

PACCHETTO 10 PORTI E NAUTICA

Art. 39

(Pianificazione strategica della portualità e della logistica)

1 All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche

a il comma 1 è sostituito dal seguente:

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico e di favorire la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, nel programma delle infrastrutture strategiche di cui all'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, è inserita, ed aggiornata ogni dieci anni con possibili revisioni quinquennali e in coerenza con la pianificazione comunitaria in materia di trasporti e di logistica, una sezione speciale denominata piano strategico nazionale della portualità e della logistica, predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano definisce i distretti logistici delle Autorità di cui al comma 1-bis costituiti dal complesso delle infrastrutture e dei servizi destinati a svolgere funzioni connettive di valore strategico, in particolare nei rapporti fra scali portuali e rete transnazionale dei trasporti, individua gli scenari e gli obiettivi di traffico per tipologia di merce, quantifica i flussi e la redditività delle attività svolte dagli operatori economici nei porti di II categoria, individua le aree portuali e logistiche più adatte allo sviluppo dei traffici di corridoio e indica gli interventi infrastrutturali prioritari sulle reti ferroviaria, stradale, autostradale, portuale e logistica, specificando quelli idonei ad essere realizzati con il concorso di capitali privati, nonché le risorse finanziarie assegnate. Ogni atto che assegna finanziamenti pubblici alla realizzazione o all'ampliamento di infrastrutture esistenti nei porti di cui al comma 1-bis, nonché alle infrastrutture interportuali e intermodali afferenti ai suddetti porti, deve essere congruamente motivato in coerenza con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

b) dopo il comma 1 sono inseriti i seguenti:

"1-bis. Sono costituite le seguenti autorità portuali e logistiche di rilevanza europea, di seguito "autorità": Genova-Savona, La Spezia-Marina di Carrara, Livorno-Piombino, Napoli-Salerno, Gioia Tauro-Messina, Cagliari-Olbia-Porto Torres, Palermo-Trapani, Augusta-Catania, Taranto, Bari-Brindisi, Ancona, Ravenna, Trieste-Monfalcone e Venezia-Chioggia. L'autorità portuale e logistica di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta è istituita quale porto afferente all'area metropolitana di Roma Capitale. Le autorità che includono due o più scali portuali istituiscono la propria sede nello scalo principale; negli altri scali la gestione è assicurata da un direttore generale che gestisce le risorse finanziarie, coordina le risorse umane, cura l'attuazione delle direttive del presidente e riferisce in merito al loro stato di attuazione. Al fine di rendere più competitivi i servizi portuali e logistici, le autorità possono fondersi con altre autorità o aggregarsi con porti appartenenti alla categoria III, nonché promuovere sinergie e forme di coordinamento anche con porti stranieri per attrarre nuovi traffici destinati ai corridoi europei. La proposta di fusione o di aggregazione è presentata dal presidente dell'autorità al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che, d'intesa con i presidenti delle Regioni territorialmente competenti, provvede con proprio decreto".

"1-ter. L'autorità svolge le funzioni di:

- a) *predisposizione un piano integrato di distretto che indica: gli obiettivi di traffico; la definizione del livello dei servizi da erogare; gli interventi infrastrutturali, anche con forme di partenariato pubblico-privato, di finanza di progetto, nonché in attuazione dell'articolo*

18 della legge 12 novembre 2011, n. 183; le infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retroportuali nell'ambito dei sistemi logistici doganali integrati, da costituire anche ai sensi dell'articolo 46 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con gli enti territoriali, con l'Amministrazione delle Dogane e con le altre amministrazioni interessate, nonché con i gestori degli interporti, delle infrastrutture intermodali, delle infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali. Il piano è trasmesso, entro centottanta giorni dall'insediamento degli organi dell'autorità di cui al comma 1-bis, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ne verifica la coerenza con il piano strategico nazionale di cui al comma 1, e lo sottopone per l'approvazione definitiva al CIPE, cui partecipano i Presidenti delle Regioni interessate. Ogni tre anni il piano è sottoposto ad aggiornamento secondo le medesime procedure. Una speciale sezione del piano, denominata "opere di grande infrastrutturazione", individua gli interventi infrastrutturali necessari al raggiungimento degli obiettivi del piano; le opere incluse in tale sezione sono infrastrutture strategiche ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443 e sono sottoposte alle procedure di cui al Capo IV del Titolo III del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. I progetti delle opere indicate nel piano integrato di distretto costituiscono a tutti gli effetti variante urbanistica rispetto al piano regolatore portuale ed agli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti

- b) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;
- c) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;
- d) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge".

c) al comma 2 dopo le parole "comma 2 dell'articolo 23 della presente legge", sono aggiunte, di seguito, le seguenti: "le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, l'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto"

d al comma 5, le parole "comma 1, lettere b) e c)", sono sostituite dalle seguenti: "comma 1-ter, lettere c) e d)".

e i commi da 7 a 11 sono soppressi.

2. All'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a Il comma 1, è sostituito dal seguente:

- 1 "Il presidente è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fra soggetti aventi alta esperienza istituzionale o amministrativa o professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale e logistica, sentito il presidente o i presidenti delle Regioni interessate".

b Il comma 1-bis è soppresso.

Art. 40

(Autonomia finanziaria e gestionale, finanziamento delle infrastrutture portuali)

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

Art. 18 bis

(Autonomia finanziaria e gestionale, finanziamento delle infrastrutture portuali)

- 1 *Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nel piano integrato di distretto e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, a partire dall'anno 2015, a ciascuna autorità è attribuita la percentuale dell'1 per cento di IVA dovuta sulle importazioni delle merci movimentate nel territorio nazionale attraverso i porti amministrati, la quota del 20% può essere ripartita con finalità perequative tenendo conto oltre dei criteri ivi previsti anche della strategicità delle opere a livello nazionale e della efficacia delle stesse ai fini dell'operatività del porto. Per le autorità portuali e logistiche che abbiano proceduto alla fusione, ai sensi dell'art. 6, comma 1-ter, tale percentuale è elevata al 2 per cento.*
- 2 *Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A. Alle autorità è consentito il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato e di finanza di progetto, anche ai sensi dell'articolo 18 della legge 12 novembre 2011, n. 183.*
- 3 *Le autorità possono costituire ovvero partecipare a società, operanti anche all'estero, che esercitano attività accessorie, strumentali o comunque connesse ai compiti istituzionali affidati alle autorità stesse.*
- 4 *Alla data di insediamento degli organi delle autorità di cui all'articolo 6, le autorità portuali sono soppresse e le risorse strumentali, umane e finanziarie risultanti dai bilanci di chiusura delle relative gestioni sono trasferite alle autorità di cui alla presente legge.*

Art. 41

(Marina Resort e implementazione sistema telematico centrale nautica da diporto)

1. Al fine di rilanciare le imprese della filiera nautica, dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al 31 dicembre 2014, le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, rientrano nelle strutture ricettive all'aria aperta.
2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, valutati in 3 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede mediante utilizzo delle somme versate entro il 15 luglio 2014 all'entrata del bilancio dello Stato ai sensi dell'articolo 148, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, che, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, non sono state riassegnate ai pertinenti programmi e che sono acquisite, nel limite di 3 milioni di euro, definitivamente al bilancio dello Stato.
3. All'articolo 1 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 sono apportate le seguenti modifiche:
 - a) al comma 217, dopo le parole: "Il sistema include" sono inserite le seguenti: "l'ufficio di

conservatoria centrale delle unità da diporto”.

b) al comma 219, dopo le parole: “lettere b) e c)” sono inserite le seguenti: ”e agli articoli 2, 15,16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 62, 63 e 65”, dopo le parole: “registri”, le seguenti: “, uffici”, e alla fine del periodo dopo la parola: “amministrative”, le seguenti: “, anche nell’intento di adeguare dette disposizioni al nuovo Sistema.”