

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2311

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**META, BONAVITACOLA, TULLO, VELO, BOFFA, CARDINALE,  
ENZO CARRA, FIANO, LARATTA, LOVELLI, GIORGIO MERLO,  
SARUBBI, ALBONETTI, BOCCI, CALVISI, CAPODICASA, CA-  
VALLARO, CECCUZZI, CENNI, CESARIO, CIRIELLO, LOLLI,  
MARTELLA, TIDEI, VANNUCCI, VICO, ZUNINO**

Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e altre disposizioni  
concernenti la disciplina dei porti

*Presentata il 19 marzo 2009*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel corso della XIV legislatura, la IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati ha deliberato un'indagine conoscitiva sull'assetto del settore portuale che si è conclusa con l'approvazione, nella seduta del 20 dicembre 2005, di un documento da parte della stessa Commissione.

L'indagine conoscitiva è servita ad approfondire, in particolar modo, insieme ai numerosi soggetti e operatori portuali competenti e tenuto conto del contesto normativo e comunitario in cui si inserisce

il settore portuale, le maggiori questioni che sono emerse in dieci anni di attuazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante « Riordino della legislazione in materia portuale ».

Il settore portuale, come altri importanti settori produttivi, è stato interessato — negli ultimi quindici anni — da processi di liberalizzazione e di privatizzazione a livello nazionale e internazionale. In Italia, la citata legge n. 84 del 1994 ha realizzato un processo di liberalizzazione delle attività portuali mantenendo in capo allo Stato la proprietà dei porti; ha fortemente

innovato il precedente modello organizzativo realizzando la separazione tra le funzioni di programmazione e di controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate al soggetto pubblico, e le funzioni commerciali e di movimentazione delle merci e dei terminali, affidate ai privati ferma restando la proprietà pubblica dei suoli. La normativa italiana risulta coerente con l'impostazione comunitaria e ha concretamente realizzato un modello di concertazione e di coinvolgimento delle regioni, degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, di seguito «camere di commercio», anticipando le modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione.

Infatti la legge n. 84 del 1994, prevede che nel comitato portuale, organo di governo dei porti di valenza internazionale e nazionale siano presenti rappresentanti dei predetti enti, che per la nomina del presidente dell'autorità portuale vi sia la proposta dei nominativi da parte dei comuni, delle province e delle camere di commercio e che il presidente sia nominato dal Ministro competente, d'intesa con le regioni interessate. Un sistema bilanciato che ha assicurato efficienza e stabilità ai porti salvo che nel triennio 2003-2006, ma non per carenze normative, bensì per i tentativi del Governo di imporre le nomine dei presidenti senza l'intesa con le regioni e con gli enti locali. Ciò ha portato a una serie di commissariamenti di diverse autorità portuali: Livorno, Ancona, Trieste, Bari, Taranto e Civitavecchia, che in alcuni casi si sono protratti per anni danneggiando seriamente le comunità portuali. Le iniziative del Governo sono state censurate da diverse autorità: la Camera dei deputati, che ha modificato, in sede di conversione del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, l'articolo 6 che nel testo originario del decreto aboliva l'intesa con le regioni; di nuovo la Camera dei deputati, che ha soppresso, in sede di conversione, l'articolo 24 del decreto-legge 10 gennaio 2006, n. 4; la Corte costituzionale che, con la sentenza n. 378 del 2005, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del citato articolo 6 del decreto-legge

n. 136 del 2004 nel testo originario del Governo con la motivazione che « il meccanismo escogitato per superare la situazione di paralisi determinata dal mancato raggiungimento dell'intesa è tale da svilire il potere di codeterminazione riconosciuto alla Regione, dal momento che la mera previsione della possibilità per il Ministro di far prevalere il punto di vista, ottenendone l'avallo dal Consiglio dei Ministri, è tale da rendere quanto mai debole, fin dall'inizio del procedimento, la posizione della Regione che non condivide l'opinione del Ministro e da incidere sulla effettività del potere di codeterminazione (...)»; il Presidente della Camera dei deputati, che ha dichiarato inammissibile e ha espunto dal maxi-emendamento presentato dal Governo un analogo tentativo di manomettere la norma che regola la nomina dei presidenti delle autorità portuali.

Inoltre la Corte costituzionale ha esaminato anche la congruità della norma dettata dalla legge n. 84 del 1994 con le disposizioni dagli articoli 117 e 118 della Costituzione. La Corte, nella citata sentenza, ha specificato che « la scelta, operata dal legislatore statale nel 1994, di coinvolgere la Regione nel procedimento di nomina del Presidente costituisce riconoscimento del ruolo del porto nell'economia regionale e, prima ancora, locale » e che « la scelta del legislatore costituente del 2001 – di inserire la materia “porti e aeroporti civili” nel terzo comma dell'articolo 117 della Costituzione – non può essere intesa quale “declassamento” degli interessi dell'intera comunità nazionale connessi all'attività dei più importanti porti: interessi, anche questi, la cui cura è, con la vastità dei compiti assegnatigli ed il ruolo riconosciuto, affidata in primo luogo al Presidente, e pertanto la sua nomina, come era attribuita al Ministro dalla legge generale del 1994, così resta a lui attribuita dalla medesima legge-quadro che ancora oggi governa la materia ». La Corte conclude precisando che « l'originaria previsione in tema di potere di nomina si coordina con l'insieme della legge contribuendo, quale sua organica articolazione, all'equilibrio che essa realizza tra le

istanze centrali, regionali e locali; sicché tale previsione continua a costituire principio fondamentale della materia, alla pari delle altre sulla composizione degli organi e sui loro compiti e poteri».

I numerosi soggetti intervenuti alle audizioni svolte nel corso della menzionata indagine conoscitiva hanno chiesto al Parlamento e al Governo di procedere a ulteriori modifiche alla legge come del resto è avvenuto nel periodo 1995-2005, e successivamente fino al dicembre 2008. Infatti la legge è stata modificata nel tempo in più parti e con diverse disposizioni legislative:

1) il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, che ha precisato i compiti del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera; ha modificato la classificazione dei porti; ha specificato le competenze dell'autorità portuale e i controlli nonché le attribuzioni del presidente dell'autorità; ha modificato la composizione e i compiti del comitato portuale e del collegio dei revisori dei conti; è intervenuto in merito alle risorse finanziarie delle autorità portuali, ai compiti delle commissioni consultive, alle operazioni portuali e alla retribuzione delle giornate di mancato avviamento al lavoro, nonché al sistema delle concessioni di aree e di banchine, specificando che l'ambito portuale ricomprende anche i depositi e gli stabilimenti di prodotti affini, collocati solitamente lontani dalla struttura fisica del porto ma indissolubilmente legati alle attività portuali; è altresì intervenuto in merito alle trasformazioni delle compagnie e dei gruppi portuali nonché alle agevolazioni fiscali tese a favorirne le trasformazioni, e alle norme di copertura finanziaria;

2) il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che è intervenuto sulla programmazione e sulla realizzazione delle opere portuali; sull'istituzione delle autorità portuali per la promozione dell'intermodalità e sui requisiti necessari per l'istituzione di altre autorità;

sui compiti del presidente dell'autorità portuale, del comitato portuale e dell'allora Ministro dei trasporti; sui beni posseduti dalle preesistenti organizzazioni portuali;

3) la legge 7 dicembre 1999, n. 472, sui canoni di concessione e per la soppressione del fondo per gli uffici del lavoro portuale;

4) la legge 30 giugno 2000, n. 186, che ha definito le competenze dell'autorità marittima e dell'autorità portuale nonché risolto in modo equilibrato e soddisfacente la questione della definizione dei servizi tecnico-nautici, definendoli quali servizi di interesse generale atti a garantire la sicurezza della navigazione e degli approdi; ha introdotto nuove disposizioni per la definizione dei criteri della formazione delle tariffe che nel corso degli anni successivi sono state, salvo rare occasioni, ampiamente contenute; ha stabilito ulteriori precisazioni sulle operazioni portuali, sulla fornitura di mano d'opera, sulla sicurezza sul lavoro, sulla stipula del contratto unico dei lavoratori dei porti e sulle modalità di retribuzione dei lavoratori per le giornate di mancato avviamento al lavoro, nonché sulla trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali;

5) la legge 8 luglio 2003, n. 172, sulle imprese concessionarie e sulle attività comprese nel ciclo operativo;

6) la legge 24 dicembre 2003, n. 350, che, novellando l'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 (articolo 4, comma 65) ha istituito l'autorità portuale nel porto di Manfredonia pur in assenza dei requisiti previsti dall'articolo 8 della stessa legge n. 84 del 1994;

7) la legge 24 dicembre 2007, n. 247, che tra l'altro ha introdotto una differenziazione, ai fini dell'attuazione dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, tra grandi porti e piccoli porti prevedendo un'apposita deroga per le imprese che occupano fino a quindici addetti.

Da parte dei soggetti pubblici e privati sono state molto evidenziate alcune criticità che i proponenti vorrebbero portare a soluzione. Esse riguardano:

a) l'autonomia finanziaria delle autorità portuali e il superamento del blocco delle autorità portuali;

b) la definizione delle modalità di retribuzione delle giornate di mancato avviamento al lavoro dei lavoratori impiegati presso i soggetti di cui ai commi 2 e 5 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, come previsto dal comma 15 del medesimo articolo e dagli accordi realizzati con le parti sociali;

c) la netta discontinuità sulla proliferazione del numero delle autorità portuali che possono essere istituite solo se in possesso dei previsti requisiti;

d) lo snellimento del numero dei componenti del comitato portuale per tenere conto delle modificazioni intervenute nell'organizzazione trasportistica italiana e delle richieste avanzate dai rappresentanti delle regioni e degli enti locali, che hanno lamentato come il peso degli organi pubblici e elettivi risulti minoritario nel comitato, nonché la modifica dei meccanismi di designazione e di nomina dei componenti del medesimo Comitato;

e) la necessità di dare attuazione agli accordi sindacali e a quelli intercategoriaли siglati negli anni 2005-2006 e non ancora attuati per gli addetti ai servizi tecnico-nautici (ormeggio, pilotaggio e rimorchio).

Negli ultimi anni è riemerso con forza il tema della sicurezza sul lavoro in quanto una serie di incidenti ha provocato la morte o il ferimento di decine di lavoratori dei porti. Inoltre sono state evidenziate le seguenti esigenze:

a) la necessità di semplificare le procedure per l'approvazione dei piani regolatori portuali;

b) la necessità di garantire l'effettiva autonomia delle autorità portuali, affidando alle stesse anche determinati poteri

sanzionatori, e di potenziare il sistema dei controlli da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) la necessità di prevedere l'effettività del fondo perequativo tra le diverse autorità portuali, in modo da consentire di effettuare le manutenzioni straordinarie delle parti comuni dei porti, atteso che ormai da sette anni è cessata ogni forma di finanziamento pubblico e che i fondi stanziati con la legge finanziaria 2008 (legge n. 244 del 2007) sono stati successivamente soppressi.

Pertanto la presente proposta di legge prevede modifiche alla disciplina del settore portuale per migliorare l'efficienza e la funzionalità dei porti italiani, partendo dalla valutazione condivisa da tutte le associazioni audite nel corso della citata indagine conoscitiva, che il modello individuato dalla legge n. 84 del 1994 ha prodotto i risultati sperati. In Italia ci sono 150 porti, di questi 23 sono sedi di autorità portuale (in Spagna sono 28 i porti sede di autorità portuale). Il problema non è di suddividerli in porti di « serie A » e di « serie B » o di cancellarne alcuni, come si è tentato di fare con il decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, sulla base della distanza tra i porti o prevedendo requisiti che non rispondono a logiche di mercato. Questi appaiono tentativi che nulla hanno a che vedere con la portualità e che sembrano studiati solo per poter agire discrezionalmente sulla nomina dei presidenti delle autorità portuali, svuotando di significato ogni concertazione con il territorio, con gli enti locali e con le regioni.

Peraltro la stessa previsione delle autorità portuali regionali porterebbe a una proliferazione di altri enti e renderebbe più problematico un quadro programmatico nel settore dei trasporti e della logistica.

Prima dell'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994, nei porti italiani, gli enti, i consorzi e le aziende dei mezzi meccanici producevano debiti. Quello portuale è

l'unico segmento del settore trasporti in cui i debiti sono stati azzerati, senza ricorrere alla fiscalità generale, e che oggi produce profitti pressoché in un clima di pace sociale.

Sarebbe bene che il Governo provveda ad abolire l'autorità portuale di Manfredonia, che non ha mai avuto i requisiti previsti dalla legge, al pari di quella di Trapani, e che si prosegua l'opera di integrazione tra i porti sede di autorità portuale e quelli limitrofi, come è positivamente avvenuto nel Lazio, in Sardegna, in Puglia e in Campania. Per quanto riguarda la nomina dei presidenti delle autorità portuali, i proponenti ritengono che la normativa vigente sia corrispondente al quadro costituzionale, tenuto conto che le modifiche attuate nel 2004 hanno previsto anche la possibilità di concludere il processo di nomina in modo rispettoso della Costituzione. La recente relazione della Corte dei conti sulla riscossione dei canoni demaniali marittimi evidenzia che il demanio amministrato dalle autorità portuali ha prodotto un introito di circa 115 milioni di euro annui, mentre tutto il restante demanio, riguar-

dante circa 8.000 chilometri di costa, ha prodotto un introito di circa 85 milioni di euro. Ciò evidenzia un diffuso abusivismo e una forte perdita di entrate per lo Stato, per le regioni e per gli enti locali. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha predisposto da tempo un nuovo sistema informatizzato che non può essere avviato in quanto il Governo ha tolto le risorse finanziarie allo stesso Ministero. La presente proposta di legge individua una soluzione che, da un lato, assegna risorse per l'avvio del nuovo sistema e, dall'altro, destina il 30 per cento delle maggiori entrate, stimate in centinaia di milioni di euro annui, per alimentare il fondo per il potenziamento del sistema portuale italiano, i programmi di investimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli investimenti necessari per il Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera al quale, inopinatamente, è stato tagliato il 40 per cento dei fondi di funzionamento.

Si confida su un rapido esame e sull'approvazione della presente proposta di legge nell'interesse della portualità e dell'intero Paese.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Opere di ammodernamento, riqualificazione e sviluppo dei porti).*

1. Ai fini della realizzazione di opere di ammodernamento, riqualificazione e sviluppo dei porti, in attuazione di quanto disposto dal comma 990 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, in materia di completamento del processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, alle stesse autorità è devoluta, a decorrere dall'anno 2009, una quota pari al 5 per cento dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) riscossa annualmente in relazione alle operazioni di importazione nei porti rientranti nelle circoscrizioni delle medesime autorità. Le relative risorse sono trasferite, per un importo corrispondente al 30 per cento, su un apposito fondo, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere ripartite secondo i criteri e le procedure di cui al comma 2. La restante quota è assegnata direttamente alle competenti autorità portuali.

2. Ai fini di cui al comma 1, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Associazione dei porti italiani, sono determinati i criteri per l'attribuzione alle singole autorità portuali delle risorse del fondo di cui al comma 1 del presente articolo, tenuto conto di quanto previsto dal comma 990 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, nonché delle entrate derivanti dalla riscossione dell'IVA relative ai singoli porti. I predetti criteri possono essere revisionati, dopo un triennio dalla loro adozione, con la medesima procedura prevista dal presente comma.

3. Le opere da realizzare con le risorse di cui al comma 1 devono essere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali ed essere coerenti con gli obiettivi strategici della pianificazione nazionale dei trasporti e con gli altri strumenti di pianificazione nazionale vigenti in materia.

4. Al fine di consentire lo svolgimento delle attività di gestione del demanio marittimo e portuale, per il solo anno 2009, un importo di 36 milioni di euro, a valere sulle dotazioni del fondo di cui al comma 1, è assegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la realizzazione del progetto integrato di riordino della dividende demaniale marittima.

5. Le maggiori entrate dello Stato derivanti dalla realizzazione del progetto di cui al comma 4 confluiscono nel fondo di cui al comma 1 per essere utilizzate, nella misura del 30 per cento, per le finalità ivi previste nonché per altri interventi riguardanti la portualità e la logistica e per i programmi definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il funzionamento del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera.

## ART. 2.

### *(Disposizioni in materia di funzioni delle autorità portuali).*

1. In considerazione delle funzioni affidate alle autorità portuali, enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, il secondo periodo del comma 2 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti: « Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferite alle amministrazioni dello Stato e agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto dalla presente legge. Le autorità portuali non sono altresì ricomprese nell'elenco delle amministrazioni pubbliche

individuare dall'Istituto nazionale di statistica ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 ».

2. La lettera *h*) del comma 3 dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, 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, preventivamente per i soli casi di maggior rilievo, individuati per tipologia da ciascuna Autorità portuale in apposito regolamento adottato dal comitato portuale e approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le attribuzioni amministrative stabilite dall'articolo 30 del codice della navigazione, fermo restando l'esercizio della polizia da parte dell'autorità marittima, nonché le attribuzioni stabilite negli articoli da 34 a 55, 64, 65, 68, 75, 76 e, con riguardo ai medesimi articoli, anche quelle di cui all'articolo 84 del medesimo codice della navigazione e delle relative norme di attuazione; esprime l'intesa con l'autorità marittima sulle competenze da questa esercitate ai sensi delle disposizioni contenute nel libro primo, titolo III, capo I, del citato codice della navigazione, limitatamente a quelle di cui agli articoli 62, 66, 77 e 78. 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 e i permessi d'ingresso ai porti di giurisdizione; esercita le competenze previste dall'articolo 6, comma 7, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, conferendo, con proprio provvedimento, al personale delle autorità portuali le funzioni di cui all'articolo 17, comma 132, della legge 15 maggio 1997, n. 127, nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale ».

3. Dopo la lettera *h*) del comma 3 dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994,

n. 84, come da ultimo sostituita dal comma 2 del presente articolo, è inserita la seguente:

« *h-bis*) esercita, d'intesa con l'autorità marittima, per i porti di giurisdizione, i compiti in materia di sicurezza dei porti; ».

4. Ferme restando le disposizioni di cui agli articoli 6, comma 1, e 24, commi 2-*bis* e 2-*ter*, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, l'autorità portuale provvede all'irrogazione delle sanzioni amministrative, previste dai provvedimenti assunti in relazione alle proprie funzioni di regolamentazione, ordinanza, autorizzazione e concessione, ivi compresi quelli relativi alla viabilità in ambito portuale, nonché all'irrogazione delle altre sanzioni amministrative previste dal decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, per infrazioni che non configurano contravvenzioni a norme penali.

#### ART. 3.

*(Disciplina fiscale dei canoni corrisposti alle autorità portuali).*

1. Fermo restando quanto previsto dal comma 993 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2006, n. 296, i canoni corrisposti alle autorità portuali a fronte della concessione di beni demaniali, in ragione dell'indisponibilità di tali beni da parte delle autorità medesime a titolo di proprietà o di altro diritto reale, non costituiscono redditi di natura fondiaria e, in quanto tali, non costituiscono corrispettivi imponibili ai fini delle imposte dirette.

#### ART. 4.

*(Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di semplificazione amministrativa nell'adozione dei piani regolatori portuali).*

1. I commi 3, 4 e 5 dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono sostituiti dai seguenti:

« 3. Il piano regolatore portuale di ciascun porto rientrante nella circoscri-

zione territoriale di un'autorità portuale è adottato dal comitato portuale ed è trasmesso al comune o ai comuni interessati per l'espressione dell'intesa. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.

4. Qualora non si raggiunga l'intesa, la regione convoca, su proposta dell'autorità portuale, entro quarantacinque giorni una conferenza di servizi tra regione, comune o comuni interessati e autorità portuale. La conferenza, entro i successivi quarantacinque giorni, assume a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale.

5. Esperita la procedura di cui ai commi 3 e 4, il piano regolatore portuale è sottoposto alla valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale, effettuata da un'apposita commissione paritetica istituita, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. La commissione paritetica è composta da componenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici e della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, prevista dall'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90, e si esprime sul piano regolatore entro il termine perentorio di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta. Qualora la commissione paritetica 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 previsto dal presente comma, il parere tecnico e la verifica dell'impatto ambientale si intendono resi in senso favorevole. Nei successivi sessanta giorni la regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale; decorso inutilmente tale termine il piano si intende comunque approvato.

*5-bis.* I progetti di opere di grande infrastrutturazione costituenti adeguamenti tecnico-funzionali di piani regolatori portuali approvati non sono assoggettati alla procedura di verifica dell'impatto ambientale ».

ART. 5.

*(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di comitato portuale).*

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

a) al comma 1:

1) dopo la lettera *d)* è inserita la seguente:

« *d-bis)* da un dirigente dell'ufficio regionale dell'Agenzia delle entrate competente per territorio »;

2) alla lettera *i)*:

2.1) il primo capoverso è sostituito dal seguente:

« *i)* da quattro rappresentanti delle seguenti categorie:

1) armatori e industriali;

2) imprenditori di cui agli articoli 16, 17 e 18;

3) spedizionieri, agenti e raccomandati marittimi;

4) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale »;

2.2) al secondo capoverso, le parole: « n. 6) » sono sostituite dalle seguenti: « n. 4) »;

3) la lettera *l)* è sostituita dalla seguente:

« *l)* da quattro rappresentanti dei lavoratori dei porti indicati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori dei

porti comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Le proposte di nomina devono pervenire al presidente dell'autorità portuale entro due mesi dalla scadenza del comitato portuale in carica ovvero entro trenta giorni dalla richiesta in caso di scioglimento del comitato portuale. Resta fermo il potere delle predette organizzazioni sindacali di revoca e di sostituzione dei loro rappresentanti in qualsiasi momento »;

4) la lettera *l-bis*) è abrogata;

*b)* al comma 2, le parole: « , *l*) e *l-bis*) » sono sostituite dalle seguenti: « e *l*) »;

*c)* dopo il comma 5 sono aggiunti i seguenti:

« *5-bis*. Allo scopo di proseguire l'integrazione tra i porti sede di autorità portuale e quelli limitrofi, nei medesimi porti nei quali il comitato portuale esercita le competenze di cui al comma 3 lettere *a)*, *b)*, *c)*, *f)* e *g)*, i rappresentanti di cui al comma 1, lettere *e)*, *f)*, *g)* e *h)* sono sostituiti a tutti gli effetti da quelli competenti per territorio, ove diverso da quello sede di autorità portuale.

*5-ter*. I componenti dei comitati portuali già nominati alla data di entrata in vigore del comma *5-bis* restano in carica fino alla fine del rispettivo mandato ».

#### ART. 6.

(*Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di rapporto di lavoro*).

1. Al comma 6 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, le parole: « nazionali maggiormente rappresentative del personale delle Autorità portuali » sono sostituite dalle seguenti: « di categoria comparativamente più rappresentative a livello nazionale ».

## ART. 7.

(*Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di servizi tecnico-nautici*).

1. I commi 1-*bis* e 1-*ter* dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

« 1-*bis*. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati in materia, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità portuale, ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici sono stabilite dall'autorità marittima, d'intesa con la stessa autorità portuale, sentite, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In mancanza d'intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-*ter*. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio e di rimorchio, previste dagli articoli 91 e 101 del codice della navigazione, nonché di ormeggio e di battellaggio, previste dagli articoli 212 e 215 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di

un'istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, all'Associazione dei porti italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti stessi ».

2. Dopo il comma 1-ter dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, sono aggiunti i seguenti:

« 1-quater. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e ai meccanismi di cui al comma 1-ter, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, che possono essere anche rappresentate ovvero assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dall'Associazione dei porti italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto d'intesa ovvero di mancata approvazione ministeriale il provvedimento tariffario definitivo è emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quinquies. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto a individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferme restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, è possibile introdurre una tariffa immediatamente operativa. Tali parametri indicano quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali

altri ricavi di natura ricorrente continuativa e non occasionale, deve essere considerata notevole e strutturale e quando deve essere considerato particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale ai sensi del comma 1-*quater*, un'apposita tariffa immediatamente operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e dei meccanismi tariffari di cui al comma 1-*ter*.

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

*1-septies.* Il personale impiegato a bordo dei rimorchiatori adibiti alle prestazioni di servizio di rimorchio delle navi e al soccorso delle navi nei porti e nelle acque territoriali è soggetto alle disposizioni legislative, ai regolamenti e alle convenzioni del luogo di prestazione applicabili in materia di legislazione del lavoro. Nei porti sede di autorità portuale, l'autorità marittima, d'intesa con la medesima autorità portuale, o nei porti ove non è istituita l'autorità portuale, la stessa autorità marittima, prevede negli atti di auto-

rizzazione a svolgere il servizio di rimorchio, disposizioni volte a garantire ai lavoratori un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile. Tale trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori per il personale imbarcato sulle unità adibite al servizio di rimorchio delle navi e al soccorso delle navi, e successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale e dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese di rimorchio».

ART. 8.

*(Modifiche all'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di commissione consultiva).*

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

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è istituita in ogni porto una commissione consultiva. Nei porti sede di autorità portuale la commissione consultiva, presieduta dal presidente della medesima autorità, è composta da quattro rappresentanti dei lavoratori e da quattro rappresentanti delle categorie imprenditoriali di cui, rispettivamente, alle lettere l) e i) del comma 1 dell'articolo 9, designati secondo le procedure indicate dal medesimo articolo 9. Negli altri porti la commissione consultiva, presieduta dal comandante del porto, è composta da tre rappresentanti dei lavoratori e da tre rappresentanti delle categorie imprenditoriali di cui alle citate lettere l) e i) del comma 1 dell'articolo 9, designati secondo le procedure indicate dal medesimo articolo 9. Le designazioni devono pervenire alla competente autorità entro due mesi dalla richiesta avanzata dalla stessa, ovvero due mesi prima della

scadenza del mandato dei componenti ovvero, in caso di nuova istituzione, entro trenta giorni dalla richiesta della stessa autorità. Resta fermo il potere delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e delle categorie imprenditoriali di cui al presente comma di revoca e di sostituzione dei loro rappresentanti in qualsiasi momento »;

b) il comma 1-*bis* è abrogato.

2. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede ad apportare le modifiche necessarie al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 93, al fine di adeguare le disposizioni in materia di commissioni consultive in ambito portuale a quanto previsto dall'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1 del presente articolo.

#### ART. 9.

*(Modifiche all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di operazioni portuali).*

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

a) alla lettera *d*) del comma 4:

1) dopo le parole: « di operazioni portuali » sono inserite le seguenti: « che non siano risolvibili mediante l'utilizzo delle società autorizzate ai sensi dell'articolo 17 »;

2) dopo le parole: « propri mezzi meccanici » sono inserite le seguenti: « adeguati alle operazioni da svolgere »;

3) dopo le parole: « alle operazioni da svolgere, » sono inserite le seguenti: « esclusivamente dedicato all'esercizio di tali operazioni, assunto con libretto di navigazione e in aggiunta al personale già previsto dalla tabella d'armamento, »;

4) dopo le parole: « Tali autorizzazioni » sono inserite le seguenti: « , da rilasciare, verificate le condizioni di cui alla presente lettera, ad ogni arrivo o partenza, »;

b) al comma 7, dopo le parole: « e del traffico » sono inserite le seguenti: « nonché dell'equilibrio e della salvaguardia dei livelli occupazionali complessivi esistenti ».

#### ART. 10.

*(Modifiche all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di lavoro portuale temporaneo).*

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

a) al comma 2, dopo le parole: « lavoro temporaneo » sono inserite le seguenti: « che può comportare l'utilizzo di mezzi e di attrezzature ausiliari al lavoro portuale, »;

b) al comma 6:

1) sono premesse le seguenti parole: « Al fine di garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori nelle operazioni e nei servizi portuali, »;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Per le citate imprese e agenzie, la quota di riserva di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 12 marzo 1999, n. 68, è determinata con esclusione dei lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo »;

c) il comma 15 è sostituito dai seguenti:

« 15. Dal 1° gennaio 2010 ai lavoratori occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e nelle agenzie di cui ai commi 2 e 5 del presente articolo o, qualora non istituite, ai lavoratori delle società costituite ai sensi

dell'articolo 21, comma 1, lettera *b*), sono riconosciuti un'indennità pari a un ventesimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria previsto dalle disposizioni vigenti, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro e per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di ventisei giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato dal numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa, agenzia o società, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime.

*15-bis.* Le imprese e le agenzie di cui ai commi 2 e 5, sono tenute al versamento dei contributi previsti dalla legislazione vigente in materia di cassa integrazione guadagni straordinaria.

*15-ter.* Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 15 determinati nel limite di 20 milioni di euro annui, si provvede mediante le maggiori entrate conseguenti all'attuazione del comma *15-bis* del presente articolo nonché a valere sul 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.

*15-quater.* L'Istituto nazionale della previdenza sociale effettua il monitoraggio dei provvedimenti di autorizzazione ai

trattamenti di cui al comma 15, provvedendo al pagamento delle prestazioni fino alla concorrenza dell'importo massimo fissato dal comma 15-ter. Il medesimo Istituto effettua i pagamenti delle prestazioni con cadenza mensile e provvede al monitoraggio delle risorse disponibili nei tempi da definire effettuando il conguaglio a consuntivo, entro il limite dello stanziamento di cui al citato comma 15-ter.

*15-quinquies.* La consistenza degli organici di cui al comma 10, lettera *b*), è approvata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ».

#### ART. 11.

*(Modifica all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessione di aree e banchine).*

1. Il secondo periodo del comma 7 dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, 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 della presente legge per lo svolgimento di operazioni portuali, purché ciò avvenga mediante contratto di appalto ai sensi di quanto previsto dall'articolo 29 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e successive modificazioni. Tale appalto deve riguardare un segmento chiaramente identificabile del ciclo e non deve riguardare in nessun caso il ciclo completo delle operazioni portuali. 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 ».

## ART. 12.

*(Disposizioni riguardanti le dotazioni organiche delle società e delle cooperative di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), della legge 28 gennaio 1994, n. 84).*

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge le assunzioni negli organici delle società e delle cooperative di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che alla stessa data ancora erogano prestazioni di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, devono essere preventivamente autorizzate dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, previa acquisizione da parte delle medesime autorità di un apposito nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I lavoratori assunti in assenza delle predette autorizzazioni e del nulla osta ministeriale non acquisiscono il diritto alla corresponsione dei trattamenti né alla continuità del rapporto di lavoro di cui ai commi 4 e 5 dell'articolo 17 della citata legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni.

## ART. 13.

*(Modifiche all'articolo 3 della legge 30 giugno 2000, n. 186, in materia di lavoro portuale temporaneo).*

1. Il comma 3 dell'articolo 3 della legge 30 giugno 2000, n. 186, è sostituito dai seguenti:

« 3. Dalla data di entrata in vigore della presente disposizione l'indennità di mobilità è corrisposta, secondo i criteri stabiliti ai sensi degli articoli 5, comma 4, e 16 della legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, ai lavoratori dipendenti dalle imprese e dalle agenzie di cui ai commi 2 e 5 dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dalle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera b), della citata legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, anche nel caso

di imprese con un numero inferiore a 15 dipendenti quando si verificano situazioni di crisi derivanti da flessioni del volume delle attività che si svolgono nel settore portuale, tali da determinare eccedenze strutturali di manodopera.

3-bis. Le imprese e le agenzie di cui al comma 3 sono tenute al versamento del corrispondente contributo previsto dalla legislazione vigente ».

ART. 14.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione del comma 15 dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo sostituito dall'articolo 10, comma 1, lettera c), della presente legge, valutato in 20 milioni di euro annui a decorrere dal 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione della porzione per il medesimo anno dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. All'onere conseguente alle minori entrate derivanti dall'attuazione dell'articolo 1, valutato in 440 milioni di euro annui a decorrere dal 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

€ 0,35



\*16PDL0027590\*