

**BOZZA PROVVISORIA DI TESTO UNIFICATO
PREDISPOSTO DAL RELATORE NELL'AMBITO DEL
COMITATO RISTRETTO PER I DISEGNI DI LEGGE
NN.
143, 263 e 754**

**RIFORMA DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA
PORTUALE**

10 DICEMBRE 2009

(ORE 11)

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

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

“Articolo 1

(Finalità della legge).

1. La presente legge determina i principi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.
2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la gestione delle emergenze.
3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità marittima ed autorità portuale è improntata ai seguenti criteri e principi direttivi:
 - a) l'autorità marittima è responsabile delle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, anche in ambito portuale, nonché della adozione delle misure di sicurezza e di prevenzione contro il terrorismo; essa assicura l'applicazione delle ordinanze e degli atti di regolamentazione adottati dall'autorità portuale. Nello svolgimento delle suddette attività, gli ufficiali e gli agenti di Polizia giudiziaria, appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto, svolgono funzioni di polizia giudiziaria, con riguardo anche ai reati comuni commessi nell'ambito portuale;

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

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

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

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto

previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo.

Art. 2

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

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

“Articolo 4

(Classificazione dei porti).

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:
 - a) categoria I: porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;
 - b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale;
 - c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.
2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e di intesa con la Regione interessata, procede alla individuazione dei porti di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento, sono disciplinate le attività nei porti di categoria I e le relative baie, rade e golfi. I porti di categoria I sono amministrati dallo Stato.
3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni ed alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale ed al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europei e transeuropei.

I porti di categoria II sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare, alla sicurezza dello Stato, al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrare dallo Stato.

4. Ferme restando le competenze statali ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale le Regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto dei principi fondamentali di seguito indicati:
 - i. esercizio, esclusivamente da parte di soggetti privati, delle attività d'impresa e commerciali;
 - ii. salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;
 - iii. tutela della concorrenza;
 - iv. rispetto delle disposizioni comunitarie in materia;
 - v. 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;

- vi. 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;
- vii. rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;
- viii. 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;
- ix. 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.
- x. rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico nautici e della relativa tariffazione;
- xi. rispetto dei principi di cui all'articolo 18, in materia di rilascio di concessioni in ambito portuale;
- xii. facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

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

Art. 3

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

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

"Articolo 5

(Piano Regolatore Portuale e relativa attuazione)

1. L'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del Piano Regolatore Portuale, atto di programmazione del territorio, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali della circoscrizione, stabilendo le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle infrastrutture stradali e ferroviarie.
2. Il Piano Regolatore Portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.
3. Il Piano Regolatore Portuale è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategico (VAS) con le modalità previste dal Titolo II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei Piani Regolatori Portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui

componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del Piano Regolatore Portuale.

La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare.

In caso di assoggettabilità del Piano Regolatore Portuale alla VAS, la delibera di adozione del Piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11.

Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni.

Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

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

5. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza preliminare di servizi di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La Conferenza assume le proprie determinazioni entro 30 giorni dalla convocazione.
6. L'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro sessanta giorni dalla ricezione della richiesta.
7. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta dell'autorità portuale, una conferenza di servizi tra Regione, Comune o Comuni interessati, ed autorità portuale.
8. La conferenza assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al Piano Regolatore Portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.
9. Dell'adozione del Piano Regolatore Portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, nonché sul Bollettino Ufficiale Regionale.
10. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 3 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.
11. L'autorità portuale, entro i successivi trenta giorni, può formulare controdeduzioni alle osservazioni, che vengono depositate presso la sede dell'autorità portuale e presso la Regione, nonché comunicate alla commissione di cui al comma 3.
12. Entro 60 giorni dall'adozione del parere motivato di cui al comma 3 ovvero dal decorso del termine per la sua formulazione, la Giunta

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

13. Le varianti sostanziali al Piano Regolatore Portuale, come sopra approvato, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore Portuale.
14. Alle varianti al Piano Regolatore Portuale approvato secondo la disciplina previgente, si applica procedimento di cui al presente articolo.
15. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 152 del 2006 ("Norme in materia ambientale") va aggiunta, dopo la parola "sezione", la seguente espressione: “, con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali”.
16. Nell'ambito portuale, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, previo parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La Valutazione di Impatto Ambientale sulle opere, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 3.
17. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di

banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

18. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990 e successive modifiche ed integrazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.
19. In ordine all'eventuale contenzioso relativo alla realizzazione di opere di infrastrutturazione portuale di rilevanza strategica, si applicano le norme processuali di cui all'articolo 20, comma 8, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2."

Art. 3-bis
(Norma transitoria)

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

Art. 4

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

Dopo l'articolo 5 della legge 84 del 1994, è inserito il seguente:

"Articolo 5-bis

(Disposizioni in materia di dragaggio)

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

dragaggio inerenti al progetto, gli effetti previsti dal comma 7 dello stesso articolo.

2. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio, che presentano caratteristiche chimiche, fisiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione, nonché non esibiscono positività a test ecotossicologici, possono essere immessi o refluiti in mare ovvero impiegati per formare terreni costieri, su autorizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che provvede nell'ambito del procedimento di cui al comma 1. Restano salve le eventuali competenze della regione territorialmente interessata. I materiali di dragaggio aventi le caratteristiche di cui sopra possono essere utilizzati anche per il ripascimento degli arenili, su autorizzazione della regione territorialmente competente.
3. I materiali derivanti dalle attività di dragaggio e di bonifica, se non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati all'immobilizzazione degli inquinanti stessi, come quelli di solidificazione/stabilizzazione, possono essere refluiti, su autorizzazione della regione territorialmente competente, all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque di strutture di contenimento poste in ambito costiero, il cui progetto è approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le stesse strutture devono presentare un sistema di impermeabilizzazione naturale o completato artificialmente

al perimetro e sul fondo, in grado di assicurare requisiti di permeabilità almeno equivalenti a: k minore o uguale $1,0 \times 10^{-9}$ m/s e spessore maggiore o uguale a 1 m. Nel caso in cui al termine delle attività di refluentamento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla tabella I, allegato 5, parte quarta, titolo V, del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'ara derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso.

4. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti con apposito decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della Laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio."
5. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, con proprio

decreto, le norme tecniche applicabili alle operazioni di bonifica.

6. Nel caso in cui non trovino applicazione i commi da 1 a 3 e sia necessaria la preventiva bonifica dei fondali, al procedimento di cui all'articolo 5, comma 9, partecipa un rappresentante del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.
7. I progetti di scavo dei fondali delle aree portuali sono approvati con le modalità di cui all'articolo 5, comma 16.

Art. 5

(Inserimento dell'articolo 5-ter sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto; riconversione e riqualificazione di aree portuali)

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

"Articolo 5-ter.

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

1. Il Piano Regolatore Portuale, laddove esistano strutture od ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.
2. Con riguardo ai Piani Regolatori Portuali vigenti, le autorità portuali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, avviano il procedimento per valutare la sussistenza dei presupposti per la localizzazione di approdi turistici e concludono il procedimento entro i successivi sei mesi."
3. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni

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

Art. 6

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

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

*"Articolo 6
(Autorità portuale).*

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

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

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

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né

strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

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

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70 e successive modificazioni ed integrazioni, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e successive modificazioni, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto. Le autorità portuali non sono ricomprese nel conto economico consolidato di cui all'articolo 1, comma 5, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.
3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.
4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.
6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.
7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.
8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base della sussistenza di almeno uno dei seguenti requisiti:
 - a) raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:
 - a1) tre milioni di tonnellate di merci solide;
 - a2) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;
 - a3) trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU);

- a4) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale;
 - b) presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi trans europei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità;
9. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di interesse regionale ed interregionale o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Regione interessata.
10. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi esistenti. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell' economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto, stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti."

Art. 7.

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

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

"Articolo 8

(Presidente dell'Autorità portuale)

1. Il Presidente dell'Autorità portuale ha la rappresentanza legale dell'ente. Al Presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'Autorità portuale ai sensi degli articoli seguenti. In caso di necessità e urgenza, il Presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso e, comunque, entro 15 giorni, a pena di decadenza. Il Presidente dell'Autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale ed ai dirigenti dell'ente.
2. In particolare, il Presidente dell'Autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'Autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti e/o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti e/o amministrazioni. Provvede, altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo

quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14 della presente legge.

3. Il Presidente esercita le competenze attribuite all'Autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.
4. Il Presidente dell'Autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, attivate le opportune forme di concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.
5. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al precedente comma 4, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro trenta giorni dalla ricezione della proposta da parte del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del

Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

6. La procedura di cui ai commi 4 e 5 ha inizio quattro mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.
7. Il Presidente dell'Autorità portuale rimane in carica per quattro anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima Autorità portuale.
8. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di Presidente dell'Autorità portuale è incompatibile con l'incarico di assessore regionale."

Art. 8.

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

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

“3. E' di competenza del comitato portuale :

- a. l'approvazione del bilancio preventivo e del rendiconto consuntivo e le loro variazioni;
- b. l'adozione del Piano Regolatore Portuale con il Comune competente;
- c. l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;
- d. la costituzione di società partecipate dall'autorità portuale;
- e. la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali ai sensi degli articoli 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;
- g. la determinazione, in via generale ed astratta, dei criteri di commisurazione dei canoni applicabili.

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

Art. 9.

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

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

“Articolo 11

(Collegio dei revisori dei conti).

1. Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito di soggetti iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti o che abbiano svolto tale funzione per almeno un quadriennio.
2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.
3. Il collegio dei revisori dei conti:
 - a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;
 - b) redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;
 - c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri”.

Art. 9-bis

(Sistemi logistico portuali)

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

Art. 10.

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

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

“Articolo 12

(Vigilanza sull'autorità portuale).

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998 n. 439.
3. Le delibere relative alla determinazione della pianta organica dell'autorità portuale, nonché quelle di approvazione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 9, della presente legge sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive”.

Art. 10-bis.

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

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la lettera c) è sostituita dalla seguente: "c) dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107".

Art. 11

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

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

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

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

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

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

definitivo viene emanato dall'authority marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”.

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

modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1 *bis* del presente articolo.

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

Art. 12

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

1. All'articolo 17, comma 15, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'inizio del comma sono soppresse le parole "per l'anno 2008";
 - b) dopo le parole "ai commi 2 e 5 e" sono soppresse le seguenti "e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali, ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera b),";
 - c) dopo le parole "è riconosciuta" sono aggiunte le parole " , nel limite massimo annuo di spesa di quindici milioni di euro, previa adozione di un decreto recante specifici criteri adottato dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,".
2. L'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in quindici milioni di euro annui, per ciascuno degli anni 2010, 2011 e 2012, è a carico del Fondo per l'occupazione di cui all'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236.

Art. 13

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

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

“Articolo 18

(Concessione di aree e banchine)

1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine.
2. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità competente, tiene conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.
4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene, altresì, le modalità di definizione ed approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.
5. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi comunitari di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previa idonee forme di pubblicità.
6. Le disposizioni di cui al precedente comma 5 non si applicano agli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, le quali, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili, trattandosi di

superfici limitate e comunque non superiori ad un terzo dell'area attigua già concessa, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di un'attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di maggiore economicità. Tali aree possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue.

7. Le autorità portuali riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto ed in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può dettare, se del caso, indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali ed adottare provvedimenti diretti all'osservanza delle condizioni poste dagli atti concessori.
8. Le imprese che intendono partecipare alla procedura di cui al comma 5, oltre ai requisiti necessari per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, documentano anche :
 - a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati;
 - b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera a);

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

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

10. Se l'autorità portuale concede, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano

finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 9 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al predetto comma 9.

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

dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche ed operative dell'attività che svolge.

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

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

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

Art. 14

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

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

" Articolo 18-bis

(Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti)

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti, è attribuito, per l'anno 2011, a ciascuna autorità portuale l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e interporti rientranti nella competente circoscrizione territoriale, rispetto all'ammontare dei medesimi tributi risultante dal consuntivo dell'anno precedente, a condizione che il gettito complessivo derivante dai predetti tributi sia stato almeno pari a quanto previsto nella Relazione previsionale e programmatica dell'anno di riferimento.
2. Per le medesime finalità di cui al comma 1, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a decorrere dal 2012, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti

alimentato su base annua in misura pari al cinque per cento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise relative alle operazioni nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali.

3. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e la quota da iscrivere nel fondo.
4. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.
5. Il fondo di cui al comma 2 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise ad esso relative e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.
6. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui ai commi 1 e 2, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di

finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

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

Art. 15

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

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

Art. 16

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

- “1. E’ istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.
2. Il Fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento dell’ammontare complessivo degli investimenti previsti nei contratti di Programma sottoscritti dall’ANAS S.p.A. e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
3. Le modalità per l’utilizzo del Fondo di cui al comma 1 sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.”