

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3249

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GIRO, BARANI, BARBIERI, BRUSCO, CARTA, CATONE,  
DI VIRGILIO, FASOLINO, FERRIGNO, LISI, PELINO,  
RICEVUTO, SANTORI, SANZA, TASSONE, TONDO**

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

*Presentata il 14 novembre 2007*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 28 gennaio 1994, n. 84, che ha riordinato la legislazione in materia portuale e che è stata oggetto di periodiche modificazioni e integrazioni, anche a seguito di ripetuti interventi dell'Unione europea riguardanti in particolare gli articoli 16 e 17 relativi alla disciplina delle operazioni portuali e del lavoro portuale (vedi la legge 30 giugno 2000, n. 186), pur conservando la validità di impianto, soprattutto con riferimento alla netta separazione delle funzioni amministrative, spettanti ai soggetti pubblici, dalle attività di impresa, spettanti ai soggetti privati, richiede un aggiornamento volto a recepire i più recenti orientamenti emersi a livello comunitario e le indica-

zioni nate dalla pratica amministrativa e dall'elaborazione dottrinale e giurisprudenziale, ai fini di una sempre maggiore efficienza dei porti nazionali.

La ricerca di questo obiettivo di carattere vitale appare assolutamente doverosa nel momento in cui l'evoluzione del quadro delle relazioni internazionali e le prospettive che si aprono soprattutto nei rapporti con il Medio Oriente, per il naturale incremento dei traffici che dovrà intensificarsi per effetto degli interventi umanitari, di ricostruzione e di modernizzazione dei Paesi appartenenti a quell'area, tendono sempre più a configurare un ruolo strategico fondamentale per il Mediterraneo e quindi per l'Italia e per il suo

sistema di trasporti, che deve trovare nelle strutture portuali e nel loro esercizio elementi di qualificazione tali da garantirne la competitività e da sostenere, quindi, il rilancio dell'intera economia nazionale.

Per attingere questo obiettivo la presente proposta di legge si richiama ai seguenti criteri guida:

a) attribuire esplicitamente alla nozione di porto un contenuto in linea con l'evoluzione dei tempi, che superi le resistenze ad una moderna lettura della citata legge n. 84 del 1994 tuttora presenti nell'ordinamento interno, adottando la definizione che risulta dai documenti comunitari e traendone le necessarie conseguenze, con particolare riguardo alla disciplina dell'assetto del territorio e ai rapporti fra gli organi ad esso preposti, nel rispetto delle norme e dei principi costituzionali;

b) precisare i compiti delle autorità che amministrano i porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, tenendo conto delle esigenze emergenti e senza ledere le competenze e le prerogative dell'autorità marittima, ma prevedendo meccanismi di raccordo;

c) prevedere, nel rispetto delle attribuzioni delle regioni, l'aggregazione di più porti in un unico sistema amministrato da una sola autorità portuale, al fine di consentire lo sviluppo di essi in modo coordinato e secondo un programma unitario;

d) rivedere la disciplina del lavoro portuale, attualmente non esente da ambiguità nate dal compromesso fra gli indirizzi comunitari e le resistenze di tipo corporativo che persistono nel settore, per assicurare in modo più trasparente il rispetto della disciplina di mercato conciliandola con la doverosa tutela dei lavoratori;

e) attribuire alle autorità portuali piena autonomia finanziaria, rendendole responsabili della gestione delle risorse necessarie per la realizzazione dei programmi deliberati.

Accanto a questi criteri ne sono stati seguiti altri, attinenti ad aspetti particolari della disciplina, ma non di minore rilievo, e anche essi volti a restituire al quadro normativo, alterato da interventi occasionali e da interpretazioni in via analogica, caratteri di specificità e di coerenza, quali la materia richiede. Di essi si darà conto nel commento che segue, dedicato alle disposizioni salienti.

L'articolo 1 della legge n. 84 del 1994 viene modificato con l'introduzione di un comma contenente la definizione di porto, mutuata quasi alla lettera dall'articolo 4, numero 1), della Posizione comune (CE) n. 61/2002 del Consiglio, del 5 novembre 2002. Un'anticipazione di tale definizione può ravvisarsi nella modifica a suo tempo introdotta al testo originario dell'articolo 18, comma 1, della legge n. 84 del 1994, quando la competenza dell'autorità portuale e, laddove non istituita, dell'autorità marittima per il rilascio di concessioni era stata estesa a tutte le opere interessate dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche se collocate negli specchi acquei esterni alle difese foranee. Peraltro è sembrato opportuno integrare la definizione facendo riferimento ai limiti territoriali del porto, che coincidono con quelli della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale individuati ai sensi dell'articolo 6, comma 7, ovvero, quando essa non è istituita, che sono fissati con identiche modalità dal Ministro dei trasporti.

Dei soggetti chiamati ad amministrare il porto si parla all'articolo 2 della legge n. 84 del 1994, il cui comma 3 è stato integrato estendendone la previsione in relazione al conferimento delle funzioni non mantenute dallo Stato e non riservate alle autorità portuali, previsto dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (si vedano, in particolare, gli articoli 104 e 105, quest'ultimo come modificato dall'articolo 9 della legge 16 marzo 2001, n. 88), ovvero all'attribuzione di esse nel quadro degli articoli 117 e 118 della Costituzione, nel testo introdotto dalla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3.

All'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 viene abrogato il comma 1-bis, il cui

disposto sembra debba essere assorbito da quello più ampio dell'articolo 6, comma 8, della stessa legge.

All'articolo 5, riguardante la programmazione e la realizzazione delle opere portuali, il comma 1 è stato riformulato per dare completezza di previsione al piano regolatore portuale, che dovrà riguardare non solo tutti i porti della categoria II, classi I, II e III, ma anche tutte le funzioni da essi svolte, non essendovi ragione alcuna per escludere, come avviene attualmente, la funzione turistica e da diporto.

I successivi commi dell'articolo 5 sono stati modificati e integrati avendo particolare attenzione ai poteri dei comuni e delle regioni in materia di assetto del territorio, nonché all'esigenza di prevenire e di risolvere i conflitti tra essi e le autorità portuali e marittime, che esercitano a diverso titolo funzioni tuttora spettanti allo Stato.

In primo luogo, tenuto conto che in via generale il piano regolatore portuale e le eventuali varianti, ai sensi dei commi 3 e 4, come riformulati, sono adottati dall'autorità portuale o dall'autorità marittima soltanto previa intesa con il comune o con i comuni interessati e sono approvati dalla regione dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e la valutazione di impatto ambientale — in un procedimento che coinvolge quindi con un ruolo assolutamente determinante i soggetti cui compete la programmazione d'uso del territorio —, è sembrato logico, oltre che rispondente all'interesse pubblico che domina la materia dei porti classificati, stabilire al comma 2 che le previsioni di tale piano regolatore costituiscono variante dei piani di carattere generale e degli strumenti urbanistici vigenti. Si è anche tenuto conto, al comma 3, della posizione dei comuni nei casi in cui ad essi competono funzioni di amministrazione del demanio marittimo e si è in ogni caso offerta la possibilità di raggiungere le intese attraverso conferenza di servizi.

In secondo luogo, con il comma 5-*bis* ci si è fatti carico di stabilire il procedimento idoneo a superare i conflitti e a consentire

comunque l'approvazione del piano regolatore portuale, riproducendo allo scopo in modo testuale le disposizioni del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 152, riguardanti l'approvazione dei progetti per la realizzazione delle infrastrutture produttive e degli insediamenti strategici e di interesse nazionale in caso di motivato dissenso delle regioni o delle province autonome. Infine, con il comma 5-*ter* è sembrato opportuno dare generale applicazione, per quanto riguarda i manufatti da realizzare in ambito portuale su specchi acquei o su aree di proprietà pubblica, al principio di cui all'articolo 7, comma 1, lettera *b*), del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, stabilendo che l'autorità portuale o marittima verifica al momento del rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni di competenza il rispetto delle previsioni del piano regolatore portuale, salvo il controllo da parte del comune ai sensi dell'articolo 28 dello stesso testo unico, che viene esplicitamente richiamato. Nel contempo è sembrato opportuno precisare che le concessioni e le autorizzazioni rilasciate dall'autorità portuale comportano la necessità che sia rilasciata l'autorizzazione sotto il profilo doganale, considerato che il rappresentante della dogana fa parte del comitato portuale chiamato a pronunciarsi in materia.

All'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, il comma 2 è stato modificato, anche secondo un'indicazione proveniente dal Consiglio di Stato, precisando che l'autorità portuale è ente pubblico nazionale non economico e sottolineandone l'autonomia amministrativa e finanziaria, pur con la facoltà di giovare dell'assistenza di uffici e corpi amministrativi dello Stato e anche della regione, se addetti a funzioni statali ad essa conferite. Per adempiere con la necessaria efficienza ai compiti emergenti che fanno carico all'autorità portuale in materia di vigilanza e di controllo delle aree comprese nella circoscrizione territoriale e dei varchi di accesso, è poi riconosciuta agli agenti dell'autorità

stessa la qualità di agenti di polizia giudiziaria, ai sensi e nei limiti dell'articolo 1235, quarto comma, del codice della navigazione, e sono loro attribuite le facoltà di prevenzione e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione di veicoli con richiamo delle pertinenti disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992, recante il codice della strada.

L'articolo 6 è anche integrato con il comma 2-bis, volto a sottoporre ad una disciplina compiuta il processo di aggregazione di più porti in un unico sistema e a superare, quindi, il margine d'incertezza offerto dall'applicazione della normativa vigente sulla base di un'interpretazione di tipo evolutivo. È un processo che risponde ad esigenze reali, già diffuso a livello europeo e quindi oggetto di attenta considerazione in sede comunitaria, ove si intende costituiscano sistema « due o più porti geograficamente prossimi e affidati a un unico ente di gestione », il quale può quindi « essere responsabile di più porti » (si veda la citata Posizione comune n. 61/2002, articolo 4, numeri 3) e 5), nonché le premesse 13 e 14). Non è necessario che i porti appartenenti al sistema siano finitimi, ma basta che siano prossimi, purché esista l'esigenza di un loro sviluppo coordinato con riguardo a un bacino di utenza più o meno vasto, che potrebbe anche superare l'ambito regionale, ma che, per la particolarità del nostro ordinamento, non sembra possa essere preso in considerazione oltre tale ambito. È previsto che l'aggregazione debba avvenire in capo ad una autorità portuale preesistente, per rispettare il disposto dei commi 1 e 8 dello stesso articolo 6 riguardanti l'istituzione delle autorità per volontà diretta del legislatore ovvero in presenza di condizioni tassative. Mentre per l'aggregazione di porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, di competenza dello Stato, appare sufficiente la determinazione del Ministro dei trasporti, per l'aggregazione di porti di rilevanza economica regionale si richiede l'intesa con il presidente della regione, previa deliberazione del consiglio regionale. La regione con provvedimento legislativo può anche delegare alle autorità portuali presenti sul territorio, in

considerazione della loro particolare attitudine, l'esercizio di attività di sua spettanza in materia di amministrazione del demanio marittimo.

Il comma 7 del medesimo articolo 6 è poi riformulato scontando l'esigenza, da un lato, di acquisire al demanio, per necessità dell'esercizio portuale, zone di proprietà privata comprese nella circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale o ad essa adiacenti, e, dall'altro lato, di estendere i limiti della circoscrizione alle zone adiacenti così acquisite o a quelle, sempre se adiacenti, acquistate a titolo patrimoniale, in particolare per effetto dei finanziamenti allo scopo disposti dalla legge 30 novembre 1998, n. 413.

Nell'articolo 7 della legge n. 84 del 1994 sembra coerente con i principi in materia di organizzazione amministrativa escludere dal novero degli organi dell'autorità portuale, di cui al comma 1, il segretariato generale, in quanto esso non ha poteri di rappresentanza né deliberativi, ma, ai sensi dell'articolo 10, è semplicemente responsabile della struttura amministrativa di fronte al presidente e al comitato portuale, cui tali poteri competono. Inoltre al comma 3 è apparso opportuno, sempre in coerenza con i suddetti principi, prevedere esplicitamente che la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale siano preceduti dalla fase delle giustificazioni, riformulare con maggiore precisione la lettera a) e ripristinare la lettera b), essendo il piano operativo di cui all'articolo 9, comma 3, la pietra di confronto dell'efficienza degli organi, il cui operato sfuggirebbe altrimenti a un metro di giudizio di natura oggettiva, salvo attribuire rilevanza soltanto ai casi più gravi di fallimento degli obiettivi. Si è precisato il contenuto della facoltà del commissario straordinario di imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci imbarcate e sbarcate, riferendola all'aumento delle aliquote delle tasse il cui gettito, ai sensi dell'articolo 28 nel testo modificato dalla presente proposta di legge, spetta all'autorità portuale, e stabilendo per tale aumento un limite

corrispondente a quello per il quale il medesimo articolo 28, comma 8, conferisce all'autorità stessa anche una facoltà di riduzione. Infine si è ritenuto di dover circoscrivere i casi in cui, per la perdita di credibilità e di legittimazione del presidente, è consentito al Ministro dei trasporti di nominare in suo luogo un commissario straordinario.

Nell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994, fermi restando i requisiti per la nomina del presidente, è apparso necessario abrogare il sistema della terna, che ha dato luogo più volte a trattative non esaltanti allo scopo di concentrare le indicazioni degli enti locali in un solo nome, con effetti condizionanti per il Ministro dei trasporti e per il presidente della regione, e attribuire invece a questi ultimi, attraverso la sostituzione dei commi 1 e 2 con un comma di nuova formulazione, un pieno potere di scelta, autonomo e politicamente responsabile. Il comma 3, riguardante i poteri del presidente, viene rielaborato, introducendo la lettera *f-bis*), per meglio definire i rapporti con l'autorità marittima relativamente all'utilizzazione commerciale dello scalo, riformulando la lettera *h*), per comprendere fra le aree e i beni oggetto dei poteri di amministrazione anche quelli non demaniali e per precisare che le norme di carattere generale cedono di fronte alla disciplina specifica della legge, e infine sostituendo la lettera *i*) con le due nuove lettere *i*) e *i-bis*), la prima concernente il rilascio delle concessioni demaniali in genere, per le quali si esclude esplicitamente l'applicabilità di alcune disposizioni che sono risultate conflittuali o non compatibili con il sistema della legge, la seconda concernente in modo specifico le autorizzazioni e le concessioni di cui agli articoli 16 e 18 per l'esercizio delle operazioni portuali, intese queste nel significato tecnico di cui al comma 1 dello stesso articolo 16, fermo restando in ogni caso il riferimento al quadro delineato dal piano regolatore portuale e dal piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 3, lettera *a*).

All'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, concernente il comitato portuale, si pre-

vedono alcune modifiche tecniche al comma 1, in parte correlate alla diversa formulazione dei successivi commi, mantenendo nel comitato le attuali presenze, ma stabilendo, fra l'altro, che i lavoratori cui spetta la rappresentanza sono soltanto i lavoratori che operano nelle attività di impresa, non anche i dipendenti dell'autorità portuale. Al comma 2 è stato adottato il criterio di far coincidere il mandato del comitato portuale con il mandato del presidente, prevedendo i meccanismi che in ipotesi normale o in ipotesi eccezionale di scioglimento possano garantire tale risultato. I nuovi commi *2-bis* e *2-ter* si riferiscono, il primo, all'ipotesi in cui la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, quando questa amministra un singolo porto, comprenda zone ricadenti nell'ambito di più di un comune o di più di una provincia o di più di una camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, precisando quanto già ritenuto in sede interpretativa, cioè che la presenza nel comitato spetta ai rappresentanti di tutte le istituzioni interessate, e, il secondo, all'ipotesi in cui l'autorità portuale amministri altri porti oltre quello per il quale è stata istituita, sia cioè autorità di sistema, prevedendo in tale caso, oltre la presenza nel comitato di tutti i rappresentanti delle istituzioni interessate per i singoli porti, un aumento proporzionale dei rappresentanti delle categorie e dei lavoratori, per mantenere l'equilibrio fra la componente istituzionale e la componente socio-economica. In questo secondo caso la soluzione adottata comporta un notevole aumento del numero dei componenti del comitato portuale, ma è stato ritenuto che essa fosse preferibile ad altre, pure esaminate, per due essenziali ragioni: l'una relativa all'unitarietà del sistema e delle sue politiche, non solo programmatiche ma anche gestionali, che richiede di dare spazio, sia in sede consultiva che in sede deliberativa, alle voci di tutti gli interessati sui temi fondamentali per i quali il comitato è chiamato a pronunciarsi ai sensi del successivo comma 3, la cui formulazione viene rivista aggiungendo a tali temi quello riguardante il piano

generale del sistema; l'altra relativa al fatto che le regole comuni di formazione della volontà collegiale e i poteri di assoluto rilievo spettanti al presidente consentono in ogni caso di evitare situazioni di stallo.

Nell'articolo 10 della legge n. 84 del 1994, riguardante il segretariato generale, è introdotta qualche precisazione suggerita dai modi di provvista dell'ufficio e dal carattere fiduciario del relativo incarico, muovendo dalle elaborazioni della giurisprudenza. Come è noto, l'incarico di segretario generale è conferito a dirigenti dell'autorità o a personale esterno in possesso dei requisiti di cui al comma 2 dello stesso articolo 10 ed è caratterizzato dalla temporaneità (contratto quadriennale rinnovabile una sola volta). Nel caso di dirigenti la cessazione dell'incarico comporta il rientro nella posizione di organico propria, mentre nel caso di personale esterno essa determina il ritorno alla precedente occupazione professionale. Proposte avanzate soprattutto per evitare quest'ultima eventualità sono in contrasto con la natura dell'istituto, in quanto determinerebbero una stabilizzazione del rapporto analoga a quella del pubblico impiego, al quale si accede per concorso o analoga procedura selettiva. La temporaneità dell'incarico è una conseguenza necessaria del tipo di rapporto che si instaura con il segretario generale, del quale il comma 3 dell'articolo in esame già consente la rimozione in ogni momento. Sembra peraltro opportuno ancorare esplicitamente tale rimozione all'accertata carenza di attitudini professionali o al venire meno del rapporto fiduciario con il presidente e prevedere altresì una decadenza automatica nel caso in cui il Ministro dei trasporti adotti i provvedimenti di cui all'articolo 7, comma 3, in quanto motivati da situazioni oggettive di cattiva amministrazione. Secondo un orientamento di carattere generale si prevede, poi, l'istituzione, nell'ambito del segretariato generale, di un collegio di controllo interno ai sensi degli articoli 1 e 6 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286.

Il tema delle entrate delle autorità, di cui all'articolo 13 della legge n. 84 del 1994, rimanda al discorso dell'autonomia finanziaria, che è uno dei criteri-guida della presente proposta di legge. La lettera c) del comma 1 è modificata in corrispondenza con la modifica dell'articolo 28 relativo alla copertura finanziaria, della quale si dirà. Per il gettito delle tasse spettante alle autorità si conferma l'utilizzo degli uffici delle dogane come agenti di riscossione, fermo restando il ricorso alla procedura ingiuntiva ai sensi del testo unico di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639, per l'esazione di ogni provento di competenza.

Altro aspetto qualificante della presente proposta di legge è, come accennato all'inizio, la revisione della disciplina per la fornitura del lavoro portuale temporaneo, di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. Questo articolo e il precedente articolo 16, nella formulazione attuale dettata secondo le indicazioni dell'Unione europea dalla legge 30 giugno 2000, n. 186, rappresentano un notevole passo avanti per quanto riguarda la netta separazione delle attività di impresa concernenti, da un lato, le operazioni portuali e i servizi portuali accessori, e dall'altro, la mera prestazione di lavoro temporaneo; l'articolo 17 tuttavia presenta ancora aspetti di perplessità, non tanto per le interpretazioni tendenziose — che vengono respinte dalla giurisprudenza — intese a far rientrare i servizi nell'area del lavoro temporaneo, quanto per il ruolo che l'impresa individuata per fornire lavoro temporaneo verrebbe ad esercitare, qualora, non avendo personale sufficiente, fosse chiamata a reperire all'esterno le prestazioni aggiuntive necessarie, in quanto di queste è essa considerata come utilizzatrice. Mentre le procedure per l'individuazione in ciascun porto dell'impresa che dovrà fornire lavoro temporaneo stentano a decollare per le contestazioni e per i ricorsi, l'attribuzione in via esclusiva a tale impresa della facoltà di rivolgersi ad altri soggetti abilitati alla fornitura di lavoro temporaneo rischia di riprodurre situazioni di monopolio nell'erogazione delle

relative prestazioni. Si rende quindi sommaramente opportuno sopprimere la fase dell'individuazione dell'impresa cui affidare la fornitura di lavoro temporaneo per passare direttamente alla fase, già prevista come eventuale, della istituzione in ciascun porto di un'apposita agenzia, che dovrà provvedere a tale fornitura assumendo i lavoratori delle imprese derivanti dalla trasformazione delle compagnie portuali e che sarà amministrata da un consiglio composto da membri designati dalle imprese che svolgono operazioni e servizi portuali, sotto la vigilanza dell'autorità portuale o dell'autorità marittima. Qualora l'agenzia non disponga di lavoratori in numero sufficiente, saranno le stesse imprese che necessitano di prestazioni di lavoro temporaneo a rivolgersi ai soggetti esterni abilitati a fornirle. A questo risultato si perviene abrogando i commi 2, 3 e 4 dell'articolo in esame, formulando diversamente i commi 5 e 6 e modificando i commi 8, 9, 10, 11 e 15. Sono inoltre previste le necessarie disposizioni transitorie a salvaguardia delle situazioni in corso.

Infine, attraverso le modifiche all'articolo 28 della legge n. 84 del 1994, che è rubricato « Copertura finanziaria », ma disciplina in realtà soprattutto la principale fonte di entrate dell'autorità portuale, si dettano le disposizioni necessarie per garantire autonomia finanziaria all'autorità stessa. Con queste disposizioni, che prevedono l'abrogazione dei commi 5, 6 e 7 e la sostituzione del comma 4, è assegnato all'autorità il gettito delle tasse e dei diritti marittimi e della tassa di ancoraggio, mentre il gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate, già di sua spettanza per il 50 per cento e prossimamente per l'intero, le viene fin d'ora attribuito nella totalità. Altro elemento qualificante dell'autonomia finanziaria è la facoltà prevista dal comma 8 di modificare in aumento o in riduzione le aliquote delle tasse e dei diritti nei limiti di un quinto del rispettivo gettito: facoltà che, essendo destinata a incidere sui costi degli armatori e quindi sulla competitività dello scalo, costituisce anche un fattore di responsabilizzazione nella gestione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Finalità).*

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di seguito denominata « legge n. 84 del 1994 », è inserito il seguente:

« *1-bis.* Ai fini della presente legge e delle disposizioni di legge e di regolamento che ad essa fanno riferimento si intende come porto l'insieme delle zone di terra e di mare, predisposte e attrezzate per lo svolgimento delle attività connesse all'esercizio delle funzioni elencate all'articolo 4, comma 3, che sono comprese nei limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale, individuati ai sensi dell'articolo 6, comma 7, ovvero, dove l'autorità portuale non è istituita, nei limiti fissati con decreto del Ministro dei trasporti ».

## ART. 2.

*(Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime).*

1. Al comma 3 dell'articolo 2 della legge n. 84 del 1994 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « I soggetti pubblici cui sono attribuite funzioni di amministrazione del demanio marittimo sono, per l'esercizio di tali funzioni, equiparati all'autorità marittima ».

## ART. 3.

*(Classificazione dei porti).*

1. Il comma 1-*bis* dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 è abrogato.



## ART. 4.

*(Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale).*

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

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Nei porti della categoria II, classi I, II e III, l'assetto complessivo delle zone di terra e di mare esistenti nell'ambito della circoscrizione portuale, comprese quelle destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, è determinato dal piano regolatore portuale »;

b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Le previsioni del piano regolatore portuale approvato ai sensi dei commi 4 e 5-bis costituiscono variante dei piani di carattere generale e degli strumenti urbanistici vigenti »;

c) al comma 3:

1) nel primo periodo, le parole: « il piano regolatore è adottato » sono sostituite dalle seguenti: « il piano regolatore e le eventuali varianti sono adottati »;

2) il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e le eventuali varianti sono adottati dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o con i comuni interessati, ovvero, quando il comune svolge funzioni di amministrazione del demanio marittimo, dal comune sentita l'autorità marittima per le funzioni ad essa spettanti ai sensi dell'articolo 14 e delle disposizioni in esso richiamate, previa intesa con altri comuni eventualmente interessati »;

3) dopo il secondo periodo è inserito il seguente: « Le intese possono essere raggiunte anche attraverso conferenza di

servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni »;

4) nel terzo periodo, le parole: « Il piano è quindi inviato » sono sostituite dalle seguenti: « Il piano o le varianti sono quindi inviati »;

d) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Il piano regolatore relativo ai porti di cui al comma 1 e le eventuali varianti, esaurita la procedura di cui al comma 3, sono sottoposti alla valutazione di impatto ambientale, ai sensi della normativa vigente in materia, e sono quindi approvati dalla regione »;

e) dopo il comma 5 sono inseriti i seguenti:

« 5-bis. Nei porti della categoria II, classi I e II, qualora non sia stata raggiunta l'intesa con il comune o i comuni interessati di cui al comma 3, ovvero la valutazione di cui al comma 4 sia risultata negativa, l'autorità portuale o marittima competente può rivolgersi per l'approvazione del piano regolatore o delle varianti al Ministro dei trasporti, il quale, acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e sentita la regione, sottopone la richiesta all'esame del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), che assume le proprie motivate determinazioni entro i successivi trenta giorni. Nel caso in cui le predette determinazioni siano condivise dalla regione, essa procede all'approvazione del piano o delle varianti; in caso contrario, all'approvazione si procede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali. L'approvazione eseguita ai sensi del presente comma determina gli effetti di cui all'articolo 165, comma 7, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, salva la verifica di ottemperanza di cui all'articolo 185, comma 4, dello stesso decreto legislativo, qualora la valutazione

del CIPE abbia riguardato la compatibilità ambientale.

5-ter. I manufatti da realizzare su aree di proprietà pubblica e specchi acquei nell'ambito del porto, come delimitato ai sensi dell'articolo 1, comma 1-bis, non richiedono permesso di costruire. L'autorità portuale o marittima, al momento del rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di competenza, verifica che tali manufatti rispettino le destinazioni di uso delle aree e degli specchi acquei e le prescrizioni tecniche stabilite dal piano regolatore portuale. Le concessioni e le autorizzazioni rilasciate dall'autorità portuale comportano altresì che sia rilasciata l'autorizzazione agli effetti dell'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374. Il dirigente o il responsabile dell'ufficio comunale preposto alla vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia, qualora accerti la difformità degli interventi rispetto alle previsioni del piano regolatore portuale, ne informa la regione e il Ministero dei trasporti per gli eventuali provvedimenti previsti dall'articolo 28 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 »;

f) al comma 9, dopo le parole: « Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono aggiunte le seguenti: « in presenza delle condizioni previste dall'articolo 127, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ».

#### ART. 5.

##### *(Autorità portuale).*

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

a) al comma 2, il primo periodo è sostituito dai seguenti: « L'autorità portuale è ente pubblico nazionale non economico, dotato di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa è

attribuita la facoltà di chiedere l'assistenza degli uffici e dei corpi tecnici dello Stato e di quelli della regione addetti a funzioni statali trasferite. Spettano agli agenti dell'autorità portuale in servizio di controllo e di vigilanza nelle aree appartenenti alla circoscrizione territoriale dell'autorità stessa la qualità di cui all'articolo 1235, quarto comma, del codice della navigazione e le facoltà di cui all'articolo 12, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

b) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. I porti della categoria II di cui si ravvisi l'appartenenza ad un unico sistema possono essere aggregati ai fini amministrativi in capo ad una preesistente autorità portuale, affinché questa espleti riguardo a ciascuno di essi i compiti che le sono affidati dalla presente legge, tenendo conto delle opportunità di sviluppo dell'intero sistema. L'aggregazione, se riguarda porti delle classi I e II, è disposta con decreto del Ministro dei trasporti; se riguarda porti della classe III, è disposta con decreto del Ministro dei trasporti, d'intesa con il presidente della regione, previa conforme deliberazione del consiglio regionale. Con il decreto che dispone l'aggregazione di un porto in capo ad una preesistente autorità portuale sono individuate le zone di terra e di mare predisposte e attrezzate per lo svolgimento delle attività connesse all'esercizio delle funzioni del porto stesso, di cui all'articolo 4, comma 3, da comprendere nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale. Le regioni possono con propria legge attribuire alle autorità portuali esistenti nel rispettivo territorio di competenza l'esercizio di attività loro spettanti in materia di amministrazione del demanio marittimo »;

c) il comma 7 è sostituito dal seguente:

« 7. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale. Le aree di proprietà privata

comprese nella circoscrizione territoriale o ad essa adiacenti, unitamente ai manufatti che su esse insistono, anche se non siano di limitata estensione o di lieve valore, e i depositi e gli stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione, unitamente alle loro aree situate fuori dei confini del demanio marittimo, possono essere per necessità dell'esercizio portuale acquisite al demanio marittimo ai sensi e con le modalità dell'articolo 33 del medesimo codice. Le zone acquisite al demanio marittimo e quelle acquistate a titolo patrimoniale in consegna dell'autorità medesima o da essa amministrata, se adiacenti alla circoscrizione territoriale, sono comprese nella circoscrizione stessa ».

ART. 6.

*(Organi dell'autorità portuale).*

1. All'articolo 7 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, la lettera c) è abrogata;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Con decreto del Ministro dei trasporti sono disposti, in mancanza di adeguate giustificazioni, la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora:

a) siano decorsi trenta giorni dalla scadenza dei termini stabiliti dall'articolo 9, comma 3, lettera a), senza che abbiano avuto luogo gli adempimenti ivi previsti;

b) gli obiettivi del piano operativo triennale si siano rivelati del tutto pretestuosi e illusori, ovvero si sia verificato un grave scostamento da essi;

c) il conto consuntivo evidenzi un disavanzo »;

c) al comma 4, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « A tal fine il commissario può aumentare le aliquote delle tasse e dei diritti di cui all'articolo

28, comma 4, per incrementarne proporzionalmente il gettito complessivo entro il limite di cui allo stesso articolo 28, comma 8 »;

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

« 4-*bis*. Il Ministro dei trasporti può nominare un commissario straordinario in luogo del presidente quando questi sia incorso in condanna penale definitiva, ovvero il suo mandato sia scaduto e non sia stato possibile entro tre mesi dalla scadenza procedere alla nomina del nuovo presidente, affinché ne eserciti le funzioni fino a tale nomina ».

#### ART. 7.

*(Presidente dell'autorità portuale).*

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

a) il comma 1 è sostituito dal seguente:

« 1. Il presidente deve essere persona di massima e comprovata qualificazione in materia portuale e di trasporti ed è nominato per un mandato di quattro anni con decreto del Ministro dei trasporti, previa intesa con il presidente della regione interessata. Egli può essere confermato una sola volta; salvo il disposto dell'articolo 7, comma 4-*bis*, le sue funzioni sono prorogate fino a rinnovo del mandato o a nomina del successore »;

b) il comma 2 è abrogato;

c) al comma 3:

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

« *f-bis*) determina, in conformità del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 3, la destinazione delle banchine, degli specchi acquei e degli spazi a terra e le preferenze negli accosti delle navi e dei galleggianti per particolari esigenze

commerciali in deroga alla regola dell'ordine di arrivo, sentita in ogni caso l'autorità marittima, la quale vigila sui movimenti e la sosta delle navi e dei galleggianti e per urgenti motivi di sicurezza può disporre in difformità da tali determinazioni, con l'obbligo di riferire immediatamente all'autorità portuale »;

2) la lettera *h*) è sostituita dalla seguente:

« *h*) amministra le aree e i beni del demanio marittimo e del patrimonio statale in consegna all'autorità portuale e le aree e i beni appartenenti all'autorità stessa, esercitando per le aree e i beni del demanio marittimo le attribuzioni stabilite dagli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione, sulla base delle disposizioni di legge e di regolamento vigenti in materia compatibili con le disposizioni della presente legge o in essa esplicitamente richiamate »;

3) la lettera *i*) è sostituita dalle seguenti:

« *i*) rilascia le concessioni demaniali e ne stabilisce la durata e il canone secondo le indicazioni desumibili dal piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 3, lettera *a*), della presente legge, applicando le disposizioni degli articoli 7 e 8 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, e dell'articolo 2, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, sentito il comitato portuale quando la durata della concessione sia superiore a quattro anni;

*i-bis*) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e in particolare rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli, previa deliberazione del comitato portuale quando esse abbiano durata superiore a quattro anni e sentito il comitato portuale quando abbiano durata inferiore, in questo secondo caso stabilendo direttamente la durata medesima e

l'ammontare dei relativi canoni, anche secondo le indicazioni desumibili dal piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 3, lettera *a*), nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti di cui rispettivamente all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3 »;

4) alla lettera *l*), le parole: « dell'associazione del lavoro portuale » sono sostituite dalle seguenti: « dell'agenzia ».

ART. 8.

(Comitato portuale).

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

*a*) al comma 1:

1) alla lettera *c*), le parole: « , in rappresentanza del Ministero delle finanze » sono soppresse;

2) alla lettera *d*), le parole: « , in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici » sono soppresse;

3) alla lettera *g*), le parole: « , qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai sindaci dei comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati » sono sostituite dalle seguenti: « o da un suo delegato »;

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

« *l*) da sei rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, eletti secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti »;

5) la lettera *l-bis*) è sostituita dalla seguente:

« *l-bis*) da un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nel porto »;



b) il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. I componenti del comitato sono nominati dal presidente per un periodo corrispondente alla durata del suo mandato, stabilita ai sensi dell'articolo 8, comma 1. Essi, al pari dei componenti eventualmente nominati in loro sostituzione nel corso del mandato stesso, cessano dalle funzioni alla data di insediamento del nuovo comitato, salva l'ipotesi di cui all'articolo 7, commi 3 e 4. Le designazioni dei componenti di cui alle lettere *i*), *l*) e *l-bis*) del comma 1 devono pervenire all'autorità portuale entro trenta giorni dalla richiesta, che deve essere avanzata dalla medesima autorità subito dopo la nomina del presidente. Quando oltre alla revoca del mandato del presidente sia stato disposto lo scioglimento del comitato portuale, ai sensi dell'articolo 7, commi 3 e 4, la richiesta deve essere avanzata sessanta giorni prima della scadenza del mandato del commissario. In mancanza di designazione entro trenta giorni dalla richiesta, si intendono confermati i componenti cessati dalla funzione »;

c) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

«2-bis. Quando la circoscrizione dell'autorità portuale, individuata ai sensi dell'articolo 6, comma 7, comprende zone ricadenti nell'ambito territoriale di più di una provincia, o più di un comune o più di una camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la partecipazione al comitato portuale, di cui al comma 1, lettere *f*), *g*) e *h*), del presente articolo, spetta a ciascuna delle istituzioni interessate.

2-ter. Quando l'autorità portuale amministra altri porti oltre quello in cui è stata istituita e opera come autorità di sistema, del comitato portuale fanno parte i titolari degli uffici e i rappresentanti delle istituzioni competenti per ciascuno dei porti del sistema, individuati ai sensi dei commi 1, lettere da *b*) a *h*), e 2-bis, e il numero dei rappresentanti delle categorie e dei lavoratori previsto dal medesimo

comma 1, lettere *i*) e *l*), è aumentato, in misura proporzionale al loro numero complessivo, con decreto del Ministro dei trasporti. Un rappresentante delle imprese ferroviarie è designato per ciascun porto dalle imprese che in esso operano. Le funzioni di vicepresidente sono attribuite al comandante di porto di grado più elevato o avente maggiore anzianità di grado »;

*d*) al comma 3:

1) alla lettera *a*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ; qualora l'autorità portuale amministri altri porti oltre quello per il quale è stata istituita, il comitato portuale approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, un piano generale triennale, nel quale deve essere delineato il ruolo assegnato ai singoli porti appartenenti al sistema e in conformità del quale, entro sessanta giorni dalla sua approvazione, devono essere adottati ed occorrendo essere sottoposti a revisione i piani operativi dei singoli porti »;

2) alla lettera *b*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e le sue varianti »;

3) alla lettera *d*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e delibera in ordine alle aliquote delle tasse di cui all'articolo 28, comma 4, salvo il disposto di cui al comma 8 dello stesso articolo »;

4) la lettera *g*) è sostituita dalla seguente:

« *g*) delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni e alle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 di durata superiore a quattro anni, determinando la durata stessa e l'ammontare dei canoni anche secondo le indicazioni desumibili dal piano operativo di cui alla lettera *a*) del presente comma, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3 »;

5) alla lettera *h*), sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e dei componenti del collegio di controllo interno, di cui all'articolo 10, comma 3-*bis* ».

ART. 9.

(*Segretariato generale*).

1. Il comma 3 dell'articolo 10 della legge n. 84 del 1994 è sostituito dai seguenti:

« 3. Il segretario generale è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile una sola volta. Egli può essere rimosso dall'incarico con delibera del comitato portuale, su proposta del presidente, qualora sia constatata la carenza delle specifiche attitudini professionali richieste dall'incarico stesso o venga a mancare il rapporto fiduciario con il presidente, e decade automaticamente dall'incarico qualora il Ministro dei trasporti adotti i provvedimenti di cui all'articolo 7, comma 3.

3-*bis*. Nell'ambito del segretariato generale è istituito, ai sensi dell'articolo 1 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, per le attività di cui all'articolo 6 dello stesso decreto legislativo n. 286 del 1999, e successive modificazioni, un collegio di controllo interno costituito da tre esperti anche estranei alla pubblica amministrazione, dei quali almeno uno revisore dei conti, nominati con mandato biennale rinnovabile dal comitato portuale su proposta del presidente, che riferisce trimestralmente in via riservata al presidente sull'effettiva attuazione delle direttive e degli atti di indirizzo, e in particolare sull'attuazione del piano generale e dei piani operativi di cui all'articolo 9, comma 3, lettera *a*), formulando proposte per il miglioramento della funzionalità dell'amministrazione e per il più razionale impiego delle risorse umane, finanziarie e materiali. Ai componenti del collegio di controllo interno spetta un'indennità annuale ».

## ART. 10.

*(Risorse finanziarie dell'autorità portuale).*

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

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

« c) dal gettito nei porti amministrati dall'autorità portuale della tassa e dei diritti marittimi di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della citata legge n. 82 del 1963, e successive modificazioni, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355 »;

b) il comma 2-*bis* è sostituito dal seguente:

« 2-*bis*. Le autorità portuali, per la riscossione delle tasse di cui al comma 1, lettera c), possono continuare ad avvalersi degli uffici delle dogane. Esse possono altresì avvalersi, per la riscossione coattiva dei canoni demaniali e di ogni altro provento di loro competenza, della procedura ingiuntiva prevista dal testo unico delle disposizioni di legge relative alla riscossione delle entrate patrimoniali dello Stato, di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639 ».

## ART. 11.

*(Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo).*

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

a) i commi 2, 3 e 4 sono abrogati;

b) il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le prestazioni di cui al comma 1 sono erogate in ciascun porto da un'agen-

zia promossa dalle autorità portuali o, laddove non istituita, dalle autorità marittime. Le agenzie sono soggette al controllo delle medesime autorità, che provvedono alla nomina dell'organo di gestione costituito in via ordinaria da un consiglio di amministrazione di non più di cinque componenti designati dalle imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18. Per erogare le prestazioni di competenza le agenzie assumono i lavoratori già impiegati presso le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera *b*), che abbiano cessato le loro attività, e sono tenute a garantire ad essi la continuità del rapporto di lavoro. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per la costituzione e il funzionamento delle agenzie »;

*c*) il comma 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Qualora le agenzie di cui al comma 5 non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista dal comma 1, le imprese utilizzatrici possono rivolgersi alle agenzie per il lavoro iscritte all'albo di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 5 del medesimo decreto legislativo n. 276 del 2003, e successive modificazioni »;

*d*) al comma 8, le parole: « l'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 realizzano » sono sostituite dalle seguenti: « le agenzie di cui al comma 5 realizzano »;

*e*) al comma 9, le parole: « L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 non costituiscono imprese incaricate » sono sostituite dalle seguenti: « Le agenzie di cui al comma 5 non costituiscono imprese incaricate »;

*f*) al comma 10, le parole: « dai soggetti di cui ai commi 2 e 5 » sono sostituite dalle seguenti: « dai soggetti di cui al comma 5 »;

g) il comma 11 è sostituito dal seguente:

« 11. Ferma restando la competenza dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, se le agenzie di cui al comma 5 violano gli obblighi connessi all'esercizio della loro attività, in particolare per quanto riguarda l'offerta di mere prestazioni di lavoro temporaneo, possono disporre la sostituzione degli organi di gestione delle agenzie stesse »;

h) al comma 15, le parole: « presso i soggetti di cui ai commi 2 e 5 » sono sostituite dalle seguenti: « presso i soggetti di cui al comma 5 ».

2. Le imprese che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono già autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo continuano la loro attività sulla base delle disposizioni vigenti prima della predetta data, fino alla costituzione delle agenzie di cui al comma 5 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, come da ultimo sostituito dal comma 1 del presente articolo. I lavoratori dipendenti dalle imprese di cui al presente comma, al cessare dell'attività di queste ultime, sono assunti dalle agenzie e ad essi si applica la disposizione di cui al citato articolo 17, comma 5, secondo periodo.

## ART. 12.

### *(Copertura finanziaria).*

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

a) il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali il gettito della tassa e dei diritti marittimi di cui all'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, il

gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e il gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della citata legge n. 82 del 1963, e successive modificazioni, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, affluiscono al bilancio delle autorità medesime »;

b) i commi 5, 6 e 7 sono abrogati;

c) il comma 8 è sostituito dal seguente:

« 8. Il presidente dell'autorità portuale, previa delibera del comitato portuale, può ridurre o aumentare le aliquote delle tasse e dei diritti di cui al comma 4 per variarne il gettito prevedibile nei limiti di un quinto del gettito ottenuto nell'esercizio precedente ».

€ 0,70



\*15PDL0036790\*