

## VI COMMISSIONE PERMANENTE

### (Finanze)

#### S O M M A R I O

##### SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Jersey sullo scambio di informazioni in materia fiscale. C. 5509 Governo (Parere alla III Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	95
Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e la Gran Jamahiriya araba libica popolare socialista per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali. C. 5271 Governo (Parere alla III Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	97
Riforma della legislazione in materia portuale. C. 5453, approvato dal Senato (Parere alla IX Commissione) ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio</i> ) .....	102

##### SEDE CONSULTIVA

*Martedì 13 novembre 2012. — Presidenza del Presidente Gianfranco CONTE.*

##### **La seduta comincia alle 13.15.**

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Jersey sullo scambio di informazioni in materia fiscale.**

**C. 5509 Governo.**

(Parere alla III Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Gianfranco CONTE, *presidente*, in sostituzione del relatore, Berardi, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere alla III Commissione Affari esteri, il disegno di legge C. 5509, recante ratifica

ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Jersey sullo scambio di informazioni in materia fiscale, fatto a Londra il 13 marzo 2012.

Per quanto riguarda il contenuto dell'Accordo, il quale si compone di 13 articoli, esso è stato redatto sulla base del modello TIEA (*Tax information Exchange agreement*) predisposto dall'OCSE nell'aprile 2002, che consiste in un accordo finalizzato allo scambio di informazioni tra gli Stati che, in ragione del ridotto interscambio commerciale esistente tra di loro, non ritengono necessario stipulare una convenzione contro le doppie imposizioni.

L'articolo 1 individua l'oggetto e l'ambito di applicazione dell'Accordo, stabilendo che le informazioni oggetto dello scambio sono quelle presumibilmente rilevanti per la determinazione, l'accertamento, l'applicazione e la riscossione delle imposte oggetto dell'Accordo, ovvero per le indagini su questioni fiscali e procedimenti relativi a reati tributari.

L'articolo 2 stabilisce che le predette informazioni siano fornite senza considerare se la persona cui si riferiscono, o quella che le detiene, abbia la residenza o la nazionalità di uno dei due Stati. La disposizione precisa inoltre che l'obbligo di fornire informazioni non sussiste qualora esse non siano detenute dalle autorità domestiche o siano in possesso o sotto il controllo di persone che non si trovino entro la giurisdizione territoriale della Parte interpellata.

L'articolo 3, paragrafo 1, specifica che, per l'Italia, le imposte oggetto dell'Accordo sono: l'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), l'imposta sul reddito delle società (IRES), l'imposta regionale sulle attività produttive (IRAP), l'imposta sul valore aggiunto (IVA), l'imposta sulle successioni, l'imposta sulle donazioni e le imposte sostitutive.

Per il Jersey si fa invece riferimento alle imposte sui redditi e all'imposta sui beni e servizi.

Il paragrafo 2 specifica che l'Accordo si applica anche alle imposte di identica o analoga natura istituite dopo la firma dell'Accordo stesso.

L'articolo 4 reca, al paragrafo 1, le definizioni, a fini interpretativi, di alcuni termini utilizzati nell'Accordo, stabilendo inoltre, al paragrafo 2, una clausola generale in base alla quale le espressioni non oggetto di specifica definizione si intendono nel significato loro attribuito dalle vigenti legislazioni delle Parti.

L'articolo 5 disciplina le modalità con cui dette informazioni sono richieste da una delle due Parti e fornite dall'altra, prevedendo, al paragrafo 1, che non rilevi il fatto che la Parte interpellata abbia o meno necessità delle informazioni richieste ai fini della propria imposizione o che il comportamento oggetto delle informazioni stesse costituisca reato ai sensi della propria legislazione.

Inoltre, il paragrafo 2 stabilisce che la Parte interpellata possa utilizzare discrezionalmente tutte le misure per raccogliere le informazioni necessarie a fornire le informazioni richieste, mentre il paragrafo 3 specifica che le informazioni sono

fornite nella misura prevista dal diritto interno della Parte interpellata, sotto forma di deposizioni di testimoni o di copie autentiche di documenti originali.

In tale ambito, il paragrafo 4 prevede, tra l'altro, il superamento del segreto bancario, conformemente all'obiettivo prioritario della lotta all'evasione, nonché agli standard dell'OCSE in materia, in quanto vincola le Parti a far in modo che le proprie autorità competenti ottengano informazioni in possesso di banche, istituti finanziari o agenti e fiduciari, con riferimento: alla proprietà nominale ed effettiva di società; ai costituenti, fiduciari, beneficiari e guardiani di *trust*; ai soci fondatori, componenti del consiglio e beneficiari di fondazioni; alle quote, unità e altri interessi di organismi di investimento collettivo.

La disposizione specifica comunque che l'Accordo non crea l'obbligo di ottenere o fornire informazioni sulla proprietà di società quotate in Borsa o di fondi o organismi d'investimento collettivo pubblici, salvo che le predette informazioni possano essere ottenute senza eccessive difficoltà.

I paragrafi 5 e 6 indicano i contenuti obbligatori della richiesta di informazioni, e obbligano la Parte interpellata a notificare all'altra Parte il ricevimento della richiesta ad inoltrare le informazioni richieste nel più breve tempo possibile.

L'articolo 6 regola la possibilità di una Parte contraente di consentire che rappresentanti dell'autorità competente dell'altra Parte contraente possano effettuare attività di verifica fiscale nel proprio territorio.

L'articolo 7, ai paragrafi 1, 2 e 5, indica i casi in cui è consentito il rifiuto di una richiesta di informazioni, qualora la richiesta non sia conforme all'Accordo, la Parte richiedente non abbia esaurito i mezzi a disposizione nel proprio territorio per acquisire le informazioni, quando la divulgazione delle informazioni richieste sia contraria all'ordine pubblico, qualora le informazioni richieste potrebbero rivelare segreti commerciali, industriali o professionali ovvero un processo commer-

ziale, nonché quando le informazioni siano richieste per applicare una disposizione della legislazione tributaria della Parte richiedente che comporti una discriminazione in danno di soggetti aventi la nazionalità della Parte interpellata.

Il paragrafo 3 nega la possibilità di rifiutare le informazioni per il solo fatto che il credito d'imposta da cui si origina la richiesta è oggetto di controversia, mentre il paragrafo 4 esclude l'obbligo di fornire informazioni che la Parte richiedente non potrebbe ottenere in base alla propria legislazione.

L'articolo 8 definisce le garanzie di riservatezza nell'ambito dello scambio di informazioni, prevedendo che esse possono essere comunicate solo alle persone ed autorità che trattano le finalità specificate dall'articolo 1, non possono essere utilizzate per finalità diverse da quelle indicate dal medesimo articolo 1, salvo esplicito consenso della Parte interpellata, né possono essere comunicate ad altra giurisdizione.

L'articolo 9 stabilisce che, salva diversa statuizione delle Parti, i costi ordinari per fornire l'assistenza necessaria ad attuare lo scambio di informazioni siano a carico della parte interpellata, mentre i costi straordinari siano sostenuti dalla parte richiedente. Ai fini dell'applicazione di tale previsione le Parti si impegnano a occasionali reciproche consultazioni.

Ai sensi dell'articolo 10, le Parti si impegnano ad adottare la legislazione necessaria per ottemperare e dare applicazione all'Accordo.

L'articolo 11 prevede la possibilità di avviare una procedura amichevole per la risoluzione di controversie insorte tra le Parti relativamente all'applicazione o all'interpretazione dell'Accordo.

L'articolo 12 reca le disposizioni relative alle modalità di entrata in vigore dell'Accordo, prevista a partire dalla data dello scambio degli strumenti di ratifica o approvazione previsti dagli ordinamenti delle Parti contraenti.

In particolare il paragrafo 2 stabilisce che l'Accordo abbia effetto dalla data di entrata in vigore, con riferimento ai reati

tributari, mentre, per tutte le altre questioni, esso avrà effetto per i periodi d'imposta che iniziano a partire da tale data, oppure per gli oneri fiscali che si originano a partire dalla stessa.

L'articolo 13 regola le ipotesi di denuncia dell'Accordo da parte di uno dei due Stati contraenti, prevedendo in tal caso che la cessazione dell'Accordo sia notificata per lettera all'altra Parte ed abbia effetto trascorsi tre mesi dal ricevimento della predetta notifica, fermo restando comunque che le Parti sono vincolate alle previsioni dell'articolo 8 circa l'utilizzo delle informazioni trasmesse ai sensi dell'Accordo.

Propone, quindi, di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

Antonio PEPE (Pdl) dichiara il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere, in quanto il disegno di legge in esame, finalizzato allo scambio di informazioni tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Jersey, favorirà la trasparenza in materia fiscale e, conseguentemente, il contrasto dei fenomeni di evasione ed elusione.

La Commissione approva la proposta di parere formulata del relatore.

**Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e la Gran Jamahiriya araba libica popolare socialista per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali.**

**C. 5271 Governo.**

(Parere alla III Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Gianfranco CONTE, *presidente*, in sostituzione del relatore, Berardi, impossibilitato a partecipare alla seduta odierna, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere alla III Commissione Affari esteri,

il disegno di legge C. 5271, recante ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana e la Gran Jamahiriya araba libica per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e per prevenire le evasioni fiscali, fatta a Roma il 10 giugno 2009.

La Convenzione in esame, costituita da 30 articoli, è basata sostanzialmente sul modello di convenzione in materia dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo (OCSE), ed è stato elaborato in ragione della specificità dei rapporti italo-libici.

La sfera soggettiva di applicazione della Convenzione è costituita, ai sensi dell'articolo 1, dalle persone residenti in uno o in entrambi gli Stati contraenti; quanto alla sfera oggettiva di applicazione, definita dall'articolo 2, essa concerne, per la Libia, l'imposta sugli utili delle imprese, l'imposta sulla proprietà, l'imposta sui redditi agricoli, l'imposta sui redditi delle attività commerciali e industriali, l'imposta sui servizi professionali, l'imposta sul ruolo paga, l'imposta sui redditi esteri, l'imposta sugli interessi bancari e l'imposta a favore della difesa. Per l'Italia le imposte considerate sono invece l'imposta sul reddito delle persone fisiche, l'imposta sul reddito delle persone giuridiche, e l'imposta regionale sulle attività produttive. La disposizione specifica che la Convenzione si applicherà anche alle imposte di natura analoga o identica che saranno istituite successivamente alla firma della Convenzione.

Gli articoli 3, 4 e 5 contengono le definizioni delle espressioni utilizzate nella Convenzione; in particolare l'articolo 4 reca la definizione di soggetto residente di uno Stato contraente, mentre l'articolo 5 definisce il concetto di stabile organizzazione, ricalcando sostanzialmente quella già utilizzata negli accordi stipulati dopo la riforma tributaria del 1973, nonché utilizzando alcuni elementi ispirati al modello ONU in materia richiesti dai Paesi in via di sviluppo. L'unica differenza rispetto agli altri accordi stipulati in materia riguarda il paragrafo 3, il quale prevede che

i cantieri o le installazioni costituiscono stabile organizzazione solo se la loro durata superi tre mesi.

L'articolo 6 stabilisce la regola generale in base alla quale, salva diversa statuizione della Convenzione, i redditi provenienti da uno Stato contraente sono imponibili in tale Stato.

La tassazione dei redditi immobiliari, di quelli agricoli e forestali spetta, in base all'articolo 7, al Paese in cui sono situati gli immobili (come definiti ai sensi della legislazione dello Stato in cui si trovano), mentre per quanto riguarda gli utili d'impresa l'articolo 8 attribuisce il diritto esclusivo di tassazione allo Stato dell'impresa stessa, fatto salvo il caso in cui questa svolga attività nell'altro Stato per mezzo di una stabile organizzazione ivi situata; in quest'ultima ipotesi, lo Stato in cui è localizzata la stabile organizzazione ha il potere di tassare gli utili attribuibili a tale stabile organizzazione. Nella determinazione degli utili della stabile organizzazione, da effettuarsi anno per anno con lo stesso metodo, si deducono le spese sostenute per gli scopi dell'organizzazione, comprese le spese di direzione e le spese generali di amministrazione, e non possono essere computati come utili le sole spese sostenute per l'acquisto di beni o merci per l'impresa.

In linea con quanto raccomandato in ambito OCSE, gli utili derivanti dall'esercizio, in traffico internazionale, della navigazione marittima o area sono tassati, secondo l'articolo 9, esclusivamente nel Paese dove ha luogo la sede della direzione effettiva dell'impresa: tale previsione si applica anche agli utili derivanti dalla partecipazione a un fondo comune, a un esercizio in comune o ad un organismo internazionale di esercizio.

L'articolo 10 regola la tassazione degli utili prodotti da imprese associate, nelle ipotesi in cui un'impresa di uno Stato contraente partecipi direttamente o indirettamente alla direzione, al controllo o al capitale di un'impresa dell'altro Stato, e nelle ipotesi in cui imprese dei due Stati contraenti sono dirette o controllate, in modo diretto o indiretto, dalle mede-

sime persone, prevedendo in tali casi correzioni dell'imposta applicata su tali utili, in conformità alla procedura amichevole disciplinata dall'articolo 25 della Convenzione.

Il trattamento convenzionale riservato ai dividendi, disciplinato dall'articolo 11, prevede che, fermo restando il principio generale della loro definitiva tassazione nello Stato di residenza del percipiente, lo Stato della fonte possa prelevare un'imposta che non ecceda il 5 per cento del loro ammontare lordo, se il beneficiario è una società di capitali che possiede almeno il 25 per cento del capitale della società che distribuisce i dividendi, ovvero un'imposta del 10 per cento del loro ammontare lordo, in tutti gli altri casi.

Tuttavia, tali previsioni non si applicano, e si applicano invece le disposizioni di cui agli articoli 8 e 15, qualora il beneficiario effettivo eserciti attività industriali, commerciali o professionali mediante una stabile organizzazione o una base fissa situata nello Stato dal quale provengono i dividendi, e la partecipazione generatrice dei dividendi stessi sia connessa effettivamente a tale organizzazione o base.

Per quanto riguarda la tassazione sugli interessi, ai sensi dell'articolo 12, si applica anche in questo caso il principio generale della loro definitiva tassazione nello Stato di residenza del percipiente. Tuttavia, gli interessi possono essere tassati anche dallo Stato da cui provengono, in conformità alla legislazione di tale Stato, comunque in misura non superiore al 5 per cento dell'ammontare lordo. Tale possibilità è peraltro esclusa quando: *a)* il debitore o il beneficiario è il Governo di uno degli Stati contraenti o un suo ente locale; *b)* gli interessi sono pagati al Governo dell'altro Stato, a un suo ente locale o a altri enti o organismi interamente di proprietà di tale Stato contraente o di un suo ente locale; *c)* gli interessi sono corrisposti in relazione a finanziamenti concessi in applicazione di accordi conclusi tra gli Stati contraenti.

Inoltre, qualora il beneficiario dei predetti interessi sia residente di uno Stato

contraente ed eserciti attività industriali, commerciali o professionali mediante una stabile organizzazione o una base fissa situata nell'altro Stato dal quale provengono gli interessi, ed il credito generatore degli interessi sia connesso a tale organizzazione o base, essi possono essere tassati da parte di detto Stato.

Nel caso in cui l'ammontare degli interessi effettivamente pagati ecceda, in forza di particolari relazioni tra il debitore, il beneficiario effettivo e terzi, quanto sarebbe stato convenuto tra debitore e beneficiario, le previsioni dell'articolo 12 si applicano solo alla parte corrispondente a quanto sarebbe stato stabilito in assenza delle predette particolari condizioni, mentre la quota eccedente è imponibile in conformità alla legislazione di ciascuno Stato, tenuto conto delle altre disposizioni della Convenzione.

In materia di canoni, l'articolo 13 stabilisce il principio di tassazione definitiva nel Paese di residenza del beneficiario effettivo.

Tuttavia, qualora il beneficiario dei canoni sia residente di uno Stato contraente, eserciti attività industriali, commerciali o professionali mediante una stabile organizzazione o una base fissa situate nell'altro Stato dal quale provengono i canoni, ed il diritto o bene generatore dei canoni si ricolleggi effettivamente a tale organizzazione o base, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 8 e 15.

Nel caso in cui l'ammontare dei canoni effettivamente pagati ecceda, in forza di particolari relazioni tra il debitore, il beneficiario effettivo e terzi, quanto sarebbe stato convenuto tra debitore e beneficiario, le previsioni dell'articolo si applicano solo alla parte corrispondente a quanto sarebbe stato stabilito in assenza delle predette particolari condizioni, mentre la quota eccedente è imponibile in conformità alla legislazione di ciascuno Stato, tenuto conto delle altre disposizioni della Convenzione.

Per quanto concerne il trattamento degli utili da capitale, l'articolo 14 prevede il criterio di tassazione raccomandato dall'OCSE, con la previsione della tassabilità

nel Paese dove è situato il bene, nel caso di utili derivanti dall'alienazione di immobili ovvero di azioni che derivino più del 50 per cento del loro valore da beni immobili, mentre essi sono tassabili nel Paese dove è situata una stabile organizzazione o una base fissa, nel caso di utili derivanti dall'alienazione di beni mobili facenti parte dell'attivo di detta stabile organizzazione o base fissa.

Per quanto riguarda, invece, gli utili derivanti dall'alienazione di navi o aeromobili impiegati in traffico internazionale, o di beni mobili connessi all'esercizio di dette navi o aeromobili, essi sono imponibili solo nello Stato dove è situata la direzione effettiva dell'impresa.

In tutti gli altri casi gli utili sono imponibili nello Stato di residenza del soggetto alienante.

Il trattamento fiscale dei redditi derivanti dall'esercizio di una professione indipendente o di lavoro subordinato è contenuto rispettivamente negli articoli 15 e 16. L'articolo 15 stabilisce che i redditi derivanti dall'esercizio di libere professioni o di attività indipendenti analoghe sono tassabili nello Stato di residenza del percipiente, salvo che il professionista disponga di una base di lavoro fissa nell'altro Stato, nel qual caso i redditi sono tassabili nel Paese di prestazione dell'attività, nella misura in cui essi siano imputabili a tale base fissa, oppure salvo che il professionista soggiorni nell'altro Stato per oltre 183 giorni totali lungo un arco di dodici mesi, nel qual caso sono imponibili nell'altro Stato i redditi derivanti dall'esercizio dell'attività in detto altro Stato.

L'articolo 16 prevede, invece, per i redditi di lavoro subordinato, che essi siano tassati nello Stato di residenza del lavoratore, salvo il caso in cui l'attività dipendente sia svolta nell'altro Stato contraente e ricorra una delle seguenti condizioni: *a)* il beneficiario soggiorni per più di 183 giorni nell'anno fiscale nello Stato di prestazione dell'attività; *b)* il pagamento delle remunerazioni sia effettuato da o per conto di un datore di lavoro residente in quest'ultimo Stato; *c)* l'onere delle remunerazioni gravi su una stabile organizza-

zione o una base fissa che il datore di lavoro ha nello Stato di svolgimento dell'attività.

Per quanto riguarda, invece, le remunerazioni erogate in corrispettivo di lavoro subordinato svolto a bordo di navi o aeromobili impiegati in traffico internazionale, essi sono imponibili nello Stato dove è situata la direzione effettiva dell'impresa.

Nel caso di trasferimento della residenza da uno Stato all'altro, i pagamenti ricevuti per attività di lavoro dipendente a titolo di indennità di fine rapporto sono imponibili nel primo Stato di residenza.

L'articolo 17 prevede che i compensi e gettoni di presenza attribuiti in qualità di amministratore unico o di membro del consiglio di amministrazione di una società residente nello Stato diverso da quello di residenza della persona che li percepisce, siano tassati nello Stato di residenza della società.

L'articolo 18 stabilisce, per i redditi di artisti dello spettacolo, musicisti e sportivi, la loro imponibilità nello Stato contraente di prestazione dell'attività, anche nel caso in cui i redditi siano attribuiti a persona diversa dall'artista o dallo sportivo. La disposizione specifica che i redditi sopra indicati non sono tassati nello Stato in cui è prestata l'attività, ma nello Stato di residenza dell'artista o dello sportivo, qualora le attività siano finanziate per la maggior parte con fondi pubblici dell'altro Stato, oppure se esse sono esercitate nel quadro di un programma di scambi culturali o sportivi convenuto tra gli Stati contraenti.

L'articolo 19 prevede che le pensioni e le remunerazioni analoghe, pagate ad un residente di uno Stato contraente sono tassabili solo in tale Stato.

In base all'articolo 20, paragrafo 1, i salari, gli stipendi e le remunerazioni, pagati da uno Stato contraente o da una sua suddivisione a una persona fisica in corrispettivo di servizi resi a detto Stato o suddivisione, sono imponibili soltanto nello Stato da cui provengono i redditi, salvo il caso in cui i servizi siano resi nell'altro Stato e la persona che li perce-

pisce sia residente in quest'ultimo Stato, ne abbia la nazionalità e non sia divenuto residente di detto Stato solo per rendervi i servizi.

Il paragrafo 2 disciplina il caso in cui la pensione o le altre remunerazioni siano corrisposte da uno Stato o da una sua suddivisione per corrispettivi resi dalla persona fisica nei confronti dello Stato stesso o della sua suddivisione, prevedendo in tale ipotesi che le somme corrisposte siano tassabili nello Stato che le eroga, a meno che il beneficiario abbia la nazionalità solo dell'altro Stato e vi sia residente.

L'articolo 21, paragrafo 1, prevede che le remunerazioni corrisposte a studenti o apprendisti i quali soggiornino temporaneamente, per un periodo non superiore a sette anni, nello Stato diverso da quello di residenza, allo scopo di compirvi gli studi o di attendere alla propria formazione professionale, siano esenti dalla tassazione dello Stato presso il quale vengono svolte tali attività, a condizione che tali somme provengano da una fonte esterna a tale Stato.

Ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 1, gli elementi di reddito diversi da quelli trattati esplicitamente negli articoli della Convenzione sono imponibili, di norma, solo nello Stato di residenza del percipiente. Il paragrafo 2 specifica che i redditi non immobiliari derivanti dall'esercizio di attività industriale, commerciale o professionale mediante una stabile organizzazione o una base fissa situata nello Stato diverso da quello di residenza del beneficiario, sono tassabili, secondo la sua legislazione, dallo Stato ove è situata tale stabile organizzazione o base fissa.

Quanto al metodo per eliminare la doppia imposizione internazionale, disciplinato dall'articolo 23, per quel che riguarda l'Italia, sarà «dedotto» dalle imposte l'ammontare dell'imposta sui redditi pagata in Libia. Tuttavia l'ammontare della deduzione non potrà comunque essere superiore alla quota di imposta italiana attribuibile agli elementi di reddito, nella proporzione in cui essi concorrono al reddito complessivo. Inoltre, sempre in

Italia, non sarà accordata alcuna deduzione qualora il reddito sia sottoposto in Italia, anche su richiesta del beneficiario, ad imposizione mediante imposta sostitutiva o ritenuta a titolo di imposta.

Per quel che riguarda la Libia, si prevede che, per i residenti di tale Stato che posseggano redditi o elementi patrimoniali imponibili in Italia, la Libia debba «dedurre» dall'imposta sul reddito un ammontare corrispondente all'imposta pagata in Italia in relazione a tali elementi di reddito, in misura non eccedente la quota dell'imposta calcolata, per i medesimi elementi, prima che venga concessa la detrazione.

Il paragrafo 4 specifica che quando i redditi ritratti da un soggetto residente in uno Stato contraente sono esenti in tale Stato, quest'ultimo può considerare i redditi esentati nel calcolare l'imposta sui restanti redditi.

L'articolo 24 sancisce il principio di non discriminazione, prevedendo che i cittadini e le imprese di uno Stato contraente non possano subire nell'altro Stato un trattamento tributario più gravoso o peggiorativo di quello cui sono assoggettati cittadini e imprese di tale ultimo Stato. La disposizione precisa comunque, al paragrafo 6, che tali previsioni non pregiudicano l'applicazione di disposizioni per prevenire l'evasione e l'elusione fiscale.

Le disposizioni convenzionali relative alla procedura amichevole per la composizione delle controversie relative all'applicazione della Convenzione (di cui all'articolo 25) ed allo scambio di informazioni tra le Autorità competenti ad applicare la Convenzione (di cui all'articolo 26), risultano formulate sostanzialmente in maniera analoga alle corrispondenti disposizioni degli altri accordi della medesima specie conclusi dal nostro Paese.

In particolare, per quanto attiene allo scambio di informazioni, si prevede che le rispettive autorità competenti si scambieranno le informazioni necessarie all'applicazione della Convenzione, quelle relative all'applicazione delle norme interne concernenti le imposte di ogni genere, nonché

quelle per prevenire l'evasione fiscale. Le informazioni ricevute dall'altro Stato contraente saranno sottoposte allo stesso regime di segretezza previsto dalla legislazione interna, e saranno comunicate solo alle persone o autorità incaricate dell'accertamento o riscossione delle imposte e del relativo contenzioso, le quali potranno utilizzarle solo a tali fini. In tale ambito si prevede, al paragrafo 5, il superamento del segreto bancario.

L'articolo 27 fa salvi i privilegi tributari accordati dalle norme generali del diritto internazionale o da accordi particolari agli agenti diplomatici ed ai funzionari consolari.

L'articolo 28 disciplina le modalità di rimborso delle imposte riscosse in uno Stato contraente mediante ritenuta alla fonte, su richiesta dell'interessato o dello Stato di residenza, qualora il diritto alla percezione delle predette imposte da parte dello Stato sia limitato dalla Convenzione. La disposizione prevede che le istanze relative siano corredate da un attestato del medesimo Stato di residenza, con cui si certifichi che sussistono le condizioni per l'applicazione dei benefici previsti dalla Convenzione.

L'articolo 29 regola l'entrata in vigore della Convenzione, stabilendo in particolare che essa entrerà in vigore alla data dello cambio degli strumenti di ratifica, che deve avvenire il più presto possibile. Le disposizioni della Convenzione si applicheranno per la prima volta alle imposte prelevate mediante ritenuta alla fonte, a decorrere dal 1° gennaio dell'anno solare successivo a quello di entrata in vigore della Convenzione, ovvero, per le altre imposte, a decorrere dai periodi imponibili che iniziano il 1° gennaio dell'anno solare successivo a quello di entrata in vigore.

L'articolo 30 disciplina le modalità di denuncia della Convenzione.

Propone, quindi, di esprimere parere favorevole sul provvedimento.

La Commissione approva la proposta del relatore.

#### **Riforma della legislazione in materia portuale.**

#### **C. 5453, approvato dal Senato.**

(Parere alla IX Commissione).

*(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Gianfranco CONTE, *presidente e relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esaminare, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria, ai fini del parere alle IX Commissione Trasporti, il progetto di legge C. 5453, approvato dal Senato, recante riforma della legislazione in materia portuale.

Il progetto di legge, che si compone di 20 articoli, reca una serie molto ampia di novelle alla legge n. 84 del 1994, che ha a sua volta riordinato la legislazione portuale in precedenza disciplinata dal Codice della navigazione.

L'articolo 1 sostituisce l'articolo 1 della predetta legge n. 84 del 1994, definendo in modo più dettagliato le finalità della legge ed intervenendo in merito alla distinzione dei compiti delle autorità portuali e delle autorità marittime, in primo luogo al fine di precisare, al comma 1, che le disposizioni della predetta legge n. 84 costituiscono principi fondamentali della legislazione statale ai fini del rispetto degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

Il comma 2 attribuisce peraltro alla competenza esclusiva dello Stato la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.

Il comma 3 definisce, all'interno dell'area portuale, i compiti rispettivi dell'Autorità portuale, ove istituita, e dell'Autorità marittima, in particolare prevedendo che spettano all'Autorità portuale le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali

esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché delle altre attività disciplinate dalla legge, mentre spettano all'Autorità marittima le attività di vigilanza, controllo e sicurezza.

Il comma 4 interviene in materia di definizione della ripartizione dei compiti nei porti di rilevanza regionale ed interregionali, per i quali la proposta di legge non prevede l'istituzione di Autorità portuali, in cui le autorità marittime, oltre a svolgere le attività di vigilanza, controllo e sicurezza, potranno, secondo modalità stabilite dalle regioni, garantire anche il supporto funzionale per le operazioni portuali. In alternativa, per tali compiti, le regioni potranno rivolgersi ad altre autorità portuali presenti nella medesima regione.

Il comma 5 attribuisce alle autorità portuali compiti di coordinamento di tutte le attività svolte da enti ed organismi pubblici all'interno dei porti e delle circoscrizioni portuali, anche attraverso apposite conferenze di servizi.

Il comma 6 prevede che all'interno delle circoscrizioni portuali le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti amministrano in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo, fatte salve le competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della Laguna.

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 4 della legge n. 84, operando una nuova classificazione dei porti e stabilendo in modo dettagliato principi e criteri direttivi per la legislazione regionale da adottarsi con riferimento ai porti di interesse regionale o interregionale.

In particolare, il comma 1 del nuovo articolo 4 della legge n. 84 sostituisce l'attuale classificazione dei porti in due categorie (categoria I porti finalizzati per la difesa; categoria II porti non finalizzati per la difesa), la seconda delle quali divisa in tre classi (classe I: porti di rilevanza economica internazionale; classe II: porti di rilevanza nazionale; classe III: porti di rilevanza regionale o interregionale), con una nuova classificazione in tre categorie:

categoria I porti finalizzati alla difesa; categoria II porti di rilevanza nazionale e internazionale categoria III porti di rilevanza regionale ed interregionale.

Il comma 2 ribadisce quanto già previsto in ordine alla procedura per l'individuazione dei porti di categoria I necessari alla difesa nazionale, specificando inoltre che i porti di categoria I siano amministrati in via esclusiva dallo Stato.

Il comma 3 descrive le caratteristiche che devono avere i porti di categoria II (di rilevanza nazionale e internazionale), da individuare con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo che essi siano amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1, come sostituito dall'articolo 7 del progetto di legge.

Il comma 4 individua i principi fondamentali entro i quali le regioni esercitano le loro competenze sui porti di categoria III (di interesse regionale o interregionale).

In tale ambito segnala, per quanto riguarda i profili di competenza della Commissione Finanze, la lettera e), relativa al rispetto delle competenze statali in materia di demanio, con particolare riferimento alle modalità di delimitazione del demanio marittimo disciplinate dagli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed in coerenza con il decreto legislativo n. 85 del 2010 (cosiddetto «federalismo demaniale»), nonché la lettera m), la quale prevede il rispetto dei principi in materia di disciplina in materia di operazioni portuali (di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994) di fornitura del lavoro portuale temporaneo (di cui all'articolo 17 legge medesima legge n. 84) e di concessione di aree e banchine (di cui all'articolo 18 citata legge).

Gli altri principi fondamentali sono:

- a) l'esercizio esclusivo da parte di privati delle attività d'impresa e commerciali;
- b) la salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;
- c) la tutela della concorrenza;
- d) il rispetto delle disposizioni dell'Unione europea;

f) l'obbligo di acquisizione dei pareri dell'autorità marittima per il rilascio delle autorizzazioni in relazione ai profili di sicurezza portuale;

g) il rispetto della competenza esclusiva statale in materia di sicurezza;

h) l'obbligo di delimitazione dell'assetto complessivo del porto;

i) l'obbligo del parere dell'autorità marittima per i profili di sicurezza per l'elaborazione del piano regolatore portuale;

l) rispetto della competenza statale in materia di servizi tecnico-nautici e sulla relativa tariffazione;

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

Il comma 5 prevede che, nelle more dell'adozione di una legislazione regionale nei porti di categoria III, le funzioni di gestione del porto di cui all'articolo 1, comma 4, siano affidate all'autorità marittima.

Il comma 6 consente l'individuazione di specifiche aree all'interno dei porti da destinare, nei porti di categoria III, alla difesa nazionale.

Il comma 7 consente, anche nei porti di categoria III, così come nei porti ricompresi nelle autorità portuali, di svolgere funzioni commerciali, di servizio passeggeri (inclusa l'attività crocieristica) industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto.

Il comma 8 vincola sostanzialmente la disciplina regionale a prevedere comunque anche per i porti di categoria III la delimitazione dell'ambito dei porti con il piano regolatore portuale in analogia con quanto avviene per i porti soggetti ad autorità portuali.

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 5 della legge n. 84, recando una nuova definizione ed una nuova disciplina del piano regolatore portuale.

In particolare, il comma 1 del nuovo articolo 5 definisce le caratteristiche del piano regolatore portuale, da adottarsi ad

opera delle autorità portuali. Rispetto a quanto previsto dall'articolo 5 vigente, si fa specifico riferimento tra i contenuti del piano, alla disciplina delle attività commerciali, di servizio passeggeri (inclusa l'attività crocieristica) industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto, di cui all'articolo 4, comma 7.

Al comma 2 si prevede che il piano regolatore possa contenere anche previsioni concernenti le aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali.

Il comma 3 sostituisce l'attuale previsione normativa recata dal testo vigente del comma 4, che assoggetta i P.R.P. alla sola valutazione di impatto ambientale (VIA), introducendo una speciale procedura per la VAS da applicare ai P.R.P., disponendo che tutti i termini procedurali siano perentori e stabilendo una regola generale di silenzio-assenso.

Il comma 4 prevede che il piano regolatore sia adottato dal comitato portuale; che esso, una volta approvato, sia trasmesso al comune o ai comuni interessati per l'espressione dell'intesa; che il piano sia formulato in coerenza con le indicazioni del piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale.

I commi da 5 a 13 prevedono un'articolata procedura per l'adozione del piano regolatore portuale.

Per quanto attiene agli ambiti di interesse della Commissione Finanze, segnala il comma 14, il quale esclude la competenza del Ministero dell'ambiente per l'applicazione delle disposizioni del codice ambientale alle aree appartenenti al demanio portuale come definite dai relativi piani regolatori portuali.

Il comma 15 prevede che l'esecuzione di opere da parte di soggetti pubblici sia autorizzata: per le opere di valore superiore a 25 milioni di euro previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; per le opere di importo inferiore il parere è del competente provveditorato delle opere pubbliche.

Il comma 16 include tra le opere di grande infrastrutturazione le seguenti: costruzione di canali marittimi; dighe fora-

nee di difesa; darsene; bacini; banchine attrezzate; escavazione ed approfondimento dei fondali.

Il comma 17 consente l'autorizzazione all'effettuazione di opere da parte di privati, in esito ad apposita conferenza di servizi.

Il comma 18 prevede che le regioni disciplinino, per i porti di categoria III il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, coinvolgendo le regioni e le province e fermo restando il rispetto del codice dell'ambiente.

L'articolo 4 consente alle Autorità portuali che alla data di entrata in vigore della legge non hanno adottato il piano regolatore portuale, di scegliere se concludere l'iter di approvazione del piano in base alla normativa previgente, ovvero applicare la disciplina introdotta con la legge stessa.

L'articolo 5 reca alcune modifiche alla disciplina in materia di dragaggi di cui all'articolo 5-*bis* della legge n. 84.

In particolare, la lettera *a*) sopprime il parere della Commissione VIA-VAS in ordine all'assoggettabilità o meno del progetto di dragaggio alla valutazione di impatto ambientale.

La lettera *b*) interviene sulle condizioni da rispettare per il riutilizzo dei materiali dragati, al fine di ampliare e semplificare le possibilità di riutilizzo, sopprimendo la norma la quale richiede che il materiale da riutilizzare abbia caratteristiche analoghe « al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo », mantenendo invece la condizione circa l'idoneità con riferimento al sito di destinazione.

La lettera *c*) novella il comma 2, lettera *c*), dell'articolo 5-*bis*, sopprimendo un richiamo al decreto previsto dal comma 6 su cui incide la successiva lettera *d*).

La lettera *d*) novella il comma 6, che prevede l'emanazione di un decreto interministeriale, sopprimendo il parere della Conferenza Stato-Regioni, nonché il termine per l'emanazione. Inoltre viene specificato che l'emanando decreto dovrà riguardare solo le norme tecniche applica-

bili alle operazioni di dragaggio e non anche, come prevede il testo vigente, le modalità.

L'articolo 6 introduce un nuovo articolo 5-*ter* nella legge n. 84, relativamente al recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali.

Il comma 1 del nuovo articolo 5-*ter* prevede che nella predisposizione del piano regolatore portuale debba essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle strutture o degli ambiti idonei, ad approdi turistici, nel caso di strutture o ambiti inutilizzati ovvero non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico.

Con riferimento agli ambiti di competenza della Commissione Finanze, segnala il comma 2 del nuovo articolo 5-*ter*, il quale consente all'autorità portuale di rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di sessanta anni 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.

La norma specifica che la concessione dovrà avere ad oggetto l'utilizzo di tali aree e gli atti di concessione saranno rilasciati in seguito ad una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi dell'ordinamento dell'Unione europea di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento.

L'articolo 7 apporta alcune puntuali modifiche al testo dell'articolo 6 della legge n. 84, in materia di requisiti e caratteristiche dell'autorità portuale.

Il comma 1, nell'elenco delle autorità portuali la disposizioni in commento introduce anche, oltre a quelle previste nel testo della legge n. 84, le autorità portuali di Gioia Tauro, Trapani, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino, già istituite successivamente all'entrata in vigore

della stessa legge n. 84, nonché le autorità portuali di Manfredonia e Trapani che tuttavia risultano soppresse.

Con riferimento ai compiti delle autorità viene introdotto il concetto di regolazione tra i compiti dell'autorità, si prevede che le funzioni dell'autorità, con riferimento alle operazioni portuali e alle attività commerciali ed industriali di competenza saranno esercitate non solo nei porti ma anche nelle circoscrizioni territoriali, si sopprime la previsione della necessità di una convenzione con il Ministero dei lavori pubblici, che preveda l'utilizzo dei fondi di tale amministrazione, per l'esercizio delle funzioni di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale e si introduce la previsione dell'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella circoscrizione portuale.

Al comma 2, l'autorità è definita come « ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale », laddove la normativa vigente si limita ad affermare che l'autorità portuale ha « personalità giuridica di diritto pubblico ».

Il comma 3 sopprime la previsione secondo cui il conto consuntivo delle autorità deve essere allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Al comma 5 si prevede che l'attività di manutenzione delle parti di interesse comune e la fornitura a titolo oneroso agli utenti dei servizi di interesse generale siano affidati in concessione dall'autorità portuale mediante « procedure di evidenza pubblica » anziché mediante « gara pubblica », come attualmente previsto.

Il comma 6 sopprime la previsione in base alla quale le autorità portuali possano costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali.

Il comma 7 introduce la previsione dell'intesa della Conferenza Stato-città e

autonomie locali per l'individuazione dei limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

Il comma 8 interviene sulla procedura per l'istituzione di nuove autorità portuali, da un lato prevedendo la necessità dell'intesa della Conferenza Stato-regioni, nonché il previo parere delle Commissioni parlamentari competenti sui relativi schemi, dall'altro lato, modificando i requisiti che le nuove Autorità portuali devono rispettare. A tale ultimo riguardo si prevede in particolare che:

si assuma l'ultimo quinquennio, anziché l'ultimo triennio, per la verifica del possesso di almeno uno dei requisiti previsti (due nel testo attuale della legge, quattro nel testo che si vuole introdurre);

si introduce il requisito dei tre milioni di tonnellate di merci solide (attualmente è previsto il requisito dei tre milioni di merci assunto al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide);

si consideri il nuovo requisito dei venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;

si elevi da duecentomila a trecentomila la quantità di *twenty feet equivalent* (TEU, che costituisce l'unità di misura utilizzata per i container) richiesta;

si consideri il nuovo requisito di un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale.

Ai fini del raggiungimento dei predetti requisiti, il comma 12 prevede che la circoscrizione di competenza dell'istituzione autorità sia ampliata anche porti della categoria III e si consente altresì, sempre ai fini del rispetto dei requisiti, la fusione tra diverse autorità preesistenti.

Il comma 9 stabilisce che, ai fini dell'istituzione delle autorità portuali si tenga conto anche della presenza di collegamenti ai corridoi transeuropei di trasporto ed alle connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

Al comma 10 si modifica la procedura di soppressione delle autorità portuali,

prevedendo che per tutte le autorità si proceda alla soppressione quando per un quinquennio non sussistano i requisiti necessari.

Il comma 11 prevede che, qualora la giurisdizione portuale comprenda più scali, l'autorità portuale possa avvalersi per i porti decentrati della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

In merito agli aspetti di competenza della Commissione Finanze richiama il comma 13, il quale fa salva non solo la disciplina specifica dei punti franchi (cioè degli scali marittimi o aerei nei quali le merci estere possono entrare, restare in deposito, subire manipolazioni ed essere rispediti all'estero, in regime di franchigia doganale) del porto franco di Trieste, come prevede il comma 12 del vigente articolo 6 della legge n. 84, ma anche quella degli altri punti franchi esistenti in ambito portuale.

L'articolo 8 sostituisce l'articolo 8 della legge n. 84, al fine di rivedere il ruolo del presidente dell'autorità portuale.

In particolare, i commi da 1 a 4 intervengono sui poteri e le competenze del presidente, consentendogli, al comma 1, di adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato portuale entro quindici giorni, pena la decadenza degli atti stessi, nonché di delegare l'adozione di questi atti al segretario generale.

Per quanto riguarda gli aspetti di competenza della Commissione Finanze, il comma 2 prevede che l'esercizio dell'amministrazione in via esclusiva delle concessioni di beni ed aree del demanio marittimo sotto i quattro anni avvenga comunque « fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri autorizzazioni di altri enti o amministrazioni », mentre il comma 2 contempla la possibilità che il presidente conferisca a personale dell'autorità l'attività di verifica sull'inosservanza di provvedimenti ed atti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo. Il comma 3 stabilisce inoltre che per le autorizzazioni allo

svolgimento delle autorità portuali rilasciate in base all'articolo 16 e per le concessioni su beni del demanio marittimo e portuale rilasciate ai sensi dell'articolo 18, di durata inferiore a quattro anni (che quindi, in base al novellato comma 2 dell'articolo, il presidente può rilasciare senza coinvolgere il comitato portuale) sia comunque « periodicamente » informato il comitato portuale medesimo (laddove la norma attuale sembra prefigurare che il Comitato sia « sentito » su ogni singola concessione).

Viene altresì meno una serie di altri riferimenti a poteri e competenze che non sono indicate in altri articoli: la sottoposizione al comitato portuale del piano regolatore portuale, del bilancio preventivo e del conto consuntivo; del trattamento del segretario generale; il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale; la promozione dell'associazione del lavoro portuale; l'assicurazione della navigabilità nell'ambito portuale.

I commi da 5 a 8 elevano la durata del mandato del presidente da quattro a cinque anni ed introducono una diversa formulazione del limite alla sua rieleggibilità. Inoltre si modifica la procedura di nomina, prevedendo che sia il presidente della regione interessata a sottoporre il nominato di un candidato alla guida dell'autorità portuale, senza dover scegliere il nominativo all'interno di terne: su tale nominativo si deve raggiungere l'intesa con il Ministro delle infrastrutture. In caso di diniego, compete al Ministro l'indicazione di un nuovo nominativo, ma se anche in questo non viene raggiunta l'intesa, la questione è rimessa al Presidente del Consiglio.

Il comma 9 stabilisce l'incompatibilità tra il mandato di presidente dell'autorità portuale con incarichi in assemblee elettive e di governo, anche territoriale; con qualsiasi altro incarico di nomina pubblica; con il controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime.

L'articolo 9 apporta alcune puntuali modifiche al testo dell'articolo 9 della legge n. 84, il quale disciplina composizione e compiti del Comitato portuale.

In particolare, mentre rimane inalterata la composizione del Comitato portuale, disciplinata dal comma 1, le modifiche al comma 2 allineano la durata del mandato dei componenti il Comitato portuale a quella prevista dall'articolo 8 per il presidente dell'autorità portuale, elevando anche questa da quattro a cinque anni.

Il nuovo comma 3 dell'articolo 9 ridefinisce invece le competenze del comitato portuale, eliminando la descrizione dettagliata delle caratteristiche del piano operativo triennale, sopprimendo la previsione che questo debba essere approvato entro novanta giorni dall'insediamento del comitato portuale, eliminando l'obbligo di redazione di una relazione annuale sull'attività promozionale, nonché il vincolo che il bilancio preventivo debba essere in pareggio o in avanzo e indicando, tra i documenti che il comitato portuale deve approvare, il «rendiconto generale», anziché il «conto consuntivo».

Inoltre, per quanto riguarda gli aspetti di interesse della Commissione Finanze, nel testo novellato dell'articolo 9 si fa riferimento, alla lettera *d*), per le concessioni ed autorizzazioni di durata superiore a quattro anni che devono essere deliberate dal comitato portuale, a quelle relative in generale al demanio marittimo ed all'esercizio di imprese portuali e non alle concessioni ed autorizzazioni specifiche di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84. In tale contesto la lettera *e*) attribuisce al comitato due nuovi compiti, concernenti l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio di concessioni ed autorizzazioni e la determinazione in via generale ed astratta dei criteri di commisurazione e dei canoni applicabili.

Inoltre sono eliminate alcune norme recanti:

la previsione che il comitato deliberi, su proposta del presidente, la nomina e la revoca del segretario generale;

la previsione che il comitato deliberi sull'organico della segreteria tecnico-operativa e sul recepimento dei relativi accordi contrattuali;

la previsione che il comitato deliberi sugli accordi sostitutivi in materia di concessioni dei beni del demanio marittimo e portuale di cui all'articolo 18;

la previsione che il comitato deliberi sull'attuazione delle norme dell'articolo 23 della legge n. 84, in materia di disciplina del rapporto di lavoro dei dipendenti delle autorità portuali.

la previsione che il comitato approvi su proposta del presidente il regolamento di contabilità;

la previsione che il comitato approvi su proposta del presidente la partecipazione delle autorità portuali alle società esercenti attività accessorie o strumentali.

Il nuovo comma 3-*bis* dell'articolo 9 impedisce ai componenti il Comitato portuale di ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima autorità portuale.

Il nuovo comma 4-*bis* impone invece che tutte le deliberazioni assunte dal Comitato portuale siano rese pubbliche attraverso il sito Internet dell'autorità e siano trasmesse all'albo pretorio del comune o dei comuni della circoscrizione dell'autorità, dove devono essere affisse entro cinque giorni dall'approvazione e per i quindici giorni successivi.

L'articolo 10 modifica il comma 3 dell'articolo 10 della legge n. 84, prevedendo che il contratto di diritto privato del segretario generale dell'Autorità portuale abbia durata quinquennale, anziché quadriennale come attualmente previsto.

L'articolo 11 sostituisce il testo dell'articolo 11 della legge n. 84, il quale disciplina composizione e compiti del Collegio dei revisori dei conti.

In particolare, il nuovo comma 1 dell'articolo 11 riduce da tre a uno i membri supplenti del Collegio, prevedendo conseguentemente che solo un membro effettivo e non, come attualmente previsto, un

membro effettivo ed un supplente siano designati dal Ministro dell'economia tra i funzionari del medesimo Ministero. Si introduce inoltre la previsione che solo i rimanenti componenti (e quindi i due effettivi ed il supplente) siano scelti tra i revisori contabili o fra i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità.

Il comma 2 eleva anche la durata del mandato dei componenti il Collegio da quattro a cinque anni.

Il comma 3 riproduce in pratica il comma 3 attualmente vigente, in materia di competenze del Collegio, con la sola novità che l'espressione «conto consuntivo» è sostituita con quella, sostanzialmente equivalente, di «rendiconto generale».

L'articolo 12 introduce un nuovo articolo 11-*bis* nella legge n. 84, al fine di disciplinare i sistemi logistico – portuali.

In dettaglio, il comma 1 prevede che le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province ed i comuni interessati, possano costituire «sistemi logistico-portuali» finalizzati al coordinamento delle attività di più porti e retroporti che appartengano ad un medesimo bacino geografico ovvero siano al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

Il comma 2 definisce gli ambiti di competenza dei sistemi logistico portuali, prevedendo che questi possano intervenire:

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

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.

Per quanto attiene ai profili di competenza della Commissione Finanze, il comma 3 stabilisce che il servizio doganale nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico portuale sia svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento.

In merito a tale ultima disposizione rileva come essa riprenda sostanzialmente il contenuto dell'articolo 46, comma 4, del decreto-legge n. 201 del 2011, ed appaia, pertanto, sostanzialmente ultronea.

L'articolo 13 sostituisce l'articolo 12 della legge n. 84, relativo alla vigilanza sull'autorità portuale, di competenza del ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il nuovo comma 1 dell'articolo 12 prevede, analogamente al testo vigente, la sottoposizione delle autorità portuali alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, introducendo inoltre l'obbligo di presentare alle Camere, entro il 30 giugno di ogni anno, una relazione generale sulle attività delle autorità portuali, nella quale andranno indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito del piano operativo triennale, nonché il volume annuo dei traffici effettuati.

Il nuovo comma 2 modificando l'elenco delle delibere del presidente e del comitato portuale sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza: mentre la disposizione vigente fa riferimento a quelle relative all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo e a quelle relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa, la novella fa riferimento alle delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione ed al rendiconto generale, stabilendo in particolare che tali delibere sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e

delle finanze. Viene invece soppressa la previsione dell'approvazione ministeriale per le delibere relative alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa.

Per quanto riguarda gli aspetti rilevanti per le competenze della Commissione Finanze, richiama il comma 3, il quale riserva al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'approvazione delle delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 11, della legge n. 84 (sostituito dall'articolo 17 del progetto di legge) relativi alla concessione di aree e banchine.

Sempre con riferimento ai profili rilevanti per la Commissione Finanze segnala l'articolo 14, il quale novella l'articolo 13, comma 1, della legge n. 84, recante l'elenco delle entrate delle autorità portuali.

In particolare la lettera *a*), alla luce dell'integrale sostituzione dell'articolo 18 operata dall'articolo 17 del progetto di legge, abroga la lettera *b*) del predetto comma 1, la quale attribuisce alle Autorità portuali eventuali i proventi derivanti dalle cessioni di impianti (sostanzialmente le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale) di cui all'articolo 18, comma 1, lettere *a*) e *b*), della medesima legge n. 84.

La lettera *b*) sostituisce la lettera *c*) del citato articolo 13, il quale attribuisce alle Autorità portuali il gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate, al fine di aggiornare i riferimenti normativi ivi contenuti, a seguito delle modifiche normative intervenute in materia.

In dettaglio, la nuova formulazione della lettera indica, come entrate delle autorità, la tassa di ancoraggio dovuta dalle navi che compiono operazioni commerciali in un porto, una rada o una spiaggia dello Stato e commisurata alla stazza netta della nave e la tassa portuale, dovuta sulle merci sbarcate ed imbarcate dalle navi nei porti, nelle rade e spiagge dello Stato e commisurata alla quantità e categoria delle merci e alla tipologia di traffico.

La novella richiama inoltre l'articolo 5, commi da *7-undecies* a *7-terdecies*, del decreto-legge n. 194 del 2009, che consente alle Autorità portuali di aumentare o ridurre la tassa di ancoraggio e le tassa portuale, nel rispetto del proprio equilibrio di bilancio.

Viene altresì confermata l'applicazione dell'articolo 28, comma 6, della legge n. 84, il quale prevede che, per i porti dove non è istituita l'Autorità portuale, il gettito delle tasse portuali affluisce al bilancio dello Stato.

La lettera *c*) inserisce nell'articolo 13 una nuova lettera *e-bis*), la quale introduce una nuova categoria di entrate delle autorità portuali, i diritti di porto.

Al riguardo segnala l'esigenza di dettagliare meglio la previsione, in quanto il provvedimento non contiene alcuna definizione di tale nuova tipologia di entrata.

L'articolo 15 apporta una serie di modifiche all'articolo 14 della legge n. 84, in materia di competenza dell'autorità marittima.

In particolare, la lettera *a*) aggiunge alle competenze dell'autorità il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi.

La lettera *b*) interviene sulla disciplina dei servizi tecnico-nautici, definendo i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, quali servizi di interesse generale in quanto atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo; in tale ambito si prevede, per il pilotaggio, che l'obbligatorietà sia stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, mentre per gli altri servizi l'autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate. Inoltre si introduce una nuova procedura per stabilire l'obbligatorietà di tutti i servizi tecnico nautici e si attribuisce all'autorità marittima la competenza a rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta, in caso di necessità e di urgenza e

previa informazione all'autorità portuale. Un'ulteriore modifica riguarda i criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, per i quali si dispone che essi siano fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La lettera *c*) sostituisce il comma 1-*ter* dell'articolo 14 con tre nuovi commi.

Il nuovo comma 1-*ter* stabilisce che l'istruttoria amministrativa per le tariffe nei singoli porti sia condotta in sede ministeriale con la partecipazione dell'autorità marittima e dell'autorità portuale, laddove istituita. L'istruttoria termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e viene sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Qualora non vi sia intesa tra le due autorità ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il nuovo comma 1-*quater* autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad adottare un regolamento per individuare, nei porti nei quali esiste già il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali sarà possibile introdurre una « tariffa di prontezza operativa », ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio disciplinato dalla concessione, il cui gettito dovrà essere tale da consentire di integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, in modo da consentire ai concessionari il raggiungimento dell'equilibrio gestionale.

La norma fissa i seguenti presupposti per l'introduzione della tariffa:

1) l'autorità marittima ritenga indispensabile un presidio di rimorchio nel porto nel quale già esiste il servizio;

2) vi sia insufficienza del fatturato del servizio di rimorchio, comprensivo di altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale;

3) vi sia un divario particolarmente elevato tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono;

4) l'apertura dell'istruttoria ministeriale per l'istituzione della tariffa sia chiesta dall'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso.

Il nuovo comma 1-*quinqüies* definisce i porti o gli altri luoghi d'approdo o di transito delle navi, ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici, considerando come tali le strutture di ormeggio, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee, presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri (si tratta di banchine; moli; pontili; piattaforme; le boe; torri; navi; galleggianti di stoccaggio temporaneo; i punti di attracco).

L'articolo 16 modifica il comma 4 dell'articolo 16 della legge n. 84, relativo alle operazioni portuali, il quale prevede che l'esercizio delle operazioni portuali, cioè quelle di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, sia soggetto ad autorizzazione dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima che viene rilasciata previa verifica del possesso da parte del richiedente di una serie di requisiti, stabiliti dal Ministero dei trasporti, come previsto dal comma 4.

In tale ambito la novella introduce una previsione in base alla quale in ciascun porto l'impresa autorizzata deve esercitare direttamente l'attività per cui ha ottenuto l'autorizzazione, utilizzando l'organizzazione e l'organigramma presentati in modo esclusivo in relazione alle operazioni svolte in quel porto, al fine di impedire che l'esercizio delle operazioni portuali venga svolta da soggetti terzi.

Per quanto riguarda gli ambiti di competenza della Commissione Finanze se-

gnala l'articolo 17, il quale sostituisce l'articolo 18 della legge n. 84, relativo alla concessione di aree e banchine.

In particolare, il nuovo comma 1 dell'articolo 18 prevede che l'Autorità portuale o, nei porti di categoria III, la Regione o l'ente territoriale competente, possano concedere l'occupazione e l'uso di aree demaniali e banchine, in conformità con le previsioni del piano regolatore. La norma specifica che i soggetti i quali possono beneficiare delle concessioni sono quelli di cui all'articolo 16, comma 3, della legge n. 84, cioè le imprese autorizzate allo svolgimento delle attività portuali e che l'assegnazione deve essere effettuata compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi alle imprese non concessionarie.

Il comma 2 stabilisce, riprendendo a quanto previsto dal vigente articolo 18, comma 1, secondo periodo, della legge n. 84, che può essere oggetto di concessione anche la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare.

Il comma 3 prevede che la durata della concessione sia determinata dall'Autorità portuale (o dalla Regione o dall'ente territoriale competente, per i porti di categoria III), tenendo conto del programma di investimenti del concessionario, che siano diretti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza o a realizzare opere portuali, assumendone l'onere a proprio esclusivo carico.

In merito la formulazione vigente dell'articolo 18 prevede, al comma 1, lettera a), che la durata delle concessioni debba indicata in un apposito decreto ministeriale, peraltro non ancora emanato, mentre il comma 4-bis prevede invece durata minima di dieci anni, limitatamente alle concessioni per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti dichiarati strategici per il settore energetico.

Al riguardo ricorda che la recente sentenza della Corte costituzionale n. 114 del 2012, pur trattando di diverso argomento (le concessioni di acque termali in base alla legislazione della regione Trentino

Alto Adige), ha ritenuto che una durata eccessiva delle concessioni e il loro rinnovo *ex lege* rappresentasse un'«evidente interferenza del disposto normativo rispetto ai principi generali stabiliti dalla legislazione statale e comunitaria della temporaneità delle concessioni e dell'apertura alla concorrenza».

Rammenta, inoltre, che la Commissione europea ha presentato una proposta di direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione di servizi (COM(2011) 897), la quale, al fine di garantire l'accesso effettivo al mercato delle concessioni a tutte le imprese europee, stabilisce obblighi per le amministrazioni aggiudicatrici per quanto riguarda la scelta dei criteri di selezione e di aggiudicazione, impone talune garanzie di base che dovrebbero essere rispettate durante la procedura di aggiudicazione, ed estende i benefici della direttiva sui ricorsi in materia di appalti pubblici a qualsiasi soggetto interessato ad ottenere una concessione. Con riferimento alla durata della concessione, la proposta prevede che il limite di durata di una concessione sia fissato nel periodo di tempo ritenuto necessario affinché il concessionario recuperi gli investimenti effettuati per realizzare i lavori o i servizi, insieme con un ragionevole ritorno sul capitale investito. L'Allegato III della suddetta proposta di direttiva fa anche riferimento alle «Attività relative allo sfruttamento di un'area geografica al fine della messa a disposizione di aeroporti, porti marittimi o interni e di altri terminali di trasporto ai vettori aerei, marittimi e fluviali».

Con riferimento all'ordinamento italiano, segnala come l'articolo 42, comma 4, del decreto – legge n. 201 del 2011, aggiungendo un periodo al comma 8 dell'articolo 143 del Codice dei contratti pubblici preveda la possibilità di fissare un periodo massimo di cinquanta anni per le nuove concessioni di importo superiore a un miliardo di euro, al fine di consentire il rientro del capitale investito e l'equilibrio economico-finanziario dell'operazione.

Il comma 4 prevede che l'atto di concessione indichi:

il termine, non superiore a due anni, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo;

le modalità di definizione e approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario per la realizzazione di opere portuali;

le sanzioni e altre cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dal codice della navigazione.

Il comma 5 consente ai concessionari che danno corso a investimenti in opere infrastrutturali e in opere o impianti di non facile rimozione, ulteriori rispetto a quelli previsti dal programma e oggetto di valutazione nella procedura ad evidenza pubblica, di chiedere la proroga della durata della concessione che può essere richiesta. La proroga può essere richiesta trascorsi i due terzi della durata della concessione ed è concessa dall'Autorità portuale, previa delibera del comitato portuale, acquisito il parere favorevole del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La disposizione stabilisce che la proroga non può essere superiore a un terzo della durata inizialmente stabilita, ed è concessa per un periodo proporzionale al rapporto fra gli ulteriori investimenti e quelli previsti dal programma.

Il comma 6, primo periodo, consente al concessionario di chiedere che la procedura di evidenza pubblica per la riassegnazione dell'area oggetto della concessione sia anticipata rispetto alla scadenza naturale, a fronte di un programma di investimenti ulteriori e purché siano trascorsi due terzi della durata della concessione. In tale ambito il secondo periodo del comma specifica che, in caso di accoglimento della richiesta, la procedura deve essere avviata entro sei mesi dalla richiesta stessa.

Il comma 7 stabilisce che l'atto di concessione sia adottato in esito ad una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi europei di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

Il comma 8 conferisce all'Autorità portuale la facoltà di derogare alla regola della selezione mediante procedura ad evidenza pubblica, relativamente agli spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue. Ai fini dell'applicazione della norma è necessario che tali aree, a giudizio dell'autorità concedente, non siano suscettibili di autonomo sfruttamento funzionale ovvero, nel caso in cui il piano regolatore portuale ne preveda l'unitarietà di utilizzazione, di essere assegnate a soggetti diversi, svolgenti attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. L'assegnazione diretta di dette aree al concessionario delle aree ad esse attigue deve essere preceduta da una deliberazione motivata del comitato portuale e deve tenere conto delle previsioni del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale. È inoltre richiesto il preventivo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine alla sussistenza dei requisiti richiesti dal comma.

Ai sensi del comma 9 le Autorità portuali, o le Regioni o gli enti territoriali competenti, per i porti di categoria III, riferiscono ogni due anni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo stato delle concessioni in atto, con particolare riferimento al rispetto delle condizioni poste nell'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle suddette relazioni, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può emanare indirizzi generali per migliorare la fruizione delle aree demaniali.

Il comma 10 elenca i requisiti, sostanzialmente corrispondenti a quelli attualmente richiesti dall'articolo 18, comma 6, della legge n. 84, richiesti ai soggetti che

intendono partecipare alle procedure di evidenza pubblica per l'assegnazione delle concessioni; tali requisiti consistono:

nell'autorizzazione allo svolgimento delle attività portuali, prevista dall'articolo 16, comma 3, della legge n. 84;

nella predisposizione di un programma di attività diretto all'incremento dei traffici e della produttività del porto, assistito da idonee garanzie, anche fidejussorie;

nell'indicazione degli eventuali investimenti programmati;

nella sussistenza di un organico di lavoratori adeguato al programma di attività predisposto;

nella disponibilità di un apparato tecnico e organizzativo adeguato a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato, per conto proprio o di terzi, anche dal punto di vista della sicurezza; la norma specifica che l'impresa autorizzata è l'unica responsabile nei confronti dell'Autorità portuale (o dell'autorità competente, se l'Autorità portuale non è stata istituita) per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche per le attività appaltate.

In merito alla formulazione della lettera c) del comma 10 segnala come essa utilizzi l'espressione « autorità portuale di interesse statale », laddove la normativa non prevede differenti tipologie di autorità portuali.

Il comma 11 prevede che le modalità di calcolo, rivalutazione e versamento del canone di concessione siano indicate nell'atto di concessione. L'importo del canone deve essere parametrato alla prevedibile redditività dell'area o della banchina interessata e non può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo.

La norma prevede che il canone possa essere ridotto quando la realizzazione di

opere portuali o di strutture di difficile rimozione è posta ad esclusivo carico del concessionario. La riduzione è comunque limitata alla zona interessata dalle opere, deve essere determinata nel rispetto dei criteri definiti da un apposito regolamento del comitato portuale e non si applica quando il canone è pari a quello risultante dall'applicazione della normativa nazionale. Si precisa comunque che il canone non può essere ridotto ad un importo inferiore a quello risultante dall'applicazione della normativa nazionale.

In base al comma 12 il canone non può essere ridotto, ed è invece aumentato, se si riferisce ad aree e banchine sulle quali l'Autorità portuale o un precedente concessionario abbiano finanziato opere, atte a valorizzare il bene demaniale. La disposizione rinvia la definizione dei criteri per l'aumento del canone al regolamento del comitato portuale richiamato dal comma 11.

Il comma 13 prescrive che il concessionario debba esercitare direttamente l'attività oggetto della concessione.

Il secondo ed il terzo periodo del comma prevedono che, all'atto del rilascio della concessione il concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva, ovvero i soggetti i quali esercitano il controllo sul concessionario stesso, ed è obbligato a informare preventivamente circa le modifiche delle partecipazioni l'Autorità portuale, la quale « può indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessorio, ai fini del suo mantenimento o della sua revoca ».

In merito alla formulazione del terzo periodo, segnala l'opportunità di indicare in termini più espliciti che, nell'ipotesi ivi indicata, l'Autorità portuale ha il potere di revocare la concessione in relazione alle modifiche delle partecipazioni societarie.

L'Autorità portuale può autorizzare la subconcessione a terzi di una parte delle aree, per lo svolgimento di attività secondarie, purché non si tratti di attività qualificate come operazioni o servizi portuali ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84.

Ai sensi del quinto periodo del comma, l'Autorità portuale può inoltre autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese tra le operazioni portuali, escluse le operazioni di sbarco e imbarco, e lo svolgimento dei servizi portuali, di cui all'articolo 16, comma 1. Tale autorizzazione può essere concessa su motivata richiesta dell'impresa concessionaria e può essere rilasciata esclusivamente nei confronti di imprese autorizzate allo svolgimento delle attività portuali, ai sensi del citato articolo 16. L'impresa alla quale è affidato l'esercizio delle suddette attività esercita pienamente il potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche e operative dell'attività svolta.

Il comma 14, primo periodo, impone all'Autorità portuale di garantire il rispetto dei principi della concorrenza nell'ambito dei poteri di concessione, al fine di escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza.

Il secondo periodo del comma, che corrisponde a quanto previsto dal primo periodo del vigente comma 7 dell'articolo 18, prescrive che un'impresa concessionaria di un'area in porto non possa essere concessionaria di un'altra area nello stesso porto, a meno che l'attività svolta nella seconda area non sia diversa da quella svolta nella prima. La norma specifica che l'Autorità portuale può derogare a questa prescrizione qualora:

ci sia una preventiva delibera del comitato portuale;

si tenga conto di quanto previsto dal piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici;

sia garantito il rispetto della concorrenza e della pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.

Il comma 15 stabilisce che le Autorità portuali adottino un regolamento per determinare criteri e condizioni per il rila-

scio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni. Il regolamento dovrà essere adottato entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in esame.

Il comma 16, analogamente a quanto previsto dal vigente comma 1-*bis* dell'articolo 18, conferma l'efficacia, fino alla loro scadenza, delle concessioni assentite in data anteriore alla data di entrata in vigore della disposizione in commento.

Appare rilevante per gli ambiti di competenza della Commissione Finanze anche l'articolo 18, il quale interviene sulla disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali.

In particolare, il comma 1 chiarisce che non concorrono a formare il reddito delle autorità portuali, ai fini delle imposte sui redditi, le entrate delle autorità portuali tipizzate dalla legge, fatte salve le « entrate diverse » di cui all'articolo 13, comma 1, lettera *e*).

In merito a tale previsione ricorda che l'articolo 14 del progetto di legge, inserendo una nuova lettera *e-bis*) nell'articolo 13 della legge n. 84, include tra le entrate delle autorità portuali i diritti di porto: pertanto, il combinato disposto tra tale modifica ed il comma 1 dell'articolo 18, escluderebbe dalla formazione del reddito imponibile delle autorità anche tale entrata, sebbene non risulti chiaro se essa abbia natura tributaria ovvero di corrispettivo per lo svolgimento di un servizio da parte delle stesse autorità portuali.

Il comma 2 dispone l'inefficacia degli atti impositivi o sanzionatori coi quali si applica l'imposta sui redditi alle autorità portuali in relazione alle predette somme, prevedendo l'estinzione automatica dei relativi procedimenti tributari.

In merito alla formulazione della rubrica dell'articolo, la quale fa riferimento alle « autorità portuali di interesse statale », segnala, anche in questo caso, come la normativa non preveda differenti tipologie di autorità portuali.

L'articolo 19, comma 1, istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo per il finanziamento degli

interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti, compresi nella circoscrizione delle Autorità portuali.

In base al comma 2 il Fondo è alimentato da un accantonamento pari al 5 per cento delle risorse statali che sono destinate a investimenti dell'ANAS S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., le quali saranno finalizzate nell'ambito dei contratti di programma delle nominate società.

Il comma 3 rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, la determinazione delle modalità di utilizzo del Fondo.

Ancora con riferimento ai profili di interesse della Commissione Finanze, richiama l'articolo 20, il quale modifica l'articolo 1161 del codice della navigazione, in tema di occupazione abusiva dello spazio demaniale ed inosservanza di limiti alla proprietà privata.

Al riguardo ricorda che la disposizione vigente prevede, al primo comma, che chiunque occupi arbitrariamente uno spazio del demanio marittimo o aeronautico o delle zone portuali della navigazione interna, ne impedisca l'uso pubblico o vi faccia innovazioni non autorizzate, ovvero non osservi i vincoli cui è assoggettata la proprietà privata nelle zone prossime al demanio marittimo od agli aeroporti, è

punito con l'arresto fino a sei mesi o con l'ammenda fino a euro 516, salvo che il fatto non costituisca un più grave reato.

Il secondo comma prevede poi che, se l'occupazione viene effettuata con un veicolo, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 103 a 619 euro, e che in tal caso si possa procedere all'immediata rimozione forzata del veicolo.

La novella introduce in tale contesto una nuova sanzione amministrativa pecuniaria, compresa tra 500 e 10.000 euro, per l'ipotesi di occupazione senza titolo delle aree gestite dalle autorità portuali.

In considerazione dell'esigenza di approfondire alcuni aspetti problematici che il provvedimento presenta, nonché di acquisire in merito le valutazioni del Governo, propone di rinviare il seguito dell'esame alla seduta di domani.

Cosimo VENTUCCI (PdL) condivide l'esigenza di approfondire il contenuto del provvedimento, anche al fine di apportare al testo le opportune modifiche.

Gianfranco CONTE, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame del provvedimento alla seduta di domani.

**La seduta termina alle 13.35.**