della determinazione della durata della concessione, 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, e introduce *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, la regione o l'ente territorialmente competente, 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 sia 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'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 («Disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale»). La norma prevede che le entrate riscosse delle autorità portuali ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera e), del medesimo articolo, non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi. La proposta normativa non determina sostanziali effetti in termini di gettito erariale.

RELAZIONE TECNICA

SEZIONE I

DESCRIZIONE DELL'INNOVAZIONE NORMATIVA

TITOLO DEL PROVVEDIMENTO:

«Riforma della legislazione in materia portuale»

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

TIPOLOGIA DELL'ATTO:

Disegno di legge di iniziativa governativa.

INDICE DELLE DISPOSIZIONI (ARTICOLI E COMMI) RILEVANTI AI FINI DELLA RELAZIONE TECNICA:

Per le conseguenze finanziarie

1. Art. 6
2. Art. 14
3. Art. 16

Per la copertura

1. Art. 14

Il provvedimento non comporta oneri per le Pubbliche Amministrazioni diverse dallo Stato.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

SCHEDA 1

A) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 14

Il comma 15 dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, stabilisce criteri per il sostegno dei lavoratori addetti alla prestazioni di lavoro temporaneo nelle agenzie ed imprese di cui ai commi 2 e 5 e dei 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.

Con le disposizioni contenute nell'articolo 14 del disegno di legge 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 5 agosto 2008 in materia di fornitura di manodopera temporanea nei porti, a partire dal 1° luglio 2009 i lavoratori appartenenti alle società trasformate dalle ex compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21 comma 1, della legge n. 84 del 94 non sono più autorizzati a fornire prestazioni di lavoro temporaneo nei porti e, di conseguenza, non hanno più diritto a percepire il beneficio del trattamento d'integrazione salariale, riservato ai soli lavoratori che appartengono a soggetti selezionati e autorizzati a norma dell'articolo 17, commi 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 euro 15.000.000 per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012.

C) QUANTIFICAZIONE EFFETTI FINANZIARI

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 man-

cato avviamento dei lavoratori che prestano lavoro temporaneo nei porti ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 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 per cento.

La copertura è assicurata da somme rivenienti dal Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *a*), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, derivanti anche dalla delibera CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 16 giugno 2009..

Metodologia di calcolo

Ad un costo stimato medio di 70 euro per ogni giornata di integrazione salariale, le circa 200.000 giornate annue stimate richiedono pertanto uno stanziamento determinato nella misura di 15 milioni di euro annui.

SCHEDA 2

A) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 6

Autorità portuale

Con l'articolo in oggetto viene stabilito 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 criteri 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, presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi trans-europei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità. Nell'articolo viene ricompresa tra le autorità portuali anche quella di Trapani, già inserita peraltro nell'elenco originario dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e solo di recente oggetto di soppressione e relativa liquidazione, in quanto, sulla base delle risultanze emerse da apposite ve-

rifiche ministeriali, sembrerebbero sussistere i presupposti di carattere economico, sociale e politico per il ripristino della stessa.

B) LA DISPOSIZIONE COMPORTI ONERI SOLO COME LIMITE DI SPESA? NO

C) QUANTIFICAZIONE EFFETTI FINANZIARI

In ordine alla ricostituzione dell'autorità portuale di Trapani, l'iniziativa risulta complessivamente neutrale per quanto riguarda gli effetti sulla finanza pubblica, atteso che l'attribuzione all'autorità portuale delle entrate per tasse portuali trova sostanziale compensazione nel venir meno di oneri a carico del bilancio dello Stato connessi al funzionamento dei porti.

SCHEDA 3

A) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 16

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

Con l'articolo 16 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 6 del disegno di legge.

B) LA DISPOSIZIONE COMPORTA ONERI SOLO COME LIMITE DI SPESA? NO

C) QUANTIFICAZIONE EFFETTI FINANZIARI

L'articolo non determina sostanziali effetti in termini di gettito erariale.

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 milioni 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

MODALITÀ 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

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
--------------------------	---	---	---

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

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 28 gennaio 1994, n. 84, 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 assumevano 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 del 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.

Il disegno di legge in questione, finalizzato alla modifica della legge n. 84 del 1994, cerca adesso di inaugurare il terzo momento di cambiamento nel regime amministrativo dei porti, ridefinendo 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 disegno 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 disegno di legge vertente su materia analoga all'esame del Comitato ristretto costituito nell'ambito dell'8ª Commissione del Senato (Lavori pubblici, 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 numeri 143, 263 e 754 (rispettivamente: atto Senato n. 143 di iniziativa del Senatore Menardi, recante modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di ordinamento portuale; atto Senato n. 263, d'iniziativa del Senatore Filippi e altri, recante riforma della legislazione in materia portuale; atto Senato n. 754, di iniziativa del Se-

natore Grillo e altri, recante 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 (si vedano le sentenze della Corte costituzionale n. 90 del 10 marzo 2006; n. 255 del 6 luglio 2007, 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'allocatione 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 di 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 approfondire 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 aspetti 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 QUALITÀ 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 ogniqualvolta 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. È presente l'articolo 16 che prevede che le entrate riscosse delle autorità portuali ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera e), del medesimo articolo, non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi.

- 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 del 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.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SEZIONE 1 - CONTESTO ED OBIETTIVI

a) Descrizione del quadro normativo vigente

Allo stato attuale, la legge vigente in materia di regime amministrativo dei porti è la legge 28 gennaio 1994, n. 84, che il presente intervento regolatorio mira a novellare. Tale legge 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 - che si è andato ad affiancare alle autorità marittime, quali organi periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. A tale nuovo assetto normativo è conseguito un salto di qualità che è da più parti indubbiamente riconosciuto, ma che tuttavia è suscettibile di ulteriori miglioramenti.

b) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione

La crisi del settore dei trasporti costituisce una delle più rilevanti emergenze nazionali, amplificate dalla sfavorevole congiuntura economica relativa al periodo 2008-2009, 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.

Con una realtà economica in mutamento e con l'affermazione sulla scena internazionale delle economie asiatiche emerge l'importanza di avere mezzi di trasporto ed infrastrutture adeguate che possano consentire di coniugare la velocità all'economicità dei trasferimenti.

Gli assetti istituzionali ed organizzativi introdotti dalla legge n. 84 del 1994 hanno contribuito a produrre una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Tuttavia, l'esperienza applicativa di questi anni ha anche evidenziato alcune carenze in termini procedurali-organizzativi - si fa riferimento alle difficoltà create dall'applicazione delle norme in materia di nomina dei presidenti delle autorità portuali, al riparto di competenze tra autorità marittima e portuale, nonché alle disposizioni in materia di concessioni e dragaggi in ambito portuale - ed infrastrutturali che si ritiene necessario colmare proprio per adeguare porti nazionali alle esigenze originate dal nuovo scenario dei traffici mondiali.

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 de-

terminato 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 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.

A quanto sopra si aggiunga che la necessità di un provvedimento di riordino della disciplina in materia portuale è, altresì, finalizzato ad attuare la vigente legge 28 gennaio 1994, n. 84, anche alla luce delle nuove disposizioni del titolo V della Costituzione operata 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'articolo 117, comma terzo, della Costituzione.

c) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo

Pur nella valutazione positiva della riforma del 1994, occorre prendere atto che oggi la realtà portuale e quella ordinamentale è cambiata significativamente e la vigente disciplina non è in grado di dare risposte adeguate alle nuove sfide poste dalla globalizzazione e dai mutati assetti normativi in tema di riparto di competenze Stato-regioni.

Il primo fenomeno, in particolare, 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 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 nel 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 per cento 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 mercati europei. Il cambiamento auspicato presuppone un nuovo approccio culturale alla materia dei porti che non si sostanzia 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 di un regime amministrativo snello e semplificato nonché 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. Ciò enfatizza ancor di più l'importanza di addivenire ad un approccio nuovo che parta dalla considerazione che l'Italia ha circa 8.000 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.

d) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento

L'obiettivo è pertanto quello di adeguare porti nazionali alle esigenze originate dal nuovo scenario dei traffici mondiali implementando la capacità di intercettare detti traffici; provvedere ad un recupero della competitività dei porti nazionali anche attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture; aggiornare la vigente legge 28 gennaio 1994, n. 84, anche alla luce delle nuove disposizioni del titolo V della Costituzione operata con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

Quali indicatori di verifica possono sinteticamente individuarsi il numero di navi che nell'anno solare scalano i porti nazionali, il numero di passeggeri e quello di *container* movimentati nello stesso periodo.

e) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio

Sono destinatari delle disposizioni dell'intervento regolatorio tutti coloro che, soggetti pubblici o privati, sono coinvolti nella filiera del trasporto via mare con scalo intermedio o terminale di un porto italiano.

Così, a titolo esemplificativo: lo Stato e per esso gli organi periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da individuarsi nelle autorità marittime periferiche; le autorità portuali; le imprese portuali dedite al servizio di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Procedure di consultazione effettuate - Modalità seguite e soggetti consultati

Si è provveduto ad ascoltare le richieste provenienti dal *cluster* marittimo accogliendo le indicazioni dallo stesso avanzate aventi ad oggetto l'utilizzabilità dei materiali provenienti dal dragaggio dei porti. In base a tali modifiche, i sedimenti di dragaggio o le terre da scavo utilizzati principalmente per la ricomposizione ambientale potranno essere più facilmente utilizzati nell'assoluto rispetto della normativa ambientale.

Non si è proceduto alla consultazione delle organizzazioni sindacali di categoria ritenendo che i profili dell'intervento regolatorio, essendo diretto al miglioramento del settore nel suo complesso, non incide sulle problematiche connesse ad aspetti meritevoli di tutela da parte delle medesime organizzazioni.

Si è provveduto, inoltre, ad ascoltare le richieste provenienti dagli enti territorialmente destinatari della riforma, in sede di Conferenza unificata, cercando di accogliere, ove possibile, le istanze rappresentate. L'intervento regolatorio, ha recepito molte delle richieste pervenute dalle regioni, province e comuni interessati. Tale percorso è avvenuto prevedendo una maggiore partecipazione della regione o dell'ente territoriale competente, nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale anche in quelle attività dell'autorità marittima di supporto funzionale dirette a garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. Sono state altresì individuate procedure più snelle di approvazione dei piani regolatori portuali garantendo una più ampia partecipazione dei soggetti interessati con termini più brevi rispetto alla normativa vigente.

Le istanze non accolte riguardano la ripartizione e l'affermazione delle competenze statali in materie ad essa esclusivamente riservate e pertanto non riconducibili ad altri soggetti, nonché «appesantimenti» delle procedure dei noli in linea con il processo di semplificazione che si vuole attuare con la modifica della normativa vigente.

Comunque all'esito delle consultazioni si è giunti con un'unica soluzione concordata.

SEZIONE 3 - VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

Un mancato intervento regolatorio in materia porrebbe i porti italiani in una condizione di scarsa competitività accentuando la crisi del settore dei trasporti che costituisce una delle più rilevanti emergenze nazionali, amplificate dalla sfavorevole congiuntura economica, accrescendo il divario già esistente con gli altri Paesi del Mediterraneo e del Nord Europa, ed aumentando il *gap* sfavorevole di competitività, in particolare nel settore della logistica e dell'intermodalità.

Con una realtà economica in mutamento e con l'affermazione sulla scena internazionale delle economie asiatiche, emerge l'importanza di avere mezzi di trasporto ed infrastrutture adeguate che possano consentire di coniugare la velocità all'economicità dei trasferimenti che, in caso di mancato intervento regolatorio, non potrebbero conformarsi ai mutamenti in atto determinando possibili ricadute occupazionali.

SEZIONE 4 - VALUTAZIONI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO

Opzioni alternative di intervento regolatorio

Non si è proceduto a valutare opzioni alternative di merito ritenendo che l'intervento regolatorio così proposto costituisca il migliore strumento per il raggiungimento degli obiettivi prefissati scongiurando le problematiche emergenti dell'attuale situazione del settore trasportistico.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

a) Metodo ed analisi applicato per la misurazione degli effetti

L'intervento regolatorio è scaturito da un raffronto fatto dall'amministrazione con modelli europei e da dati statistici originati dalle autorità portuali è stata verificata l'adeguatezza per garantire la competitività del sistema portuale italiano dalle nuove sfide poste dalla globalizzazione al fine di colmare il *gap* con i Paesi esteri emerso dai dati statistici, determinato in via principale dallo spostamento del baricentro della produzione verso i Paesi dell'Est mondiale. Il processo di semplificazione alla base dell'intervento regolatorio nasce dall'esigenza di rendere più veloci le pro-

cedere con un evidente vantaggio per la pubblica amministrazione nel rispetto dei principi fondamentali di efficienza, efficacia ed economicità. Tali vantaggi, pur se non quantificabili nell'immediato attraverso dati statistici, risultano evidenti e sono riconducibili ad una crescita del prodotto interno lordo, nonché ad un ritorno in termini occupazionali.

b) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta

Non risultano svantaggi derivanti dall'opzione scelta, ma sussistono notevoli vantaggi derivanti dalla modifica di alcuni aspetti della normativa vigente in materia di gestione dei porti, che la prassi applicativa ha dimostrato essere lacunosi, al fine di ridare slancio alle attività portuali e al contempo ad aggiornare 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'articolo 117, comma terzo, della Costituzione.

c) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti

Non ci sono obblighi informativi a carico dei destinatari.

d) Comparazione con altre opzioni esaminate

L'amministrazione non ha ritenuto procedere a soluzioni alternative e pertanto non sono stati previsti né esaminati, perché ritenuti non congrui, altri strumenti sia giuridici sia di merito.

e) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio

Le strutture esistenti sono già in grado di far fronte, autonomamente con i mezzi economici, infrastrutturali ed organici, alle esigenze per la puntuale applicazione immediata del provvedimento senza oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITÀ DEL PAESE

Il disegno di legge comporta notevoli miglioramenti in tema di effetti sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico.

In particolare, tale effetto si esplica prevedendo la possibilità, anche per imprese non concessionarie, di ottenere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine. Si prevede altresì di colmare le lacune manifestatesi 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 al tal fine 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, con l'unica eccezione dei cosiddetti spazi interclusi.

SEZIONE 7 - MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

a) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per esso alle sue autorità marittime periferiche, nonché alle autorità portuali, alle regioni e più in generale agli enti locali; è coinvolto altresì il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per i profili ambientali.

b) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento

Non sono previste azioni specifiche per la pubblicità ed informazione dell'intervento ad eccezione della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

c) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio

Il controllo ed il monitoraggio sono previsti nelle forme già esistenti attribuite in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

È inoltre previsto che continui l'esercizio dell'attività di polizia in ambito portuale esercitata dalle competenti autorità.

d) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione - Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla verifica dell'impatto della regolamentazione (VIR)

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con cadenza biennale, si procederà alla prescritta relazione di verifica dell'impatto regolatorio che terrà conto dei seguenti aspetti prioritari:

1. determinazione dei 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;

2. individuazione dei principi generali ai quali dovrà attenersi la legislazione regionale;

3. raggiungimento con maggiore efficacia ed efficienza dell'obiettivo di rilancio delle realtà portuali nazionali;
4. utilizzabilità dei materiali provenienti dal dragaggio dei porti per la ricomposizione ambientale nel rispetto della tutela ambientale tenendo conto della natura dei siti cui devono essere destinati;
5. analisi del rapporto dei costi – benefici dell'intervento regolatorio.

Qualora, a seguito di verifica, dovesse essere rilevato, il mancato raggiungimento degli obiettivi si procederà alla revisione del provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

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

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

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

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

3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità 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 prov-

vede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera *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 degli ambiti 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, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - *(Classificazione dei porti)*. - 1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

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

b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale 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. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica re-

gionale 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, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

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

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

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

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

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

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

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

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, 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 e 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 di cui all'articolo 5.

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

Art. 3.

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

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

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

2. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) secondo le modalità previste dal titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni. Al piano ed ai progetti di opere ed interventi di attuazione dello stesso si applica l'articolo 6, comma 3, del medesimo decreto legislativo.

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 ed è trasmesso al comune o ai comuni interessati, per l'espressione del-

l'intesa. Il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale è approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (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, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73.

4. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale o, laddove non istituita l'autorità portuale, l'autorità marittima, può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.

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

6. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta 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 servizi di cui all'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, assume, a maggioranza, e comunque previo assenso del comune o dei comuni interessati, 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 nella *Gazzetta Ufficiale*, nonché nel *Bollettino ufficiale regionale*. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale le loro osservazioni entro

trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. 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 regione, entro i successivi sessanta giorni, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* e nel *Bollettino ufficiale regionale*. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

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. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata secondo le modalità previste dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

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 modificazioni, a cui

sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

12. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III, la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati».

Art. 4.

*(Introduzione 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:

«Art. 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, con proprio decreto, 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 del-

l'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, e successive modificazioni, 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, e successive modificazioni. 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, 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 degli Allegati alla parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e risultino conformi al *test* di cessione da compiere 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 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 16 aprile 1998, e successive modificazioni, possono essere impiegati a terra, secondo le modalità previste dal decreto interministeriale di cui al comma 6. Considerata la natura dei materiali di dragaggio, derivanti da ambiente marino, ai fini del *test* di cessione di cui all'articolo

9 del citato decreto ministeriale 5 febbraio 1998, non sono considerati i parametri cloruri e solfati a condizione che le relative operazioni siano autorizzate dalle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (ARPA) territorialmente competenti. 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. 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, e successive modificazioni, 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 7 novembre 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 284 del 4 dicembre 2008, e fatte salve le disposizioni in materia di tutela di immobili ed aree di notevole interesse pubblico di cui al codice dei beni culturali e del paesaggio 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 $1,0 \times 10^{-9}$ m/s. Nel caso di opere il cui progetto abbia concluso l'*iter* approvativo alla data di entrata in vigore della presente disposizione, 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 dell'Allegato 5 degli Allegati alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, è attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso. È fatta salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di autorizzazione paesaggistica. Nel caso di permanenza in sito di concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i predetti valori limite, sono adottate misure di sicurezza che garantiscono comunque la tutela della salute e dell'ambiente. L'accettabilità delle concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i valori limite è accertata attraverso una metodologia di analisi di rischio con procedura diretta riconosciuta a livello internazionale, che assicuri, per la parte di interesse, il soddisfacimento dei «Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi di rischio sanitaria ai siti contaminati» elaborati dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), dall'Istituto superiore di sanità e dalle ARPA. I principali criteri di riferimento per la conduzione dell'analisi di rischio sono riportati nell'Allegato B del citato decreto ministeriale 7 novembre 2008. Per la verifica della presenza di valori di concentrazione superiori ai limiti fissati dalla vigente normativa e per la valutazione dell'accettabi-

lità delle concentrazioni residue degli inquinanti si tiene conto del contenuto dell'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1.

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. Le caratteristiche di idoneità delle navi e dei galleggianti allo scopo 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 è verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto ministeriale 7 novembre 2008. Le modifiche al citato decreto 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 tema 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 12, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente e 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 12.

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

Art. 5

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

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

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

2. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con riguardo ai piani regolatori portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici d'intesa con la regione e il comune o i comuni interessati e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi.

3. La realizzazione delle strutture di interesse turistico-ricreativo dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera c), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997, ivi compresi i pontili galleggianti a carattere stagionale, pur se ricorrente, mediante impianti di ancoraggio con corpi morti e catenarie, collegamento con la terra ferma ed apprestamento di servizi complementari, per la quale sia stata assentita, nel rispetto della disciplina paesaggistica, ambientale e

doganale, concessione demaniale marittima, anche provvisoria, non necessita di alcun ulteriore titolo abilitativo edilizio e demaniale, ferma restando la quantificazione del canone in base alla superficie occupata.

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

«Art. 6. - (*Autorità portuale*). - 1. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino sono amministrati 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, in relazione alla funzione di regolamentazione e di amministrazione dell'attività 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, sentita la regione e gli enti locali interessati, 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, anche su iniziativa della regione, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, 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 l'infuse liquide;

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

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

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

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

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

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

Art. 7.

*(Sostituzione dell'articolo 8
della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

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

«Art. 8. - *(Presidente dell'Autorità portuale)*. - 1. Il presidente dell'autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'autorità portuale ai sensi 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 quindici giorni, a pena di decadenza. Il presidente dell'autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale e ai dirigenti dell'ente.

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

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

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

5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge.

Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa con la Conferenza unificata, il procedimento si riavvia ai sensi del comma 4 del presente articolo e del presente comma, ma i relativi termini sono ridotti a trenta giorni; è comunque esclusa l'applicazione dei commi 3 e 4 dell'articolo 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

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

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

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

Art. 8.

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

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

a) al comma 1:

1) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal direttore dell'Ufficio delle dogane competente per territorio.»;

2) 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'articolo 4, comma 1, lettera *b*), nei quali sono individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato.»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. È di competenza del comitato portuale:

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

b) l'adozione del piano regolatore portuale d'intesa con i comuni competenti;

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

d) l'approvazione della costituzione ovvero della partecipazione dell'autorità portuale alle società di cui all'articolo 6, comma 6;

e) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 16 e 18 per 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.»;

c) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

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

Art. 9.

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

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

«Art. 11. - (*Collegio dei revisori dei conti*). - 1. Il collegio dei revisori dei conti

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

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

3. Il collegio dei revisori dei conti:

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

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

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

Art. 10.

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

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

«Art. 11-bis. - *(Sistemi logistico-portuali)*.
- 1. Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

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

a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferro-

viarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico portuale;

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

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

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

Art. 11.

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

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

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

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione 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 previste dal regolamento 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, sono approvate dai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e per la pubblica amministrazione e l'innovazione.».

Art. 12.

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

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

- a) la lettera b) è abrogata;
- b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-undecies a 7-terdecies, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, della presente legge.».

Art. 13

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

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

- a) al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, 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»;
- b) al comma 1-bis, il secondo, il terzo ed il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti:

«Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti defini-

tivi 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 trenta 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, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'Associazione porti italiani»;

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

«1-ter. Le tariffe dei servizi tecnico nautici di cui al comma 1-bis relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-bis, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, ove isti-

tuita, 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.

I-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 *I*-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*.

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, in materia di 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 modifiche:

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 a: «lettera *b*),» sono soppresse;

c) al primo periodo dopo le parole: «è riconosciuta» sono inserite le seguenti: «nel limite massimo complessivo di spesa di 15 milioni di euro per ciascuno dei predetti anni».

2. L'onere derivante dall'attuazione della disposizione di cui al comma 1, è posto a carico delle risorse del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18

del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e successive modificazioni, derivanti anche dalla delibera CIPE n. 1/2009 del 6 marzo 2009, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 137 del 16 giugno 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, è sostituito dal seguente:

«Art. 18. - *(Concessione di aree e banchine)*. - 1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali.

2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da 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 marittima, o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, considera 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 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 o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, 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 di cui all'articolo 16, comma 3, che intendano partecipare alla procedura di cui al comma 5 documentano:

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

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

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

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 citato comma 9.

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

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

disposizioni del presente articolo, nonché di eventuali delibere CIPE da adottare 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 alla data di entrata in vigore della presente disposizione restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza».

Art. 16.

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

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

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

