

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5955

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ROSATO, ZARA, PASETTO

Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale

Presentata il 29 giugno 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il nuovo scenario geoeconomico e geopolitico, che vede uno sviluppo dirompente di alcune importanti economie asiatiche e della Russia, e l'entrata nell'Unione europea dei Paesi dell'Est, propone e consente una nuova centralità del Mediterraneo.

L'Italia, grazie alla sua posizione geografica privilegiata, si pone infatti come naturale piattaforma nel Mediterraneo attraversata da tre grandi direttrici di collegamento mondiale. Due direttrici est-ovest, la prima che va dai Balcani e dall'Europa orientale verso l'Europa occidentale e la penisola iberica, la seconda che va dall'estremo oriente all'Europa occidentale attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo e, infine, la direttrice nord-sud che va dal Nord Africa e dai Paesi del Vicino e Medio Oriente verso l'Europa meridionale e centrale.

In un tale scenario assume una veste particolare il sistema portuale che per il

suo ruolo di congiunzione tra diverse modalità di trasporto rappresenta un fondamentale tassello di un complesso sistema logistico che coinvolge il trasporto via terra, il trasporto aereo e il trasporto marittimo. Un importante tassello che tuttavia nel nostro Paese non risulta ancora pienamente valorizzato e spesso non adeguatamente integrato con la rete di trasporto nazionale e comunitaria.

L'importanza del sistema portuale è altresì evidente in un'ottica di lungo periodo. Dall'osservazione delle stime sulla domanda di trasporto futura emerge infatti come l'aumento previsto di circa il 50 per cento dei traffici potrebbe essere soddisfatto solo nel caso in cui una quota rilevante del volume delle merci fosse trasportata via mare. A tale proposito la stessa Commissione europea nel Libro bianco sui trasporti sostiene che se non verranno attuati adeguati interventi correttivi da qui al 2010 la congestione stra-

dale incrementerà notevolmente, con inevitabili ricadute in termini sociali e ambientali.

Da ciò consegue che l'attenzione al trasporto marittimo è una necessità strategica per il Paese e per la sua economia e che pertanto il comparto deve essere valorizzato e messo al centro di una serie di interventi volti a migliorarne la dotazione infrastrutturale e la qualità dei servizi portuali, ma anche di interventi di natura legislativa volti ad adeguare la normativa di settore alle trasformazioni degli ultimi anni. L'adesione all'Unione europea, il mutato ordinamento costituzionale, l'apertura ai mercati internazionali, l'evoluzione delle tecnologie e la necessità di una maggiore attenzione alle problematiche ambientali impongono infatti una revisione di alcuni aspetti della disciplina contenuta nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante il riordino della legislazione in materia portuale.

Una riforma che ha avuto certamente il merito di avere significativamente innovato la disciplina portuale rispetto a quella del codice della navigazione il cui impianto non poteva più rispondere, tanto da costituire un ostacolo, alle veloci dinamiche dei traffici marittimi, oltre che il pregio di aver avviato all'interno del sistema portuale nazionale un processo di liberalizzazione fornendo l'occasione e lo stimolo per lo sviluppo di nuove realtà imprenditoriali e modificando il ruolo dello Stato nel settore.

Nel corso degli ultimi anni lo Stato ha infatti progressivamente perso il ruolo di « gestore » di servizi pubblici per assumere sempre più il ruolo di regolatore dell'attività economica tra soggetti che agiscono in un ambiente di concorrenza regolamentata. La disciplina del 1994 è stata un'importante strumento per regolare i diversi compiti e i diversi ruoli dei soggetti operanti nei porti nazionali e per mantenere in capo alle diverse figure afferenti alla pubblica amministrazione l'attività di controllo nonché l'attività programmatica. Quest'ultima viene attuata attraverso il Piano generale dei trasporti e della logistica il quale, tra le altre, ha la funzione

di coordinare la politica nazionale con quella comunitaria. È infatti a tale strumento che si riferisce proprio l'articolo 1 della legge n. 84 del 1994 che nelle finalità indica espressamente quella di adeguare l'ordinamento e le attività portuali « agli obiettivi del piano generale dei trasporti ».

A più di dieci anni dall'entrata in vigore della legge di riordino delle attività portuali, la gran parte degli operatori e le forze di categoria concordano con la necessità di una ulteriore iniziativa di riforma dell'ordinamento e, pertanto, con la necessità di modificare alcuni aspetti della disciplina del 1994, per renderla più efficiente e rispondente alle nuove esigenze del settore e ai nuovi equilibri istituzionali.

Non si deve infatti dimenticare che se il nostro Paese ha compiuto significativi passi in avanti, anche i sistemi portuali che con i nostri competono (ad esempio quelli spagnoli e francesi e quelli del Nord Europa) hanno conseguito importanti successi e si sono riorganizzati e hanno dedicato al settore ingenti investimenti che ne hanno migliorato la competitività.

Da qui l'esigenza per il nostro Paese di favorire ulteriormente lo sviluppo del sistema portuale nazionale, garantendo in particolare risorse per i necessari progetti di sviluppo di respiro europeo e mondiale in selezionati porti di rilevanza strategica ai fini dei traffici internazionali e infranazionali.

Diventa quindi sempre più una priorità convogliare verso i porti, attraverso un processo di riconoscimento di autonomia economica e finanziaria, le risorse necessarie allo sviluppo. Questo tenendo anche conto che il porto non è solo un'infrastruttura di fondamentale importanza per il Paese, ma rappresenta lo snodo principale dell'economia del mare e della logistica, due elementi, questi, che nel sistema economico del Paese assumono un peso rilevante nella produzione di ricchezza e nella competitività complessiva.

Nel merito delle iniziative da intraprendere, sulle scelte concrete da effettuare, in Parlamento si dovranno ancora approfondire argomenti e confrontare proposte anche alla luce di quelle che saranno le

risultanze dell'indagine conoscitiva avviata dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati sull'assetto del settore portuale nazionale e delle proposte avanzate dal Senato della Repubblica dove nella Commissione lavori pubblici è in atto una discussione su un testo di riforma. Questo certamente per garantire il coordinamento tra i due rami del Parlamento, ma soprattutto per garantire certezza agli operatori evitando che su tematiche di così delicata importanza si possano creare ambiguità e visioni contrastanti. Anche perché c'è larga convinzione che la disciplina del 1994 abbia funzionato bene, contribuendo positivamente alla crescita dell'economia del mare a cui abbiamo assistito nel corso degli ultimi anni.

Si ritiene che la presente proposta di legge si ponga come utile contributo al riordino legislativo e che tale riordino andrebbe ultimato non snaturando i ruoli dei soggetti del comparto, o peggio ignorando quanto già avviato, ma puntando più sulla saldatura, sul coordinamento tra i vari attori coinvolti e sulla maggiore chiarezza nell'attribuzione di funzioni.

Si ritiene che la ristrutturazione prevista dal presente progetto di legge risponda inoltre alle esigenze degli operatori del settore e al mutamento di competenze istituzionali derivanti dalla modifica del titolo V della parte seconda della Costituzione che, allo stato attuale, pone più di un problema di rapporto e di raccordo fra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regioni e autorità portuali.

L'articolo 1 attribuisce funzioni di polizia giudiziaria alle capitanerie di porto a tutela della sicurezza e dell'ordine pubblico, integrando le disposizioni in materia previste dal codice di procedura penale e dalla legge n. 121 del 1981 che riordina l'Amministrazione di pubblica sicurezza.

L'articolo 2 modifica la classificazione dei porti introducendo un sistema basato su tre livelli in base all'importanza strategica e alla dimensione dei porti. La classificazione prevede un numero relativamente limitato di porti di particolare rilevanza nazionale e internazionale di interesse strategico per il Paese già sedi di

autorità portuali che devono avere superato nell'ultimo triennio importanti e definite soglie di traffico. Vi saranno quindi altri porti di rilevanza nazionale e internazionale, compresi nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali e da esse amministrati e porti di rilevanza regionale e infraregionale, gestiti dalle autorità marittime e affidati alle regioni, in ottemperanza a quanto stabilito dalla modifica del titolo V della parte seconda della Costituzione, per quanto attiene le funzioni amministrative, regolamentari e legislative, nel rispetto delle norme dettate dalla legge.

Sono previste le procedure per la destinazione delle aree finalizzate alla difesa militare e alle esigenze delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei vigili del fuoco.

All'articolo 3, le lettere *a)* e *c)* del comma 1 rispecchiano l'adeguamento alla nuova classificazione dei porti con le relative funzioni.

La lettera *b)* del medesimo comma 1 modifica la procedura di adozione dei piani regolatori portuali e delle loro varianti, da un lato dando certezze e tempi, dall'altro garantendo il ruolo degli enti locali nella costruzione di uno strumento urbanistico che ha certamente forti connessioni con il territorio. La previsione di una scadenza temporale per la definizione dell'*iter* da parte di ogni singolo soggetto da una parte, e, dall'altra, la previsione di una conferenza di servizi coordinata dalla regione, con la funzione di dirimere le eventuali mancate intese, costituiscono elementi di garanzia rispetto all'adozione dei piani regolatori e delle varianti, la cui mancanza nel recente passato spesso è stata causa di ritardi nell'adeguamento dei porti alle necessità del mercato.

La lettera *d)* assegna allo Stato, fino a tutto l'esercizio finanziario 2005, l'onere di provvedere al finanziamento delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza nazionale. Si fissa così un periodo transitorio finalizzato al passaggio all'autonomia finanziaria delle autorità portuali, di cui all'articolo 19 della presente proposta di legge.

Le lettere *e*), *f*) e *g*) introducono alcune modificazioni volte ad aumentare l'agilità delle procedure urbanistiche e autorizzatorie per la realizzazione di opere interne ai porti, ferma restando la conformità al piano regolatore che assume una ancora maggiore valenza derivante dall'impatto della sua adozione.

L'articolo 4 modifica l'articolo 6 della legge n. 84 del 1994. In particolare, alla lettera *a*) del comma 1 fornisce la definizione della natura giuridica dell'autorità portuale, e le relative conseguenze dal punto di vista fiscale.

Il sistema dei porti in Italia fa emergere la necessità di incrementare la sua forza per affrontare la concorrenza internazionale, questione cui si cerca di dare risposta con le lettere *b*) e *c*). In particolare con la lettera *b*) si prevedono le procedure per l'estensione, attraverso un processo di aggregazione, dell'ambito territoriale di un'autorità portuale anche ad altri porti limitrofi attualmente sedi di autorità portuale o marittima; tali aggregazioni sono incentivate per il primo triennio attraverso l'erogazione di contributi straordinari al progetto. La lettera *c*) autorizza la costituzione di un organismo comune per la cooperazione rafforzata tra autorità portuali contigue, anche se appartenenti a Paesi comunitari differenti, volto a sviluppare sinergie e quindi maggiore capacità attrattiva al fine di un maggiore sviluppo dei traffici.

La lettera *d*) modifica i parametri per il passaggio di categoria dei porti con l'istituzione dell'autorità portuale, inserendo anche la valutazione del traffico passeggeri e croceristico, valorizzando in modo più proprio le rinfuse liquide anche per il valore strategico che hanno, e richiedendo un valore più adeguato per il traffico *container*. Le soglie per il riconoscimento dello stato di « porto di particolare rilevanza nazionale e internazionale di interesse strategico per il Paese » sono fissate nella definizione delle tipologie di porto previste.

L'articolo 5 modifica la durata in carica del presidente dell'autorità portuale, adeguandola al mandato degli enti locali e

delle regioni che concorrono alla sua nomina. L'articolo chiarisce inoltre le incompatibilità della carica di presidente con il possesso di quote societarie o comunque di incarichi o di cariche sociali in enti o società che esercitano le attività portuali o marittime.

La lettera *c*) del comma 1 amplia le competenze in capo al presidente, nell'ambito dell'amministrazione dei beni del demanio marittimo compresi nella circoscrizione territoriale propria dell'autorità portuale e in materia di polizia.

La lettera *d*) prevede il mantenimento delle condizioni necessarie per garantire la navigabilità, prevedendo in particolare un'apposita autorizzazione ministeriale per le operazioni di dragaggio da attuare nei perimetri soggetti a bonifica ai sensi del decreto legislativo n. 22 del 1997, e successive modificazioni.

L'articolo 6 introduce l'articolo 8-*bis* della legge n. 84 del 1994 in merito alle funzioni delegate alle regioni, al fine di prevedere una convenzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'utilizzo delle capitanerie di porto e degli uffici annessi a favore delle regioni che amministrano i porti di rilevanza regionale di cui all'articolo 1 della presente proposta di legge.

L'articolo 7 introduce alcune modifiche a quanto previsto dalla legge n. 84 del 1994 riguardo il comitato portuale. Alla lettera *a*) del comma 1 modifica le procedure per la nomina dei rappresentanti dei lavoratori all'interno del comitato portuale, che viene a essere adeguata a quella utilizzata per la rappresentanza delle categorie economiche.

La lettera *b*) prevede tra i compiti del comitato portuale anche l'approvazione della relazione annuale introdotta con l'articolo 18, comma 9-*ter*, della legge n. 84 del 1994.

La lettera *c*) prevede la pubblicazione delle deliberazioni del comitato portuale al fine di garantire la trasparenza degli atti in linea con quanto si fa ormai con tutte le pubbliche amministrazioni.

L'articolo 8 chiarisce che, nell'ambito del rapporto fiduciario che si instaura tra

il presidente dell'autorità portuale e il segretario generale che questi propone al comitato portuale, alla decadenza per qualsiasi causa del presidente cessa anche automaticamente il segretario generale. Viene tolto inoltre il limite, che non trova ragione d'essere in un incarico di tipo dirigenziale, ai due mandati.

L'articolo 9 prende atto dell'importante ruolo che riveste oggi la regione anche nel cofinanziamento degli investimenti delle autorità portuali, prevedendo quindi la facoltà per i presidenti delle regioni di nominare un membro del collegio dei revisori dei conti.

L'articolo 10, nell'ambito della vigilanza sull'autorità portuale, riconosce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di decretare lo scioglimento del comitato portuale, nel caso di gravi violazioni di legge, e di nominare successivamente un commissario che ne eserciti i compiti fino alla nomina di un nuovo comitato.

L'articolo 11 semplifica la definizione delle entrate delle autorità portuali adeguandola a quanto previsto dall'articolo 28-bis, introdotto dalla presente proposta di legge, in materia di autonomia finanziaria, riprendendo in particolare alla lettera e) del comma 1 come nuove entrate le quote dei tributi diversi dalle tasse e i diritti portuali riscossi dall'Agenzia delle dogane per conto dell'autorità portuale, nonché la tassa erariale delle merci imbarcate e sbarcate nei porti e il gettito delle tasse di ancoraggio.

L'articolo 12 stabilisce, nell'ambito delle competenze dell'autorità marittima definite dall'articolo 14 della legge n. 84 del 1994, che spetta ad essa la proposta dei servizi tecnico-nautici che devono essere obbligatori, riconoscendole la facoltà di decisione in caso di necessità ed urgenza. Le tariffe di tali servizi sono definite dall'autorità portuale di intesa con l'autorità marittima.

L'articolo 13 modifica la composizione delle commissioni consultive di cui all'articolo 15 della legge n. 84 del 1994, anche tenendo conto delle nuove competenze regionali derivanti dalla modifica del titolo

V della parte seconda della Costituzione, sia per quanto riguarda l'istituzione della commissione, sia in merito alle informazioni circa le designazioni dei rappresentanti dei lavoratori che la compongono. Si prevede quindi, sia per la commissione consultiva di ogni singolo porto sia per quella centrale, la possibilità di richiedere un'integrazione nei suoi rappresentanti tra le nuove categorie interessate all'attività del porto.

L'articolo 14 introduce, alla lettera a) del comma 1, l'obbligo per le autorità marittime di riferire, nei porti di competenza, alla regione circa l'applicazione delle tariffe e l'attività di vigilanza sulle operazioni portuali.

La lettera b) prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba sentire la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano in merito alla definizione del decreto recante le modalità di erogazione delle operazioni e dei servizi portuali.

L'articolo 15 disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese coordinandola alla disciplina prevista dalla cosiddetta « riforma Biagi » e risolve la questione del mancato avviamento concedendo una indennità pari al trattamento massimo di integrazione salariale straordinaria nonché la contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare.

L'articolo 16 introduce alla lettera a) l'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nell'affidamento delle concessioni di aree e di banchine. La lettera b) permette, sotto determinate condizioni e nel rispetto delle disposizioni contenute nel testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, ai concessionari di attività portuali di affidare ad altre imprese segmenti di tali attività. Al fine di accelerare l'ottimale espletamento delle operazioni portuali, la lettera c) prevede che il comitato portuale o l'autorità marittima adottino un regolamento volto a normare i casi in cui, in presenza di

circostanze tecniche che impediscano l'accosto di una nave alle banchine assentite in concessione, è possibile utilizzare banchine non in concessione applicando in tale caso una addizionale sul canone concessorio proporzionata all'uso del suolo pubblico. Infine, la lettera *d*) prevede l'obbligo di presentazione, da parte del presidente dell'autorità portuale, di una relazione al comitato in merito al permanere dei requisiti dei concessionari e all'attuazione dei loro investimenti.

L'articolo 17 disciplina i compiti da affidare ai comitati di igiene e sicurezza di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 272 del 1999.

L'articolo 18 abolisce l'obbligo per le autorità portuali di trasferire al bilancio dello Stato il 50 per cento del gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate.

L'articolo 19 introduce l'articolo 28-*bis* della legge n. 84 del 1994, volto a definire e regolamentare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali. Al fine di realizzare tale autonomia, l'articolo prevede innanzitutto che il gettito della tassa erariale su imbarco e sbarco delle merci sia devoluta a ciascuna autorità portuale secondo la circoscrizione di competenza. Si prevede inoltre che il gettito derivante dalla tassa di ancoraggio e dai tributi riscossi dall'Agenzia delle dogane negli ambiti portuali, diversi dalle tasse e dai diritti portuali, confluisca in un fondo del Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti che lo ripartisce in maniera perequativa tra le autorità portuali sulla base delle spese da queste sostenute. Nel caso di porti che non sono sede di autorità portuale, tali tributi confluiscono alle regioni. Una parte del fondo così costituito sarà riservata ai porti di interesse strategico nazionale per la realizzazione di nuovi progetti di razionalizzazione e di sviluppo; una parte per il primo triennio sarà inoltre destinata a incentivare progetti di aggregazione tra porti.

Gli enti territoriali e le regioni interessati hanno comunque la possibilità di investire proprie risorse per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione; a tale riguardo viene istituito dallo Stato un fondo la cui gestione provvede annualmente alla realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali fornendo una particolare attenzione alle opere di connessione dei porti con il sistema stradale e ferroviario.

L'articolo 20 prevede che le autorità portuali possano effettuare le operazioni di pagamento utilizzando preliminarmente i fondi depositati sulla contabilità infruttifera, anziché fruttifera, ogni qualvolta occorra provvedere ai pagamenti relativi a interventi realizzati con fondi statali a finanziamento di opere o di infrastrutture anche per la manutenzione straordinaria del porto.

L'articolo 21 definisce la data di entrata in vigore della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. All'articolo 3, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, le parole: « attribuite al Ministero dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; a tali fini i Corpi delle capitanerie di porto hanno funzioni di polizia giudiziaria ai sensi dell'articolo 57 del codice di procedura penale per concorrere a svolgere funzioni e servizi rientranti nell'ambito della sicurezza e dell'ordine pubblico di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121 ».

ART. 2.

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

« ART. 4. (*Classificazione dei porti*). — 1. I porti marittimi aventi funzioni economiche si dividono in:

a) porti di particolare rilevanza nazionale e internazionale costituenti nodi delle grandi reti di trasporto e di navigazione di rilevanza transeuropea o di interesse strategico per il Paese;

b) altri porti di rilevanza nazionale e internazionale, compresi nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali istituite ai sensi dell'articolo 6 e da esse amministrati;

c) porti di rilevanza regionale e infraregionale, di competenza delle regioni, le quali esercitano, in materia di infrastrutturazione, di amministrazione delle aree demaniali marittime e di regolazione delle operazioni e dei servizi portuali, esclusi i servizi tecnico-nautici, la funzione legislativa e quella regolamentare, nel ri-

spetto dei principi generali contenuti nella presente legge.

2. Il passaggio di un porto sede di autorità portuale dalla categoria di cui alla lettera *b)* del comma 1 alla categoria di cui alla lettera *a)* del medesimo comma avviene al superamento nell'ultimo triennio di almeno una delle seguenti soglie:

a) più di 12 milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide;

b) più di 600.000 unità di carico equivalenti tra contenitori e *trailer* imbarcati su navi Ro/Ro. Per *trailer* si intende una unità di carico equivalente, con l'esclusione del traffico locale di corto raggio, in particolare dei collegamenti con le isole minori e nello stretto di Messina;

c) più di 1,4 milioni di passeggeri tra croceristi e imbarcati su navi traghetto, con l'esclusione del traffico locale di corto raggio, ai sensi della lettera *b)*.

3. La prima classificazione dei porti è effettuata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. I porti di cui al comma 1 possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, industriale e petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate o rideterminate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

5. Nei porti di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, con decreto del Ministro della difesa, di intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con la competente autorità portuale, possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare dello Stato. Con provvedimento dell'autorità portuale sono individuate adeguate aree poste a servizio delle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei vigili del fuoco.

6. Nei porti di cui al comma 1, lettera *c)*, con decreto del Ministro della difesa, di intesa con la regione, possono essere in-

dividuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare dello Stato. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la regione, sono individuate adeguate aree poste a servizio delle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei vigili del fuoco ».

2. Il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previsto dal comma 3 dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, introdotto dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 3.

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole da: « Nei porti » fino a: « lettera *e)* » sono sostituite dalle seguenti: « Nei porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere *a)* e *b)* »;

b) i commi 3, 4 e 5 sono sostituiti dai seguenti:

« 3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e le eventuali varianti sono adottati dal comitato portuale, con la maggioranza dei voti espressi da regioni, province e comuni interessati, e sono trasmessi al comune o ai comuni interessati. I comuni, entro il termine di novanta giorni, definiscono previa intesa con l'autorità portuale le eventuali modifiche da apportare al piano. Qualora entro il termine fissato le modifiche non vengano accolte o comunque non si raggiunga l'intesa o i comuni non si esprimano, la regione, entro trenta giorni, convoca una conferenza di servizi tra la regione stessa, il comune o i comuni interessati e l'autorità portuale. La conferenza di servizi, entro novanta giorni, assume a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale o alle eventuali varianti.

4. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e le eventuali varianti sono adottati dall'autorità marittima previa intesa con il comune o i comuni interessati. Qualora non si raggiunga l'intesa, la regione, su iniziativa di una delle parti, entro trenta giorni dalla richiesta, convoca una conferenza di servizi tra la regione stessa, il comune o i comuni interessati e l'autorità marittima. La conferenza di servizi, entro novanta giorni, assume a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale o alle eventuali varianti.

5. Esperita la procedura di cui al comma 3, il piano regolatore portuale o le eventuali varianti sono sottoposti alla valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale effettuata da un'apposita commissione istituita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. La commissione è composta da tre membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, da tre membri della Commissione per la valutazione di impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e da tre rappresentanti designati dalla regione, e si esprime sul piano regolatore portuale o sulle eventuali varianti entro il termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri da parte di altri enti o amministrazioni, il suddetto termine è prorogato una sola volta e fino a un massimo di trenta giorni. Decorso inutilmente il termine, la valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale si intende effettuata in senso favorevole. Nei successivi sessanta giorni la regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale o delle eventuali varianti; decorso inutilmente tale termine il piano o le sue varianti si intendono comunque approvati.

5-bis. Esperita la procedura di cui al comma 4, il piano regolatore o le eventuali varianti sono sottoposti alla valutazione, integrata tecnica di un'apposita commissione istituita con decreto del Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. La commissione è composta da un rappresentante della regione, un membro designato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e un membro designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e si esprime sul piano regolatore portuale o sulle eventuali varianti entro il termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri da parte di altri enti o amministrazioni, il suddetto termine è prorogato una sola volta e fino a un massimo di trenta giorni. Decorso inutilmente il termine, la valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale si intende effettuata in senso favorevole. Nei successivi sessanta giorni la regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale o delle eventuali varianti; decorso inutilmente tale termine il piano o le sue varianti si intendono comunque approvati»;

c) il comma 7 è abrogato;

d) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Fino a tutto l'esercizio finanziario 2005, spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza nazionale. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti da ciascuna autorità portuale e nei programmi triennali adottati ai sensi dell'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, individua le risorse da attribuire alle stesse autorità portuali »;

e) al comma 9, primo periodo, dopo le parole: « dei fondali » sono aggiunte le seguenti: « e le opere di connessione con il sistema ferroviario e stradale »; l'ultimo periodo è sostituito dai seguenti: « Sui relativi progetti è acquisito il parere di cui all'articolo 6, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni. Tali progetti, se costituenti ade-

guamenti tecnico-funzionali di piani regolatori vigenti, non sono assoggettati alla procedura per la valutazione di impatto ambientale »;

f) il comma 10 è sostituito dal seguente:

« 10. Ai sensi e per gli effetti del comma 13 dell'articolo 3 del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 giugno 1990, n. 165, in porti già esistenti, l'ammodernamento e la riqualificazione di opere previste nel piano regolatore portuale e nelle relative varianti che non prevedono l'ampliamento di superfici o volumi superiori al 10 per cento si qualificano come adeguamenti tecnico-funzionali del piano stesso e pertanto non richiedono la sua variante »;

g) il comma 11 è sostituito dal seguente:

« 11. I manufatti da realizzare in ambito portuale, in conformità alle destinazioni d'uso delle aree e degli specchi acquei e con le prescrizioni tecniche stabilite dal piano regolatore portuale, non richiedono alcun provvedimento abilitativo per la loro realizzazione ».

ART. 4.

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilievo nazionale ad ordinamento speciale disciplinato dalla presente legge; essa è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di autonomia di bilancio, finanziaria e gestionale nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modifi-

cazioni, nonché ogni altra disposizione riferita alla pubblica amministrazione o agli enti pubblici, anche non economici, se non in quanto diversamente ed espressamente previsto »;

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto e di intesa con la regione, individua o modifica i limiti della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, ivi compresi gli specchi acquei esterni alle difese foranee, perché interessati dal traffico portuale, dalla prestazione di servizi portuali e dalla realizzazione di impianti destinati a operazioni di imbarco e sbarco. Con lo stesso procedimento può essere disposto l'inserimento nella circoscrizione di una autorità portuale esistente di uno o più porti della medesima regione che non sono sedi di autorità portuale. Nel caso il procedimento venga richiesto da un'autorità portuale o dalla regione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si pronuncia entro centottanta giorni »;

c) dopo il comma 7, è inserito il seguente:

« 7-bis. Su iniziativa delle autorità portuali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la regione o le regioni interessate, può autorizzare la costituzione di organismi comuni, al fine di realizzare forme di cooperazione rafforzata tra autorità portuali operanti in ambiti territorialmente contigui e tra autorità portuali e porti regionali contigui al fine di indirizzare, programmare, coordinare e promuovere lo sviluppo degli ambiti portuali. Tali organismi comuni possono godere degli incentivi di cui all'articolo 28-bis, comma 4. Con le stesse procedure e finalità, sentito il Ministero degli affari esteri, può essere autorizzata la costituzione di organismi comuni tra autorità portuali italiane ed enti di gestione portuale stranieri operanti in ambiti territorialmente contigui. Dall'applicazione del presente comma non possono derivare

oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato »;

d) al comma 8, primo periodo, le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »; le parole da: « possono » fino a: « comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di intesa con il presidente della regione interessata può essere disposto il passaggio nella categoria di cui alla lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 4 dei porti di rilevanza nazionale, con conseguente istituzione dell'autorità portuale, di porti di rilevanza regionale » e le parole da: « tre milioni » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « quattro milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 300.000 *Twenty Feet Equivalent Unit* (TEU), volumi la cui metà deve essere riferita al traffico internazionale ».

ART. 5.

1. All'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la parola: « quattro » è sostituita dalla seguente: « cinque » e le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) dopo il comma 2-*bis*, è inserito il seguente:

« 2-*ter*. La carica di presidente è incompatibile con il possesso del controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime »;

c) al comma 3, la lettera *h)* è sostituita dalla seguente:

« *h)* amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in

materia; esercita, sentito il comitato portuale, le attribuzioni amministrative stabilite dall'articolo 30 del codice della navigazione, fermo restando l'esercizio delle funzioni di polizia da parte dell'autorità marittima, nonché le attribuzioni stabilite negli articoli 32, da 34 a 55, 64, 65, 68, 75, 76 e, limitatamente a tale ultimo articolo, anche quelle di cui all'articolo 84 del codice della navigazione; esprime l'intesa con l'autorità marittima sulle competenze da questa esercitate ai sensi delle disposizioni contenute nella parte I, libro I, titolo III, capo I, del codice della navigazione, limitatamente a quelle di cui agli articoli 62, 66, 67, 77 e 78, e nell'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. Ferma restando la validità delle tessere di libero accesso a tutti i porti nazionali rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, disciplina con propria ordinanza gli accessi ed i permessi di ingresso ai porti di giurisdizione »;

d) al comma 3, la lettera m) è sostituita dalla seguente:

« m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale provvedendo al mantenimento e all'approfondimento dei fondali nonché alla rimozione dei relitti e delle navi abbandonati, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale, anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo. Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, e successive modificazioni, il cui perimetro comprende in tutto o in parte un'area portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche nelle more dell'attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, le predette operazioni di dragaggio devono essere autorizzate, su istanza tecnicamente documentata del presidente dell'autorità portuale, entro novanta giorni, termine prorogabile una sola volta e fino a un massimo di trenta giorni, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela

del territorio, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con la regione territorialmente competente, sentite l'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (APAT) e l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente (ARPA) della regione interessata. Allo scopo il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio può convocare un'apposita conferenza di servizi, le cui determinazioni sostituiscono tutte le autorizzazioni, i permessi e i nulla osta anche di carattere ambientale. Il decreto di autorizzazione produce gli effetti di cui al comma 7 del citato articolo 17 del decreto legislativo n. 22 del 1997 e sostituisce, ove prevista per legge, la pronuncia di valutazione di impatto ambientale delle operazioni di dragaggio e delle opere e attività a esse relative. Qualora i termini di cui alla presente lettera decorrano inutilmente, le operazioni si intendono autorizzate ».

ART. 6.

1. Dopo l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dall'articolo 5 della presente legge, è inserito il seguente:

« ART. 8-bis. (*Funzioni delegate alle regioni*). — 1. Per l'esercizio delle funzioni delegate dalla presente legge, le amministrazioni regionali si avvalgono delle capitanerie di porto e degli uffici da esse dipendenti in conformità ad una apposita convenzione gratuita stipulata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di una convenzione tipo approvata di intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, salvo maggiori poteri previsti negli statuti delle regioni a statuto speciale ».

ART. 7.

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

a) al comma 1, la lettera l) è sostituita dalla seguente:

« l) da sei rappresentanti dei lavoratori designati dalle organizzazioni sinda-

cali di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale; »;

b) al comma 3 è aggiunta la seguente lettera:

« *n-quater*) approva, su proposta del presidente, la relazione annuale di cui all'articolo 18, comma 9-ter »;

c) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. Le deliberazioni assunte dal comitato portuale sono pubbliche. La loro pubblicità viene garantita anche con la pubblicazione delle delibere stesse sul sito INTERNET dell'autorità portuale stessa, e con la trasmissione all'albo pretorio del comune o dei comuni della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale presso il quale devono essere affisse entro cinque giorni dall'approvazione e per i quindici giorni successivi ».

ART. 8.

1. All'articolo 10, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « , rinnovabile per una volta sola » sono soppresse, e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e comunque decade automaticamente dall'incarico in caso di cessazione per qualsiasi motivo del presidente dell'autorità stessa ».

ART. 9.

1. All'articolo 11, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti », e le parole: « Ministro del tesoro » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro dell'economia e delle finanze, e un membro effettivo e un membro supplente sono nominati su designazione del presidente della regione interessata ».

ART. 10.

1. All'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo »;

b) al comma 3, le parole: « , lettera a), » sono soppresse;

c) dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

« 4-bis. Il comitato portuale può essere sciolto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel caso di gravi violazioni di legge, di intesa con la regione interessata. Con il decreto di scioglimento, previa intesa con la regione interessata, si provvede alla nomina di un commissario, che esercita le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Entro sei mesi dalla emanazione del decreto, deve essere nominato il nuovo presidente e costituito il nuovo comitato portuale ».

ART. 11.

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

a) alla lettera a), le parole da: « delle aree » fino a: « proventi di » sono sostituite dalle seguenti: « dei beni del demanio marittimo e del mare territoriale compresi nella circoscrizione territoriale, nonché dai canoni per le » e dopo la parola: « operazioni » sono inserite le seguenti: « e servizi »;

b) alla lettera « b), dopo le parole: « all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b) »

sono aggiunte le seguenti: « , e da quanto previsto all'articolo 20, comma 2, lettera c) »;

c) alla lettera c), le parole: « salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, » sono soppresse;

d) alla lettera d), dopo le parole: « dai contributi » sono inserite le seguenti: « dello Stato, »;

e) sono aggiunte le seguenti lettere:

« *e-bis*) dalla quota dei tributi diversi dalle tasse e dai diritti portuali riscossi dall'Agenzia delle dogane per conto dell'autorità portuale al netto di quanto previsto dall'articolo 28-*bis*, commi 3 e 4;

e-ter) a decorrere dall'esercizio finanziario 2006, dal gettito della tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti, nelle rade e nelle spiagge dello Stato, e dal gettito delle tasse di ancoraggio con le modalità di cui all'articolo 28-*bis*, comma 2 ».

ART. 12.

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

a) al comma 1, le parole: « Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali e, » sono soppresse, e le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) al comma 1-*bis*, le parole da: « Per il pilotaggio » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati a riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'autorità marittima, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite l'autorità portuale e le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei

servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità ed urgenza l'autorità marittima può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi. Il provvedimento deve essere reiterato entro trenta giorni motivando il permanere delle condizioni di necessità ed urgenza che hanno richiesto la sua emanazione. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e di battellaggio previsti dal secondo comma dell'articolo 215 del regolamento per la 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 congiuntamente dal Comando generale delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze nazionali unitarie delle autorità portuali e dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi »;

c) al comma 1-ter, dopo le parole: « di intesa con l'Autorità portuale » sono inserite le seguenti: « , sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi », e le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

d) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 1-quater. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e ai meccanismi di cui al comma 1-bis, dall'Autorità portuale di intesa con l'autorità marittima e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi. Per le tariffe di pilotaggio resta ferma l'approvazione ministeriale di cui all'articolo 91 del codice della navigazione.

1-quinquies. Per urgenti motivi di sicurezza, limitatamente alle competenze di cui all'articolo 62 del codice della navigazione, l'autorità marittima può procedere anche senza l'intesa prevista dal comma 3, lettera h), dell'articolo 8 della presente legge, informando tempestivamente l'Autorità portuale ».

ART. 13.

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

a) al comma 1, le parole: « Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per i porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettere a) e b), o con decreto del presidente della regione per i porti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c) »; le parole : « da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'Autorità portuale o dell'organizzazione portuale » sono sostituite dalle seguenti: « da sei rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto di cui agli articoli 16, 17 e 18 e dei dipendenti dell'Autorità portuale, designati dalle organizzazioni di categoria nell'ambito delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale »;

b) al comma 1-*bis*, le parole: « al Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o al presidente della regione »;

c) dopo il comma 1-*bis*, è inserito il seguente:

« 1-*ter*. La commissione consultiva può richiedere la sua integrazione con rappresentanti di nuove categorie interessate all'attività del porto. La relativa delibera, su proposta del presidente, è assunta dal comitato portuale »;

d) dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

« 3-*bis*. La commissione consultiva centrale può richiedere la sua integrazione con rappresentanti di nuove categorie interessate all'attività del porto. Il relativo provvedimento è assunto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione ».

ART. 14.

1. All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: « al Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o alla regione in base alla competenza di cui all'articolo 4, comma 1 »;

b) al comma 4, le parole: « il Ministro dei trasporti e della navigazione » sono sostituite dalle seguenti: « il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ».

ART. 15.

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

a) il comma 1 è sostituito dal seguente;

« 1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi del medesimo articolo 16, comma 3, in conformità alle norme sulla somministrazione di lavoro stabilite dal decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e successive modificazioni. La fornitura di lavoro temporaneo, da parte dell'impresa di cui al presente articolo, può comportare la somministrazione di mezzi e attrezzature al committente di cui agli articoli 16 e 18, purché, da parte di quest'ultimo, sia esercitato il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e venga assunto dallo stesso il rischio d'impresa »;

b) il comma 15 è sostituito dai seguenti:

« 15. Ai lavoratori appartenenti alle società derivate dalla trasformazione delle

ex compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera *b*), purché le stesse non effettuino assunzioni a tempo indeterminato, nonché ai lavoratori appartenenti alle imprese o agenzie previste dai commi 2 e 5 del presente articolo purché le stesse non effettuino assunzioni a tempo indeterminato in eccedenza rispetto alle dotazioni organiche stabilite dalle autorità portuali o marittime, salvo che non riguardino lavoratori provenienti dalle società di cui al predetto articolo 21, comma 1, lettera *b*), è concessa una indennità pari al trattamento massimo di integrazione salariale straordinaria, previsto dalle vigenti disposizioni, per le giornate di mancato avviamento al lavoro, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare. Per le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b*), tale beneficio è concesso fino alla data di individuazione dell'impresa o di costituzione dell'agenzia di cui ai commi 2 e 5.

15-bis. Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, per ogni anno solare di riferimento, il provvedimento di autorizzazione alla corresponsione della indennità di cui al comma 15, sulla base degli specifici accordi annuali stipulati dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nei quali le parti interessate individuano le sofferenze occupazionali e le conseguenti soluzioni. L'erogazione della indennità da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero delle giornate di mancato impiego da riconoscere ai lavoratori interessati, predisposti da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

15-ter. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, i Ministeri del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti effettuano, congiuntamente alle parti sociali interessate, una verifica sull'attuazione delle medesime disposizioni.

15-quater. Per le finalità di cui ai commi 15 e *15-bis*, il Fondo per l'occu-

pazione 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, è integrato annualmente, fino a concorrenza dell'ammontare di 20 milioni di euro affluenti dal Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del comma 4 dell'articolo 28-*bis* della presente legge.

15-quinquies. Ai lavoratori licenziati dalle imprese o agenzie di cui ai commi 2 e 5 del presente articolo, senza alcun limite occupazionale, sono estese le disposizioni in materia di indennità di mobilità previste dalla legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni.

15-sexies. Le norme di cui al comma 15 si applicano anche alle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *a)* ».

ART. 16.

1. All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, alinea, le parole: « dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze » sono sostituite dalle seguenti: « dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e di intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano »;

b) al comma 7, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, in base a ragioni quali la mancanza di risorse tecnico-organizzative adeguate, che non siano comunque risolvibili mediante l'utilizzo delle società autorizzate ai sensi dell'articolo 17, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, già autorizzate ai sensi dell'articolo 16 per lo svolgimento di operazioni portuali, purché ciò avvenga

mediante contratto di appalto ai sensi dell'articolo 29 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e successive modificazioni. Tale appalto deve riguardare un segmento chiaramente identificabile e rilevante del ciclo, e in nessun caso il ciclo completo, delle operazioni portuali definito ai sensi del comma 2 dell'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 febbraio 2001, n. 132. Il soggetto appaltatore deve dedicare all'appalto personale non fungibile, modificando conseguentemente l'organico indicato e il programma operativo previsto ai sensi del comma 4 dell'articolo 16 »;

c) dopo il comma 7 è inserito il seguente:

« 7-bis. Il comitato portuale, o l'autorità marittima, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, adotta un regolamento per disciplinare i casi in cui, in presenza di circostanze tecniche che impediscano l'accosto di una nave o l'esecuzione delle operazioni portuali alle banchine assentite in concessione e su richiesta dei terminalisti interessati, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, valutate le condizioni tecnico-operative, può disporre l'uso transitorio delle banchine non in concessione al fine di accelerare l'ottimale espletamento delle operazioni portuali, applicando una addizionale sul canone concessorio, proporzionata all'uso del suolo pubblico »;

d) è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 9-ter. Con riferimento agli obblighi di cui al comma 8, il presidente dell'autorità portuale presenta annualmente al comitato portuale una relazione analitica sul permanere dei requisiti e sull'attuazione degli investimenti da parte dei concessionari. Il Comitato portuale approva la relazione in sede di esame del conto consuntivo e la trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla regione. Nei porti non sede di autorità portuale la stessa relazione, con la medesima scadenza temporale, è tra-

smessa dall'autorità marittima al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla regione, sentita la commissione consultiva ».

ART. 17.

1. All'articolo 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, dopo il comma *2-ter* sono inseriti i seguenti:

« *2-quater*. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, in sede locale l'autorità portuale istituisce i comitati di igiene e sicurezza del lavoro di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272. Tale obbligo è esteso anche ai porti dove esiste la sola autorità marittima. A tali comitati sono affidati i seguenti compiti:

a) acquisiscono dai datori di lavoro i dati statistici connessi alle tipologie degli infortuni e delle malattie professionali denunciati e dagli enti preposti i relativi dati epidemiologici;

b) ferme restando le responsabilità fissate dalla legislazione vigente in materia, formulano proposte in ordine alle misure di prevenzione e di tutela da adottare in ambito portuale;

c) propongono e promuovono campagne di educazione alla sicurezza;

d) verificano che la formazione e l'aggiornamento professionale dei lavoratori e degli addetti alle operazioni e ai servizi in ambito portuale siano effettuate e che le relative certificazioni siano rilasciate secondo i contenuti, le modalità e i criteri fissati dalla normativa in vigore;

e) formulano proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela da adottare nelle procedure regolamentari delle attività commerciali ed industriali esercitate nel porto;

f) svolgono trimestralmente e congiuntamente ai datori di lavoro delle imprese autorizzate o ai loro delegati e ai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza di cui al decreto legislativo 19 set-

tembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, l'esame delle diverse istanze finalizzate al miglioramento delle condizioni di lavoro.

2-quinquies. Il comitato di igiene e sicurezza del lavoro di cui al comma *2-quater* si riunisce su convocazione del presidente, di norma una volta al mese o su istanza motivata di una delle parti che lo compongono. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza. Ogni comitato si dota di un regolamento per disciplinare le proprie attività ».

ART. 18.

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

a) il comma 7 è abrogato;

b) al comma 8, le parole: « spettante all'autorità per effetto del comma 7 » sono sostituite dalle seguenti: « del loro importo totale ».

ART. 19.

1. Dopo l'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dall'articolo 18 della presente legge, è inserito il seguente:

« ART. 28-bis. — (*Autonomia finanziaria delle autorità portuali*). 1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2006, è devoluta a ciascuna autorità portuale, per la circoscrizione territoriale di competenza, il gettito della tassa erariale di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117. Per i porti non rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali il gettito della citata tassa, nonché il gettito della tassa di cui al comma 6 dell'articolo 28, sono devoluti alle rispettive regioni.

2. Al fine di realizzare l'autonomia finanziaria dei porti e consentire agli stessi di sostenere, in luogo dello Stato, l'onere

della realizzazione delle opere infrastrutturali previste nei piani regolatori portuali e negli altri strumenti di programmazione, a decorrere dall'esercizio finanziario 2006 competono alle autorità portuali i tributi riscossi dall'Agenzia delle dogane, diversi dalle tasse e dai diritti portuali, nei rispettivi ambiti territoriali nonché il gettito della tassa di ancoraggio, di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82. Gli importi introitati ai sensi del presente comma affluiscono ad un Fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e interamente ripartito tra i porti con finalità perequativa dallo stesso Ministero ai sensi del comma 4.

3. Le regioni, le province e i comuni interessati possono comunque intervenire con proprie risorse per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza nazionale o regionale. Spetta alla regione interessata l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di rilevanza regionale.

4. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo alimentato con i tributi di cui al comma 2, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le autorità portuali e le regioni secondo i seguenti criteri:

a) il 75 per cento è attribuito alle autorità portuali e alle regioni, per i porti di competenza regionale, in funzione dei traffici gestiti nei relativi porti;

b) il 20 per cento è attribuito ai porti di particolare interesse nazionale di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), per progetti di infrastrutturazione e sviluppo coerenti al ruolo strategico loro assegnato;

c) il 5 per cento per il primo triennio di applicazione è destinato a incentivare progetti di aggregazione tra porti ai sensi dell'articolo 6, comma 7-bis. Al termine del triennio tale quota è riassorbita nell'attribuzione di fondi in funzione dei traffici, nella misura dell'80 per cento ai porti in funzione dei traffici e nella misura

del 20 per cento ai porti di particolare interesse nazionale.

5. I criteri di ripartizione in base ai traffici e di valutazione dei progetti di cui al comma 4, lettere *a)* e *b)*, sono fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tenendo conto delle spese sostenute dalle autorità portuali per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, nonché delle risorse da destinare al 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, a copertura di quanto previsto dal comma 15 dell'articolo 17 della presente legge.

6. Lo Stato, al fine di incentivare e di promuovere lo sviluppo del sistema portuale, finanzia annualmente un fondo destinato al concorso per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione previste dai piani regolatori portuali. Il fondo è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con i criteri di cui al comma 4. Resta ferma la possibilità per lo Stato di finanziare interventi finalizzati e straordinari in uno specifico porto al fine di intervenire nel sostegno a programmi di sviluppo di particolare interesse ed efficacia.

7. Le autorità portuali, a copertura dei costi da esse sostenuti per la realizzazione di opere, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione. In tale caso l'autorità portuale deve individuare l'opera interessata, l'ammontare della spesa al netto dei contributi pubblici e la durata del relativo ammortamento; l'addizionale sulla tassa o sui canoni deve cessare al termine del periodo di ammortamento.

8. L'Agenzia delle dogane provvede alla riscossione delle tasse di cui al presente articolo senza alcun onere per gli enti cui è devoluto il relativo gettito ».

ART. 20.

1. All'articolo 1 della legge 29 ottobre 1984, n. 720, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Le autorità portuali, istituite ai sensi dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, possono effettuare le operazioni di pagamento utilizzando preliminarmente i fondi depositati sulla contabilità infruttifera, anziché su quella fruttifera, ogniqualvolta occorra provvedere ai pagamenti relativi a interventi realizzati con i fondi pubblici del bilancio dello Stato destinati al finanziamento di opere o di infrastrutture e alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, accreditati sulla predetta contabilità infruttifera ».

ART. 21.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

€ 0,60



14PDL0080690