

Sistemi portuali, trasporto marittimo e interno

15 settembre 2022

Il settore marittimo e portuale è oggetto di numerosi interventi nel corso della Legislatura. I principali riguardano il recepimento delle direttive europee in materia di sicurezza della navigazione, la modifica delle norme sulla nautica da diporto e su alcune tipologie di patenti nautiche, il sostegno al settore marittimo in relazione all'emergenza Covid-19, le ulteriori misure di semplificazione per le Zone Economiche Speciali e per le Zone Logistiche Semplificate, nonché il completamento delle Autorità di Sistema Portuale. Numerosi interventi sono stati inoltre diretti a semplificare le procedure per la pianificazione degli interventi e degli investimenti nelle aree portuali.

Si è inoltre intervenuti con la proroga della convenzione per la continuità territoriale marittima con le isole maggiori e minori.

In materia di navigazione fluviale e sui laghi, è stata recepita la normativa europea sui requisiti tecnici delle navi.

Quadro di sintesi e interventi recenti

Il **Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** ([decreto legge n. 59 del 2021](#), articolo 1, comma 2, lettera c), assegna al MIMS i seguenti **fondi per il settore marittimo e portuale**:

- per il **rinnovo delle navi, 800 milioni di euro** (45 milioni di euro per l'anno 2021, 54,2 milioni di euro per l'anno 2022, 128,8 milioni di euro per l'anno 2023, 222 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025 e 150 milioni di euro per l'anno 2026) destinati al rinnovo delle flotte (ivi compresa quella relativa ai collegamenti nello Stretto di Messina) e ad aumentare la quantità di combustibili marini alternativi;
- per lo **sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici**, sono assegnati **1,470 miliardi di euro** (300 milioni di euro per l'anno 2021, 400 milioni di euro per l'anno 2022, 320 milioni di euro per l'anno 2023, 270 milioni di euro per l'anno 2024, 130 milioni di euro per l'anno 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026) finalizzati a migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi (è previsto il finanziamento della realizzazione di un nuovo frangiflutti nel porto di Genova);
- per l'**aumento selettivo della capacità portuale** sono assegnate risorse pari a **390 milioni di euro** (72 milioni di euro per l'anno 2021, 85 milioni di euro per l'anno 2022, 83 milioni di euro per l'anno 2023, 90 milioni di euro per l'anno 2024 e 60 milioni di euro per l'anno 2025) essenzialmente dirette ad adeguare la capacità di alcuni porti, sia in entrata dal lato mare sia dal lato terra dei terminal e la gestione delle merci. L'obiettivo degli investimenti è quello di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche;
- per l'**elettrificazione delle banchine (cold ironing)** sono stanziati **700 milioni di euro** (80 milioni di euro per l'anno 2021, 150 milioni di euro per l'anno 2022, 160 milioni di euro per l'anno 2023, 140 milioni di euro per l'anno 2024, 160 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026). L'investimento riguarda 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-Te consiste nella realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria.

Il **DL n. 36/2022**, in attuazione della riforma prevista dal PNRR per la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di **cold ironing**, ha disposto che si considerino **di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità e urgenza i progetti** destinati alla realizzazione di opere e impianti di **elettificazione dei porti**, nonché le opere e le infrastrutture connesse e ha previsto per tali interventi il rilascio di un'autorizzazione unica da parte della regione, all'esito di una conferenza di servizi, con tempi ridotti.

In relazione all'emergenza **COVID-19**, diversi interventi di **sostegno alle attività portuali e al settore della navigazione** sono state previste nei decreti-legge n.18 del 2020 (cosiddetto "decreto Covid"), n. 34 del 2020 (cosiddetto "decreto rilancio"), n. 76 del 2020 (cosiddetto "decreto semplificazioni"), n.104 del 2020 (cosiddetto "decreto agosto"), n. 73 del 2021 (c.d. "decreto sostegni-bis) e nella legge di bilancio 2021, finalizzati a **compensare i danni nel settore**.

Per le **restrizioni** agli spostamenti nel **trasporto marittimo** determinate dall'emergenza **Covid-19** si rinvia al relativo [Tema di documentazione](#).

Misure per la disciplina del **traffico crocieristico** e del **trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia** sono state previste dal decreto-legge n. 45 del 2021. Ulteriori misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la **salvaguardia di Venezia** sono contenute nel **decreto legge n. 103 del 20 luglio 2021** (AC 2329), convertito dalla legge 16 settembre 2021, n. 125. Il **DL 68 del 2022** ha autorizzato il Commissario straordinario a realizzare un ulteriore punto di attracco per garantire lo svolgimento dell'attività crocieristica per il 2022.

La **legge di bilancio 2022** ([legge n. 234 del 2021](#), art. 1, comma 816) ha disposto un finanziamento per i servizi di **trasporto urbano lagunare di Venezia**, nonché un contributo (comma 966) per l'autorità di Sistema portuale Tirreno Centro settentrionale.

E' stata esaminata in IX Commissione la Pdl C. [1259](#) "**Legge quadro in materia di interporti**".

Con [Delibera 12 maggio 2021](#) la **Camera dei Deputati** ha istituito ai sensi dell'[articolo 82 della Costituzione](#), una **Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave «Moby Prince»**, al fine di accertare le cause della collisione del traghetto «Moby Prince» con la petroliera «Agip Abruzzo», avvenuta il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, e le circostanze della morte di centoquaranta persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio in conseguenza della collisione. Il 15 settembre 2022 è stata approvata la [relazione finale \(doc. XXII-bis, n. 2\)](#).

Con il [decreto-legge n. 34 del 2020](#) (articolo 205) è stata **prorogata l'efficacia della convenzione** tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società **CIN S.p.A. per i collegamenti marittimi di interesse nazionale, con le isole maggiori e minori**, non oltre il 28 febbraio 2021. Il [decreto legge n. 45 del 2021](#) prevede l'applicazione delle disposizioni della Convenzione **fino al 31 maggio 2021**, prorogabili di ulteriori trenta giorni in caso di mancata conclusione delle procedure bandite, limitatamente ai collegamenti marittimi con le isole maggiori e minori non adeguatamente assicurati.

Le **misure per le Zone economiche speciali (ZES) e le Zone logistiche semplificate** introdotte dal [decreto-legge n.135 del 2018](#), sono state modificate con il **decreto legge n. 77 del 2021** (c.d. *decreto semplificazioni* - art. 57), che è intervenuto su numerose procedure riguardanti il funzionamento, e la governance delle ZES, relative a: la composizione del Comitato di indirizzo, la nomina dei Commissari straordinari per le ZES, cui viene conferita anche la funzione di stazione appaltante; il supporto amministrativo alla loro attività anche attraverso l'Agenzia per la Coesione e l'introduzione dell'autorizzazione unica in ottica di semplificazione; l'incremento del limite al credito d'imposta per gli investimenti nelle ZES, esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti. Ulteriori modifiche sono state introdotte dal [decreto legge 6 novembre 2021, n. 152](#) (art. 11) che, in attuazione del PNRR, ha introdotto lo **sportello unico digitale** per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES e previsto ulteriori semplificazioni procedurali, anche per la risoluzione delle controversie nei casi di opposizione delle amministrazioni interessate nell'ambito della conferenza dei servizi.

In tema di **sicurezza della navigazione** si è proceduto nel corso della legislatura al **recepimento di direttive dell'Unione europea** in materia: sono stati pubblicati:

- il [decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37](#), di attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di **ispezioni** per l'esercizio in condizioni di sicurezza di **navi Ro-Ro da passeggeri** e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea ([A.G. 139](#));
- il [decreto legislativo 11 maggio 2020, n. 38](#), di recepimento della direttiva (UE) 2017/2109, relativa alla **registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri** che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri ([A. G. 148](#));
- il [decreto legislativo 12 maggio 2020, n. 43](#), di recepimento della direttiva (UE) 2017/2108 contenente disposizioni e norme di **sicurezza per le navi da passeggeri** ([A.G. 140](#));
- il [decreto del Presidente della Repubblica 18 settembre 2020, n. 171](#) concernente il regolamento di attuazione della [direttiva 2014/90/UE](#) **sull'equipaggiamento marittimo** ([A.G. 179](#)).

E' stato inoltre emanato il [Decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 194](#) , di attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 concernente **i requisiti minimi di formazione per la gente di mare** ([AG 281](#)), su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere il 6 ottobre 2021.

La **legge annuale per la concorrenza** 2021 (legge n. 118/2022) prevede la delega al Governo ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un decreto legislativo per la costituzione e il coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle **concessioni di beni pubblici**, nonché la **delega per il riordino** della disciplina delle **concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali, per finalità turistico-ricreative e sportive**. In attesa della riforma si dispone la proroga al 31 dicembre 2023 – ovvero al massimo fino al 31 dicembre 2024 - dell'efficacia delle concessioni demaniali esistenti, riconoscendone la non abusività. Si introduce inoltre il **principio dell'evidenza pubblica** nell'affidamento delle concessioni delle **aree demaniali portuali** da parte delle Autorità di Sistema portuale e una nuova disciplina delle modalità per il rilascio del titolo e per l'esercizio della gestione da parte del concessionario.

Il [decreto legislativo 12 novembre 2020, n. 160](#) entrato in vigore il 22 dicembre 2020, contiene le **disposizioni integrative e correttive** del [decreto legislativo n. 229 del 2017](#) sulla **ristrutturazione della nautica da diporto**.

La **legge 24 luglio 2019, n. 73**, entrata in vigore il 3 agosto 2019, ha inizialmente spostato al 1° gennaio 2020 sia l'**obbligo della patente nautica** per condurre le imbarcazioni da diporto con motore di cilindrata superiore a 750 cc a iniezione a due tempi, che la validità della disciplina attuale che regola la formazione per il **salvamento acquatico**. Successivamente il [decreto-legge n.162 del 2019](#) ha ulteriormente prorogato, al **31 dicembre 2021**, l'applicazione della disciplina sul salvamento acquatico, mentre il termine per l'obbligo di patente nautica è stato differito al **1° gennaio 2021**, prevedendo anche che tale **obbligo della patente** si applichi a regime alle unità con **motori a iniezione a due tempi superiori a 900 cc**. anziché a 750 cc.

In materia di **navigazione fluviale e sui laghi**, è stato definitivamente approvato il [decreto legislativo n. 114 del 2018](#), di attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 **per la definizione dei requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna**, che adegua la disciplina in materia di sicurezza della navigazione interna.

E' stato emanato il [decreto legislativo 16 dicembre 2021, n. 237](#), di attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 relativa al riconoscimento delle **qualifiche professionali nel settore della navigazione interna**, su cui la IX Commissione ha espresso il parere il 26 ottobre 2021 ([AG 304](#)).

Con il [decreto-legge n. 119 del 2018](#) è stata istituita la **nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto**. La IX Commissione ha espresso il 17 ottobre 2019 parere favorevole sulla [proposta di nomina del presidente](#), che è stato nominato con [decreto ministeriale 25 ottobre 2019](#).

Il [decreto legge n. 121 del 2021](#) (art. 4, comma 2) ha inserito il Porto di Arbatax nell'**Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna**, nonché il Porto Isola di Gela, il Porto Rifugio di Gela e il Porto di Licata nell'**Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale**. Il Porto di Saline Joniche è stato inserito nell'elenco dei porti del perimetro dell'**Autorità di sistema portuale dello Stretto**.

Il **decreto legge n. 68 del 2022** ha inserito i seguenti porti: Vasto (Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale), Termoli (Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale), Sciacca (Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale), Pozzallo (Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale).

Dossier

[Legge quadro in materia di interporti](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13977/legge-quadro-materia-interporti.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13977/legge-quadro-materia-interporti.html>

[Misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del traffico crocieristico e del trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14905/misure-urgenti-materia-trasporti-e-disciplina-del-traffico-crociere-e-del-trasporto-marittimo-merci-nella-laguna-veneziana.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14905/misure-urgenti-materia-trasporti-e-disciplina-del-traffico-crociere-e-del-trasporto-marittimo-merci-nella-laguna-veneziana.html>

[Governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15188/governance-del-pnrr-e-primarie-misure-rafforzamento-strutture-amministrative-e-accelerazione-e-snellimento-procedure.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15188/governance-del-pnrr-e-primarie-misure-rafforzamento-strutture-amministrative-e-accelerazione-e-snellimento-procedure.html>

[Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15429/misure-urgenti-tutela-vie-d-acqua-interesse-culturale-e-salvaguardia-veneziana-nonche-disposizioni-urgenti-tutela-del-lavoro.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15429/misure-urgenti-tutela-vie-d-acqua-interesse-culturale-e-salvaguardia-veneziana-nonche-disposizioni-urgenti-tutela-del-lavoro.html>

[D.L. 152/2021 - Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza \(PNRR\) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15851/d-l-152-2021-disposizioni-urgenti-l-attuazione-del-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza-pnrr-e-prevenzione-infiltrazioni-mafiose-1.html)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15851/d-l-152-2021-disposizioni-urgenti-l-attuazione-del-piano-nazionale-ripresa-e-resilienza-pnrr-e-prevenzione-infiltrazioni-mafiose-1.html>

Gli interventi di sostegno al settore portuale e della navigazione in relazione all'emergenza COVID-19

In ragione della crisi derivante dall'emergenza COVID-19 sono state introdotte nel 2020 e sono proseguite per l'anno 2021 diverse **misure di sostegno del comparto marittimo e portuale**.

La [legge n. 234 del 2021](#) (legge di Bilancio 2022) ha previsto un contributo di 2 mln € per l'**Autorità di Sistema portuale Tirreno Centro settentrionale** (comma 966) e la creazione di un'**Agenzia per la somministrazione del lavoro nelle aree portuali** nonché per la riqualificazione professionale dei lavoratori nell'**Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna** (commi 996-998), nonché un fondo presso il MISE per l'innovazione tecnologica e digitale e la sostenibilità dell'industria navale di rilevanza strategica nazionale (comma 712).

Il [decreto legge n. 121 del 2021](#) ha previsto la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuale con il **documento di programmazione strategica di sistema (DPSS)** in attuazione PNRR (art. 4, co. 1-septies).

All'**Autorità di Sistema portuale dello Stretto** sono stati concessi **finanziamenti** (2 milioni di euro per il 2021, 30 milioni di euro per il 2022, 5 milioni di euro per il 2023) al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari (art. 4, co. 3).

Il [decreto legge n. 146 del 2021](#) (art. 5, co. 3-bis), ha disposto la **proroga di 12 mesi** della durata delle **concessioni di aree demaniali e per aree e banchine rilasciate nei porti** nonché per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri. La proroga viene peraltro esclusa per le procedure ad evidenza pubblica già definite con l'aggiudicazione e viene limitata temporalmente per quelle già avviate.

La **legge di bilancio 2021** ha disposto (comma 662) il **rifinanziamento**, con ulteriori **68 milioni di euro per l'anno 2021**, del **Fondo per le Autorità di Sistema portuale**, istituito dall'articolo 199, comma 10-*bis* del **decreto-legge n. 34 del 2020** e successivamente modificato dalla legge di bilancio 2021 e dal **DL 121 del 2021**.

Le risorse sono così destinate:

- 63 milioni € per **compensare la riduzione degli introiti delle Autorità di sistema portuale** (comma 10-*bis*);

- 5 milioni € per **ristorare le imprese di navigazione** operanti con navi minori nel settore del **trasporto turistico di persone via mare e per acque interne** che dimostrino di aver subito un significativo calo del fatturato nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020 (comma 10- *ter*).

In dettaglio il Fondo , in base al comma 10- *bis*, è destinato a compensare, anche parzialmente, le Autorità di sistema portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali.

La **legge di bilancio 2021** ha altresì rifinanziato (comma 665), con **20 milioni di euro per il 2021**, il **Fondo** destinato a **compensare le imprese armatoriali** che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei **trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare per la riduzione dei ricavi tariffari** nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. L'art. 4, co. 4 del **D.L. n. 121/2021** ha ammesso al godimento del beneficio le navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo,

Il Fondo era stato istituito dall'articolo 89 del decreto-legge n. 104 del 2020, con una dotazione di 50 milioni di euro per il 2020.

La stessa legge di bilancio ha poi istituito (comma 666) un **Fondo, con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2021**, destinato a **compensare il settore dei terminal portuali di sbarco e imbarco di persone per la riduzione dei ricavi** per il decremento passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio. La finalità è quella di salvaguardare i livelli occupazionali e la competitività ed efficienza del settore del trasporto marittimo e del comparto crocieristico dei terminal portuali, in considerazione dei danni subiti a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID-19.

Il Fondo è destinato alle imprese titolari di concessioni rilasciate dalle Autorità di sistema portuale (articolo 6 della legge n. 84 del 1994), dei concessionari di aree e banchine portuali (articolo 18 della legge n. 84 del 1994) e dei titolari di concessioni demaniali marittime (articolo 36 del Codice della navigazione). L'attuazione di questa disposizione è rimessa ad un decreto ministeriale.

Il **decreto-legge n. 52 del 2021** (art. 11-*sexies*, co. 3), ha **prorogato fino al 31 dicembre 2021 la possibilità per le navi da crociera iscritte al registro internazionale di svolgere servizi di cabotaggio**.

La norma deroga alle disposizioni dell'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457 che stabilisce, per lo svolgimento di servizi di cabotaggio marittimo svolte da navi iscritte al registro internazionale, il limite massimo di sei viaggi mensili, ovvero di un numero di viaggi, ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine, nel rispetto dei limiti relativi ai requisiti di nazionalità dell'equipaggio imbarcato, subordinatamente ad un accordo da stipularsi tra le associazioni datoriali e sindacali firmatarie del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il settore privato dell'industria armatoriale.

La disposizione era stata introdotta originariamente con l'articolo 48, comma 6, del decreto-legge n. 76 del 2020, che aveva fissato il termine al 31 dicembre 2020, poi prorogato dalla legge di bilancio 2021 (comma 663) al 30 aprile 2021.

Il **decreto-legge n. 73 del 2021** (art. 73, co. 7), come modificato dall'art. 4, comma 4-bis del **D.L. n. 121 del 2021**, ha **prorogato al 31 dicembre 2021 l'esonero dal versamento degli oneri previdenziali e assistenziali**, previsto dal DL 104 del 2020 per le **imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano** che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonché adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unità navali.

Si tratta dei benefici previsti dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997 n. 457 per le imprese armatrici con personale imbarcato su navi iscritte al Registro Internazionale.

Per l'anno 2020 era prevista l'erogazione di 28 milioni di euro; per il 2021 le risorse assegnate sono 35 milioni di euro (legge di bilancio 2021, art. 1, comma 664).

In materia di **semplificazioni il decreto-legge n.183 del 2020** (art. 13, comma 4) ha prorogato fino al 31 agosto 2021 le disposizioni, introdotte dal decreto-legge n. 18 del 2020 (art. 103-bis) che consentono di **stipulare i contratti di arruolamento**, secondo le procedure di cui al codice della navigazione ma **in deroga alle relative formalità, direttamente a bordo delle navi**. L'articolo 4, comma 6 del **D.L. n.**

121/2021 ha **prorogato fino al 31 dicembre 2021** tali procedure semplificate di stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo.

La misura originariamente prevista fino al 31 agosto 2020, era stata prorogata al 31 dicembre 2020 dal decreto-legge n.76 del 2020.

Il decreto-legge n.183 del 2020 (art. 11, co. 6) ha altresì differito al **30 giugno 2021** (dal 31 dicembre 2020) **il termine finale di possibile operatività delle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale** - previste da una disciplina transitoria decorrente dal 1° gennaio 2017 per i porti contraddistinti da particolari stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche -prevedendo uno stanziamento **per l'anno 2021, pari a 5,1 milioni di euro**, ai fini della corresponsione, in favore dei lavoratori iscritti negli elenchi delle medesime agenzie, dell'**indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro**.

Il **decreto-legge n. 41 del 2021** (art. 9-bis), ha disposto il **riconoscimento in favore dei lavoratori** (tra cui quelli addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo e occupati con contratto a tempo indeterminato) **delle imprese operanti nei porti** nei quali almeno l'80 per cento della movimentazione di merci "containerizzate" avvenga o sia avvenuta negli ultimi cinque anni in modalità **transshipment**, dell'**indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro** e in cui si sia realizzata una sensibile diminuzione del traffico rotabile e passeggeri e sussistano stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche e delle imprese portuali; le risorse sono pari a circa 2,7 milioni di euro.

Ulteriori **disposizioni di sostegno alle Autorità di Sistema portuale**, nonché al traffico merci ed al lavoro nei porti in ragione della crisi derivante dall'epidemia di COVID-19 sono state inoltre introdotte nel **2020**.

Con il **decreto-legge n. 34 del 2020** (art. 199) si è prevista la **possibilità** per le **Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro** di accordare delle **riduzioni fino all'azzeramento dei canoni concessori** sia per le concessioni dei beni demaniali sia per le concessioni per i servizi portuali e relativi a operazioni portuali e per concessioni di aree e banchine marittime e servizi di supporto ai passeggeri, sospesi dal precedente decreto-legge n. 18 del 2020, assegnando anche fino a 6 milioni di euro, **poi portati a 26 milioni di euro dal [D.L. n. 104 del 2020](#)**, per le Autorità che siano prive di risorse proprie utilizzabili a tali fini.

L'art. 4, comma 5 del **[D.L. n. 121 del 2021](#)** consente alle Autorità di sistema portuale e all'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, di **continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori** utilizzando a tal fine anche il proprio avanzo di amministrazione limitatamente all'anno 2020.

Con i commi 6-bis e 6-ter, dello stesso art. 4 del decreto legge n. 121/2021 è consentito alle Autorità di sistema portuale - risultate soccombenti in sentenze esecutive, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali - di utilizzare le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 278 della legge n. 208 del 2015 che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

L'articolo 4, commi 5-bis, 5-ter e 5-quater, del decreto legge n. 121/2021 prevedono un ulteriore **contributo**, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, **al soggetto fornitore di lavoro portuale da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**.

Il **decreto-legge n. 18 del 2020** aveva previsto la **sospensione** del pagamento dei canoni per le operazioni ed i servizi portuali e delle concessioni per banchine portuali fino al 31 luglio 2020 (pagamento anche senza interessi entro il 31 dicembre 2020 con modalità definite dalle AdSP), nonché la **sospensione** dei canoni delle concessioni demaniali marittime rilasciate dalle Autorità di sistema portuale (con pagamento entro il 30 settembre 2020, senza interessi). Il medesimo decreto-legge ha disposto la disapplicazione della tassa di ancoraggio fino al 30 aprile 2020.

Il **decreto-legge 34 del 2020**, consente poi che le Autorità di sistema portuale, nonché l'Autorità portuale di Gioia Tauro, corrispondano al **soggetto fornitore di lavoro portuale un contributo**, nel **limite massimo di 4 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020 e 2021**, pari a 90 euro per ogni dipendente in relazione a ciascuna minore giornata di lavoro, rispetto al corrispondente mese del 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID -19.

Inoltre il decreto-legge **proroga di due anni** le autorizzazioni **in corso per i soggetti fornitori di lavoro portuale**. Il **decreto-legge n. 104 del 2020** ha inoltre previsto che fino a concorrenza del limite di spesa di 4 milioni di euro, l'Autorità di sistema portuale o l'Autorità portuale può altresì riconoscere **in favore di imprese** che svolgono attività portuali in aree concesse dall'autorità di sistema portuale e affidatarie di alcune attività comprese nel ciclo operativo, un contributo, pari a euro 90 per ogni turno lavorativo prestato in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019 alle medesime condizioni sopra ricordate. Tale beneficio può essere riconosciuto da parte delle Autorità marittime, relativamente ai porti non sede di Autorità di sistema portuale, a valere sulle risorse previste per la riduzione dei canoni concessori.

Ulteriori **proroghe** di 12 mesi (poi portate a **24 mesi dal DL n. 146 del 2021**) hanno ad oggetto le **autorizzazioni rilasciate per le operazioni portuali**, le **concessioni di aree demaniali per aree e banchine** (salvo nel caso in cui le autorizzazioni e le concessioni sopra ricordate abbiano formato oggetto di aggiudicazione fino al 23 febbraio 2020) **e le concessioni per il servizio di rimorchio**, in corso o scadute tra il 31 gennaio 2020 e l'entrata in vigore del decreto-legge. La proroga viene peraltro esclusa per le procedure ad evidenza pubblica già definite con l'aggiudicazione e viene limitata temporalmente per quelle già avviate.

Inoltre sono state prorogate di 12 mesi le concessioni per la **gestione del servizio ferroviario portuale**.

Sempre con riferimento alle **concessioni di aree portuali**, il decreto-legge n. 34/2020 consente che le **Autorità di sistema portuale** e l'Autorità portuale di Gioia Tauro **destinino temporaneamente aree e banchine di competenza a funzioni portuali diverse da quelle previste nei piani regolatori portuali vigenti**, fino allo scadere dei sei mesi successivi alla cessazione dello stato d'emergenza. Un'ulteriore modifica introdotta con il decreto-legge n.104 del 2020 prevede che quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.

Un **supporto**, pari a **24 milioni di euro per l'anno 2020** è stato previsto a beneficio delle **società cooperative che offrono servizi di ormeggio**, per le quali si è disposto un **indennizzo** per le ridotte prestazioni di ormeggio rese dal 1° febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019 (art. 199, comma 7, lettera b) del decreto-legge n. 34 del 2020). Il **decreto-legge n. 104 del 2020** ha disposto che tali risorse possano essere utilizzate anche per compensare gli ormeggiatori della mancata riscossione, ascrivibile all'emergenza epidemiologica da COVID-19, dei corrispettivi relativi ai servizi effettuati nel periodo compreso tra il 1° febbraio 2020 e il 15 ottobre 2020, nonché per le minori entrate derivanti dalla riduzione delle tariffe applicabili ai servizi di ormeggio effettuati tra la data di entrata in vigore della citata disposizione e il 31 dicembre 2020. L'applicazione della disposizione è rimessa alle autorità marittime. Il decreto-legge n. 73 del 2021 ha disposto che le eventuali risorse residue e non assegnate siano attribuite a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni di ormeggio rese dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021 rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019.

Il **decreto-legge n.104 del 2020** prevede inoltre (art. 93, commi 3 e 4) misure per **estendere** ad altre imprese che svolgono operazioni e servizi portuali **l'ambito dei lavoratori che confluiscano nelle agenzie per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale**, previste in via temporanea dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020. Il medesimo decreto-legge ha altresì previsto che, con riferimento alle revisioni del classamento delle aree destinate ad attività portuali, gli atti di aggiornamento delle rendite catastali rideterminate abbiano effetto dal 1° gennaio 2020, in deroga a quanto previsto dalla disciplina ordinaria.

Le Autorità di sistema portuale

La riforma delle Autorità portuali

In coerenza con quanto previsto dal Piano strategico della portualità e della logistica è stato realizzato, con il **decreto legislativo n. 169/2016**, un **riordino del sistema portuale**, che ha previsto :

1) il superamento della logica dell'Autorità portuale intesa come struttura amministrativa per lo più coincidente con una singola struttura portuale (monoscalo) e, pertanto, la **sostituzione delle vecchie autorità portuali con nuove Autorità di sistema portuale (AdSP)** alle quali fanno capo più porti;

2) la conseguente **riduzione del numero delle autorità portuali** che sono state portate **da 24**, inizialmente a 15 e successivamente **a 16 dal decreto-legge n. 119 del 2018**, accorpando 57 porti italiani (con la possibilità di ulteriori riduzioni di strutture sulla base del monitoraggio della riforma, da effettuare

dopo tre anni dall'entrata in vigore della stessa). E' previsto che le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale o nazionale. Si prevede che nei porti nei quali aveva sede un'autorità portuale soppressa sia istituito un **Ufficio territoriale portuale**;

3) una nuova **programmazione degli investimenti portuali** e una nuova procedura per i **piani regolatori portuali**;

4) la previsione del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese portuali;

5) la riarticolazione della *governance*.

Il Governo era stato delegato dall'articolo 8, comma 1, lettera f), della [legge 7 agosto 2015, n. 124](#), a prevedere la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle **autorità portuali**, di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di autorità di sistema, alla *governance*, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali nonché alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti". In attuazione di questa legge delega il [decreto legislativo n. 169/2016](#) (pubblicato in Gazzetta Ufficiale 31 agosto 2016) è entrato in vigore il 15 settembre 2016

Successivamente, è stato emanato il [decreto legislativo n. 232 del 2017](#) che contiene **disposizioni integrative e correttive** del precedente decreto legislativo.

Con riferimento agli **organi delle Autorità di Sistema Portuale** sono previsti in particolare:

a) il **Presidente** dell'Autorità di sistema portuale con "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale", che è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con le Regioni interessate, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta;

b) il **Comitato di Gestione** che sostituisce il vecchio comitato portuale e che risulta composto **esclusivamente da soggetti istituzionali** (presidente dell'Autorità di sistema portuale, che lo presiede, un componente designato dalla regione o da ciascuna regione dalle regioni il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane il cui territorio è incluso nel sistema portuale; un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni capoluogo di provincia sede di porto o dei comuni ex sede di autorità portuale inclusi nell'Autorità di sistema portuale; un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto nelle materie di competenza). Con riguardo ai componenti di tale organo sono state inoltre previste specifiche forme di inconfirmità.

c) l'**Organismo di partenariato della risorsa mare** che è un nuovo organo con funzioni consultive dei rappresentanti degli operatori e delle imprese, composto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti che fanno parte del sistema dell'AdSP e in cui confluisce la rappresentanza delle categorie professionali e delle imprese: vi partecipano, tra gli altri, le associazioni datoriali e sindacali rappresentative delle categorie operanti in porto ed i rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli operatori logistici, ferroviari, turistici che operano nel porto;

d) la **Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale**, istituita a livello centrale con sede presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come **organo di coordinamento nazionale delle nuove Autorità** con il compito di coordinare e armonizzare le scelte strategiche per i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche relative alle concessioni demaniali marittime e le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

Oltre a tali aspetti sono state modificate le competenze dei diversi organi (dal presidente, al comitato di gestione, al segretario generale), alcune competenze dell'autorità marittima, e sono state introdotte altre disposizioni di semplificazione e di coordinamento. E' infine stata prevista la costituzione di società cooperative per i servizi di ormeggio.

Le nuove Autorità di Sistema portuale

Di seguito sono indicate **le 16 nuove Autorità di sistema portuale**, il **porto sede dell'Autorità** (in grassetto) e gli altri porti che ne fanno parte, come successivamente modificati ed a seguito della modifica normativa che ha istituito l'Autorità di sistema portuale dello Stretto:

- *Mare Ligure occidentale*: **Genova**, Savona, Vado Ligure;
- *Mare Ligure orientale*: **La Spezia**, Marina di Carrara;
- *Mar Tirreno settentrionale*: **Livorno**, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo;
- *Mar Tirreno centro-settentrionale*: **Civitavecchia**, Fiumicino, Gaeta;
- *Mar Tirreno centrale*: **Napoli**, Salerno, Castellammare di Stabia;

- *Mare di Sardegna*: **Cagliari**, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Porto di Arbatax e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale);
- *Mari Tirreno Meridionale e Jonio*: **Gioia Tauro**, Crotone (porto vecchio e nuovo); Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Vibo Valentia;
- *Sistema portuale dello Stretto*: **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni, Tremestieri, Reggio Calabria, Saline Joniche;
- *Mare di Sicilia occidentale*: **Palermo**, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani, Porto Rifugio di Gela, Porto Isola di Gela, Licata, Sciacca;
- *Mare di Sicilia orientale*: **Augusta**, Catania e Pozzallo;
- *Mare Adriatico meridionale*: **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli, Termoli;
- *Mare Ionio*: **Taranto**;
- *Mare Adriatico centrale*: **Ancona**, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona e Vasto;
- *Mare Adriatico centro-settentrionale*: **Ravenna**;
- *Mare Adriatico settentrionale*: **Venezia**, Chioggia;
- *Mare Adriatico orientale*: **Trieste**, Monfalcone (**).

(**) L'inserimento nell'Autorità portuale del Mare Adriatico orientale del porto di **Monfalcone** è avvenuta con DPR 29 marzo 2018, n. 57 (in vigore dal 14 giugno 2018).

Il [decreto legge n. 121 del 2021](#) (art. 4, comma 2) ha inserito il Porto di Arbatax e il Porto Rifugio nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, nonché il Porto Isola di Gela e il Porto di Licata nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Il Porto di Saline Joniche è stato inserito nell'elenco dei porti del perimetro dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

Il [decreto legge n. 68 del 2022](#) ha inserito i seguenti porti: Vasto (Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale), Termoli (Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale), Sciacca (Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale), Pozzallo (Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale).

Con riferimento alle modifiche dei porti che fanno parte delle diverse Adsp, la riforma prevede che con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti possono essere apportate, **su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata**, modifiche all'allegato A (che indica i porti appartenenti a ciascuna Adsp) per consentire sia l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale - o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione - all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente sia il **trasferimento di un porto a una diversa AdSP, previa intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l'AdSP di destinazione**. Inoltre con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previo parere della Conferenza unificata possono essere **modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite Autorità di sistema portuale**.

Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo attuativo della riforma, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere **ridotto il numero delle Autorità di sistema portuale**.

I porti che sono stati individuati come **sede dell'Autorità** fanno parte della **rete centrale transeuropea (c.d. core)**. Il **Regolamento UE n. 1315/2013** definisce la rete europea dei trasporti indicando una rete centrale ("core") che consiste di quelle parti della rete che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e, pertanto, da completare entro il 2030, e una rete "globale" ("*comprehensive*") connessa alla rete centrale, di cui costituisce l'articolazione primaria, che è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale, da completarsi entro il 2050. Nelle reti sono indicati collegamenti ferroviari, portuali, aeroportuali, di navigazione interna, stradali e intermodali interconnessi per assicurare una mobilità efficiente nel continente europeo.

Il **D.L. n. 50 del 2022** consente alle Autorità di sistema portuale (AdSP) di costituire una o più comunità energetiche rinnovabili, con l'esclusione degli impianti nelle aree naturali protette. Disposizioni fiscali inerenti alle attività delle Autorità di sistema portuale sono prevista dal **D.L. n. 68/2022**.

La procedura di nomina del Presidente e l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto

Con il [decreto-legge n.119 del 2018](#) è stata prevista l'istituzione della **nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto**, comprendente i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, scorporando pertanto tali porti dall'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

Tale intervento rappresenta **una prima modifica** dell'impianto complessivo della riforma delle Autorità di sistema portuali realizzata dal [decreto legislativo n.169/2016](#).

A seguito dell'istituzione di tale nuova Autorità di sistema portuale, è stata avviata la **procedura di nomina del Presidente dell'Autorità**, ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 che prevede che il Presidente sia nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Presidente o i Presidenti della regione interessata, ferma restando l'applicazione della disciplina generale di cui alla [legge 24 gennaio 1978, n.14](#), avente ad oggetto la disciplina dei pareri parlamentari sulle nomine proposte o designazioni di presidenti e vicepresidenti di istituti e di enti pubblici, anche economici.

La legge prevede che, in caso di mancata intesa tra Ministero e Presidenti delle regioni interessate, si applichi la procedura di cui all'[articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241](#), che disciplina il superamento del dissenso nell'ambito di conferenze di servizi decisorie. Tale norma dispone, tra l'altro, che le regioni o le province autonome che abbiano espresso in modo inequivoco il proprio motivato dissenso possono proporre opposizione al Presidente del Consiglio dei ministri. La proposizione dell'opposizione sospende l'efficacia della determinazione. La Presidenza del Consiglio dei ministri indice, per una data non posteriore al quindicesimo giorno successivo alla ricezione dell'opposizione, una riunione con la partecipazione delle amministrazioni che hanno espresso il dissenso e delle altre amministrazioni. In tale riunione i partecipanti formulano proposte, in attuazione del principio di leale collaborazione, per l'individuazione di una soluzione condivisa. Se non viene individuata una soluzione condivisa può essere indetta, entro i successivi quindici giorni, una seconda riunione, che si svolge con le medesime modalità e allo stesso fine. Qualora all'esito delle suddette riunioni, e comunque non oltre quindici giorni dallo svolgimento della riunione, l'intesa non sia raggiunta, la questione è rimessa al Consiglio dei ministri. Alla riunione del Consiglio dei ministri possono partecipare i Presidenti delle regioni o delle province autonome interessate. Qualora il Consiglio dei ministri non accolga l'opposizione, la determinazione acquisisce definitivamente efficacia.

La proposta di nomina del **Presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto** (ingegnere Paolo Mario Mega) è stata sottoposta al parere delle Camere ([proposta di nomina n. 33](#), su cui la IX Commissione ha espresso parere favorevole in data 17 ottobre 2019). Il Ministero ha formulato la propria proposta di nomina e, con nota del 7 maggio 2019, ha informato i Presidenti delle regioni Calabria e Sicilia chiedendo l'intesa ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994. Le regioni Calabria e Sicilia hanno tuttavia negato l'intesa (rispettivamente con note del 15 e del 22 maggio). A fronte di tale diniego il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto conclusa la fase endoprocedimentale prevista dalla legge e, a fronte di ciò, la regione siciliana ha fatto opposizione alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Il 25 luglio 2019 è stata indetta, ai sensi della normativa vigente una riunione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni interessate ai sensi della vigente normativa ma non è stata raggiunta l'intesa. La questione è stata quindi rimessa al Consiglio dei ministri che si è pronunciato il 6 agosto 2019 nel senso di condividere le posizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, respingendo conseguentemente l'opposizione della Regione siciliana.

Si segnala che la regione Calabria ha **impugnato dinanzi alla Corte costituzionale il decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119** che ha istituito l'Autorità di sistema portuale dello Stretto per violazione dell'articolo 117, terzo comma, della Costituzione. La [sentenza della Corte Costituzionale n. 208 del 2020](#) ha **tuttavia rigettato l'impugnazione**. Il Presidente è stato nominato con [decreto ministeriale 25 ottobre 2019](#).

La **IX Commissione** della Camera ha espresso, nel 2020 e nel **2021**, il proprio **parere** sulle seguenti **proposte di nomina dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale**:

- dott. Zeno D'Agostino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare Adriatico orientale** (Proposta di nomina n.67- Parere favorevole)
- dott. Pino Musolino a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar Tirreno centro-settentrionale** (Proposta di nomina n.68- Parere favorevole);
- dott. Paolo Emilio Signorini a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar Ligure occidentale** (Proposta di nomina n.69- Parere favorevole);
- dott. Daniele Rossi a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare Adriatico centro-settentrionale** (Proposta di nomina n.70- Parere favorevole);
- dott. Mario Sommariva a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare Ligure orientale** (Proposta di nomina n.71- Parere favorevole);
- prof. Sergio Prete a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar Ionio** (Proposta di nomina n.72- Parere favorevole);
- avv. Andrea Annunziata a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar Tirreno centrale** (Proposta di nomina n.73- Parere favorevole);

- dott. Luciano Guerrieri a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar Tirreno settentrionale** (Proposta di nomina n. 75- Parere favorevole);
- dott. Fulvio Lino di Blasio a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare Adriatico settentrionale** (Proposta di nomina n. 84 Parere favorevole);
- ing. Matteo Africano a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare Adriatico centrale** (Proposta di nomina n. 85 - Parere favorevole);
- avv. Ugo Patroni Griffi a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del **Mare Adriatico meridionale** (Proposta di nomina n. 86 - Parere favorevole);
- dott. Andrea Agostinelli a a presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei **Mari Tirreno meridionale e Ionio** (Proposta di nomina n. 87- Parere favorevole);
- prof. Massimo Deiana a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare di Sardegna** (Proposta di nomina n.89- Parere favorevole);
- dott. Pasqualino Monti a presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mare di Sicilia occidentale** (Proposta di nomina n. 90-Parere favorevole)

I finanziamenti per le infrastrutture portuali e le semplificazioni amministrative.

I fondi del PNRR

Il **decreto legge n. 59 del 2021**, relativo al **Fondo complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (PNRR) prevede 1,860 miliardi di euro per il finanziamento di alcuni **interventi infrastrutturali nel settore portuale**. In particolare:

-per lo **sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici**, sono assegnati **1,470 miliardi di euro** (300 milioni di euro per l'anno 2021, 400 milioni di euro per l'anno 2022, 320 milioni di euro per l'anno 2023, 270 milioni di euro per l'anno 2024, 130 milioni di euro per l'anno 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026) finalizzati a migliorare l'accessibilità marittima principalmente attraverso interventi di rafforzamento e consolidamento su dighe, moli e banchine, anche per consentire l'adeguamento al crescente tonnellaggio delle navi (è previsto il finanziamento della realizzazione di un nuovo frangiflutti nel porto di Genova);

- per l'**aumento selettivo della capacità portuale** sono assegnate risorse pari a **390 milioni di euro** (72 milioni di euro per l'anno 2021, 85 milioni di euro per l'anno 2022, 83 milioni di euro per l'anno 2023, 90 milioni di euro per l'anno 2024 e 60 milioni di euro per l'anno 2025) essenzialmente dirette ad adeguare la capacità di alcuni

porti, sia in entrata dal lato mare sia dal lato terra dei terminal e la gestione delle merci. L'obiettivo degli investimenti è quello di aumentare la capacità portuale, sia attraverso opere di dragaggio sia con lo sviluppo di nuovi moli e/o di nuove piattaforme logistiche.

Per l'**elettrificazione delle banchine (cold ironing)** sono stanziati **700 milioni di euro** (80 milioni di euro per l'anno 2021, 150 milioni di euro per l'anno 2022, 160 milioni di euro per l'anno 2023, 140 milioni di euro per l'anno 2024, 160 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026). L'investimento riguarda 34 porti, di cui 32 appartenenti alla rete TEN-Te consiste nella realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla riva alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria.

Il **DL n. 36/2022**, in attuazione della riforma prevista dal PNRR per la semplificazione delle procedure di autorizzazione per gli impianti di **cold ironing**, ha disposto che si considerino **di pubblica utilità e caratterizzati da indifferibilità e urgenza i progetti** destinati alla realizzazione di opere e impianti di **elettrificazione dei porti**, nonché le opere e le infrastrutture connesse e ha previsto per tali interventi il rilascio di un'autorizzazione unica da parte della regione, all'esito di una conferenza di servizi, con tempi ridotti.

Il finanziamento e lo sviluppo delle infrastrutture portuali

Il **finanziamento degli interventi infrastrutturali nei porti**, a partire dal 2017, usufruisce di una **quota dei Fondi per lo sviluppo infrastrutturale del Paese**, istituiti in sede di legge annuale di bilancio, in particolare tali Fondi sono:

- il **Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese**, istituito presso il MEF (cap. 7258) dall'art. 1, comma 140 della legge di Bilancio 2017 e successivamente rifinanziato con la legge di Bilancio 2018 (legge n. 205 del 2017, art. 1, comma 1072).
- il **Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese**, istituito dalla legge di Bilancio 2019 (legge n. 145 del 2018, art. 1, comma 95).
- un ulteriore **Fondo finalizzato al rilancio degli investimenti del Paese**, istituito presso il MEF (cap. 7575) e destinato al finanziamento delle infrastrutture, al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese (legge n. 160 del 2019, art.1, comma 14), con particolare riferimento all'economia circolare, alla decarbonizzazione dell'economia, alla riduzione delle emissioni, al risparmio energetico, alla sostenibilità ambientale, e, in generale, ai programmi di investimento e ai progetti a carattere innovativo, anche attraverso contributi ad imprese, ad elevata sostenibilità e che tengano conto degli impatti sociali (per approfondimenti si rinvia al Tema curato dal Servizio Studi della Camera "[Il fondo per gli investimenti delle Amministrazioni centrali dello Stato](#)").

La quota annuale di tali fondi destinata al finanziamento dei porti è stabilita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Con il DPCM 21 luglio 2017 è stata attribuita al settore portuale una quota di **318,5 milioni di euro**, riferita ai fondi di cui all'art. 1, comma 140 della legge n. 232 del 2016;

Con il decreto ministeriale n. 71 del 28 febbraio 2018 si è proceduto alla programmazione delle risorse stanziare nel primo quinquennio di validità del Fondo, pari a complessivi euro 108,5 milioni e conseguentemente ad individuare una prima tranche di interventi cui destinare le risorse in questione **per un importo complessivo di euro 103,5 milioni**. Con il DPCM 28 novembre 2018 la quota delle risorse assegnate al citato Fondo ai sensi dell'articolo 1, comma 1072 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 attribuita al settore portuale è stata stabilita, complessivamente, per gli anni 2020-2028, **in euro 200.307.559**.

Il **DPCM 11 giugno 2019** è stata ripartita la quota del fondo di cui alla legge di bilancio 2019 (articolo 1, comma 95, legge n. 145 del 2018), assegnando al settore portuale complessivamente, **361.347.486 euro**.

Con [decreto del Ministro per le infrastrutture e trasporti 13 agosto 2020](#) (G.U. 2/10/2020), è stato definito il riparto delle risorse dei Fondi sopra citati per **la quota attribuita al settore portuale**, attraverso **la programmazione delle risorse assegnate con l'individuazione di progetti infrastrutturali prioritari in ambito portuale**, a seguito delle **richieste** delle opere da finanziare **delle Autorità di Sistema Portuale**. Le opere ritenute prioritarie e meritevoli di finanziamento, in quanto più rispondenti a criteri di sostenibilità ambientale, messa in sicurezza delle infrastrutture ovvero di completamento di opere già parzialmente finanziate, sono elencate nell'allegato 1 al decreto, per un importo complessivo di 906.428.595 euro. Gli interventi finanziati nella prima fase sono elencati nell'Allegato 2, per un importo di **794.212.595 euro**.

A successivi decreti viene rinviato il finanziamento delle opere indicate nell'allegato 3, contenente gli interventi da finanziare con le risorse del Fondo per il rilancio degli investimenti previsto dall'art. 1, comma 14 della legge di Bilancio 2020 (legge n. 160 del 2019), per un importo di 112,216 milioni di euro) e dell'allegato 4, contenente gli interventi ancora in corso di valutazione, che saranno finanziati prioritariamente attraverso le risorse del Fondo infrastrutture 2020 e successivi finanziamenti (per un totale di 77,2 milioni di euro).

Altri finanziamenti al settore portuale sono stati previsti con specifiche disposizioni nelle leggi di bilancio. In particolare la legge di bilancio 2021 ha previsto un contributo di **4 milioni di euro** per l'anno 2021 di **5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 6 milioni di euro per l'anno 2023 per interventi di riqualificazione del porto di Reggio Calabria**. La **legge di bilancio 2020** ha attribuito risorse dirette a consentire i **lavori di ristrutturazione e messa in sicurezza del porto di Barletta** (5 milioni di euro ripartiti tra il 2019 e il 2020) e **un finanziamento di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2020, 2021 e 2022**, al fine di consentire **l'ammodernamento e lo sviluppo dell'area del retroporto di Gioia Tauro**.

Il **D.L. 68/2022** reca un'autorizzazione di spesa in favore dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale per l'adeguamento delle banchine dei porti di Monfalcone e Trieste

Le semplificazioni degli interventi nelle aree portuali

Con riferimento alle **semplificazioni procedurali per l'esecuzione di interventi nelle aree portuali** gestite dalle Autorità di sistema portuale, il **decreto-legge n. 76 del 2020** (art. 48) prevede un regime semplificato per l'individuazione dei beni da sottoporre a vincolo preordinato all'esproprio, sia prevedendo che il vincolo possa essere disposto direttamente nell'ambito del piano regolatore portuale, sia stabilendo, ove l'opera pubblica non sia prevista già dal piano regolatore portuale, che in tal caso possa procedersi nell'ambito di una conferenza di servizi. Ulteriore semplificazione concerne la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici con riguardo agli **adeguamenti tecnico funzionali nelle aree portuali**. Tale dichiarazione deve essere conseguita solo con riferimento ad opere da realizzare nelle aree portuali **destinate a funzioni di interazione porto-città**, prevedendo il **silenzio assenso** decorsi 45 giorni dall'istanza e sopprimendo **l'atto di approvazione** dell'adeguamento tecnico funzionale **da parte della regione** nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo.

Il decreto-legge introduce altresì (art. 199-bis), **requisiti più restrittivi ai fini dell'esecuzione in autoproduzione delle operazioni portuali**, prevedendo che l'autoproduzione sia possibile solo qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo.

Un ulteriore intervento di semplificazione concerne **l'accertamento di conformità urbanistico-edilizia delle opere pubbliche portuali**, prevedendo che lo stesso avvenga: nell'ambito della stessa procedura prevista per gli adeguamenti tecnico funzionali, **nel caso** in cui l'approvazione del progetto comporti **modifiche plano-batimetriche** al piano regolatore portuale mentre, **nel caso di assenza di modifiche plano-batimetriche**, nell'ambito del procedimento di approvazione del progetto disciplinato dall'art. 27 del D.Lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici). Viene altresì precisato che, in tal caso, **l'accertamento di conformità di cui trattasi sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti** (atti di intesa, pareri, titoli abilitativi anche edilizi, autorizzazioni e nulla osta) **previsti da leggi statali e regionali**. Ulteriori norme di semplificazione concernono i depositi temporanei dei fanghi derivanti da attività di dragaggio e la ridefinizione del perimetro dei siti d'interesse nazionale che ricadono nel perimetro delle Autorità di sistema portuale.

L'autonomia finanziaria dei porti

Per potenziare **l'autonomia finanziaria dei porti** è stato **istituito nel 2012**, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, il **Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti**, disciplinato dall'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, **per la realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali** e nei piani operativi triennali, nonché per il **potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti** e nei **collegamenti stradali e ferroviari** portuali e per gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

Il Fondo viene **alimentato annualmente con l'1% del gettito dell'IVA sull'importazione di merci introdotte** nel territorio nazionale **tramite ciascun porto** rientrante nelle circoscrizioni delle autorità portuali, con il limite di **70 milioni di euro annui**.

Per quanto riguarda il **meccanismo di ripartizione del Fondo**, i commi 2 e 4 dell'art. 18-bis prevedono che entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifichi l'ammontare dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel fondo. Il Fondo viene poi **ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

Le Autorità di sistema portuale devono trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali relative al fondo.

Sulla norma che disciplina il Fondo sono intervenuti i decreti-legge n. 69 e 145 del 2013, la legge di Stabilità 2015 nonché il decreto legislativo n. 169 del 2016, di riforma delle Autorità portuali.

Nel **bilancio triennale 2021-2023** la dotazione del **Fondo** è stata determinata in **46 milioni di euro** per ciascuno degli anni.

Con riferimento alle altre risorse per il finanziamento delle opere portuali il Fondo per le infrastrutture portuali, istituito dal decreto-legge n. 40 del 2010, ha una dotazione di **61.005.118 euro** per il 2021,

70.200.000 euro per il 2022 e **69.142.453 euro** per il 2023.

Il Fondo perequativo per le autorità portuali, istituito dalla legge n.296 del 2006 (comma 983) con uno stanziamento permanente di 50 milioni di euro annui, ha invece una dotazione nel **bilancio triennale 2021-2023 di 47.807.561 euro** per ciascuno degli anni.

L'articolo 22, comma 3, del **decreto-legge n. 69/2013** ha stabilito: a) l'innalzamento **da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui** del tetto del Fondo; b) la possibilità di destinare le risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali. Il limite è stato successivamente riportato a 70 milioni di euro dalla legge di Stabilità 2015 (legge n. 190/2014, comma 236). Il **decreto-legge n. 145 del 2013** (art. 13, co. 6) ha poi previsto che una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis sia assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili, finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani e a rendere più efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali. La **legge di Stabilità 2015** (legge n. 190/2014, comma 236), ha successivamente previsto **l'assegnazione ai porti, da parte del CIPE**, di una quota di risorse del Fondo, pari a **20 milioni € annui dal 2015 al 2024, senza l'applicazione delle procedure dell'articolo 18-bis della legge n. 84/1994, per gli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitività** dei porti e all'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali.

Il **decreto legislativo n. 169/2016** che ha introdotto le **Autorità di sistema portuale**, ha previsto (art. 18-bis, comma 5) che queste in ogni caso, fare ricorso a forme di **compartecipazione del capitale privato**, secondo la disciplina della tecnica di **finanza di progetto** per la realizzazione di tali opere e interventi infrastrutturali nei porti, 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.

Gli interventi di sostegno alla portualità ligure a seguito del crollo del "Ponte Morandi"

Con il **decreto-legge n.109 del 2018** sono stati posti in essere i primi interventi di sostegno alla funzionalità del sistema portuale ligure. In primo luogo sono stati attribuiti **8 milioni di euro per l'anno 2018, 15 milioni di euro per l'anno 2019 e 7 milioni di euro per l'anno 2020** per la progettazione e **realizzazione**, con carattere di urgenza, di **infrastrutture ad alta automazione**, di sistemi informatici e delle relative opere accessorie **per garantire l'ottimizzazione dei flussi veicolari logistici in ingresso e in uscita dal porto di Genova**, ivi compresa la realizzazione del varco di ingresso di Ponente (riguardo tali interventi la **legge di bilancio per il 2019**, ai commi 1025-1027 dell'articolo 1, prevede che, per l'anno 2019, tali attività siano affidate al Commissario straordinario per la ricostruzione). Sono quindi state attribuite risorse **per 375.000 euro** per l'anno 2018 e **875.000 euro** per l'anno 2019 alla Direzione marittima-Capitaneria di Porto di Genova le cui **esigenze di servizio a supporto dell'operatività del porto** (articolo 6).

Si è previsto poi un **incremento della quota di riparto del Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti** disciplinato dall'articolo 18-bis, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (si veda l'apposito paragrafo), riconosciuta ai porti ricadenti nell'ambito della Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale, prevedendo che questa quota venga stabilita, per gli anni 2018 e 2019 nella misura del 3 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto **nel limite di 30 milioni di euro annui**. Si tratta pertanto di un innalzamento dall'1% al 3% della quota del Fondo a favore dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale. E' inoltre attribuito all'Autorità un **contributo per l'anno 2018 di 4,2 milioni di euro** (articolo 9). Con il decreto-legge n. 119 del 2018 è stato disposto un **incremento di 15 milioni di euro** del citato Fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti **da destinare tuttavia in via esclusiva all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale**.

La legge di bilancio per il 2019 ha previsto l'attribuzione **all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** di un **finanziamento pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020, 2021 e 2022**, al fine di contrastare gli effetti negativi, diretti e indiretti, derivanti dal crollo del ponte Morandi attraverso la realizzazione di piani di sviluppo portuali, dell'intermodalità e dell'integrazione tra la città e il porto di Genova nonché per la realizzazione di interventi di completamento di opere in corso, di attuazione di accordi di programma e di attuazione di piani di recupero di beni demaniali dismessi (articolo 1, commi 1023-1024).

Sotto il profilo della semplificazione procedurale si prevede l'adozione da parte del **Commissario straordinario**, su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, di un programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto e delle relative infrastrutture di accessibilità e per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città di Genova da realizzare a cura della medesima Autorità di Sistema Portuale entro 36 mesi dalla data di adozione del provvedimento commissariale (articolo 9-bis).

A seguito delle modifiche introdotte con il **decreto-legge n. 162 del 2019**, è stato portato da 2 milioni di euro a **3 milioni di euro** il contributo riconosciuto originariamente dal decreto-legge n. 109 del 2018, per il triennio 2018-2020, che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, attribuisce al soggetto **fornitore di lavoro nel porto di Genova** (Compagnia Unica Lavoratori Mercati Varie del Porto di Genova), per eventuali minori giornate di lavoro rispetto all'anno 2017, riconducibili alle mutate condizioni economiche del porto di Genova conseguenti all'evento del 14 agosto 2018. Con riferimento al contributo, da valorizzare secondo il criterio della tariffa media per avviamento, si specifica che si tratta della **tariffa applicata** nel primo semestre dell'anno 2018.

Sempre a seguito delle modifiche introdotte con il decreto-legge n. 162 del 2019 è stata estesa da 5 anni a 6 anni la proroga, disposta dal decreto-legge n. 109 del 2018, dell'autorizzazione relativa all'esercizio dell'attività di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione dei servizi e delle operazioni portuali (articolo 9-ter) che viene estesa dal porto di Genova a tutti i porti del sistema portuale **del Mar Ligure occidentale**.

Sicurezza della navigazione e altri interventi nel settore nautico e marittimo

In materia di **sicurezza marittima** è stato pubblicato il **decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37**, di attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un **sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri** e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea ([A.G. 139](#)) su cui la IX Commissione aveva espresso parere favorevole, il 12 febbraio 2020. Per navi Ro-Ro (acronimo per *roll on- roll off*) si intendono navi e traghetti che trasportano automezzi e convogli ferroviari. Il decreto è entrato in vigore il 10 giugno 2020.

E' stato poi pubblicato il **decreto legislativo 11 maggio 2020, n. 38**, di recepimento della direttiva (UE) 2017/2109, relativa alla **registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri** che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri ([A. G. 148](#)), su cui la IX Commissione aveva espresso il proprio parere il 4 marzo 2020. Il decreto è entrato in vigore l'11 giugno 2020.

E' stato altresì pubblicato **decreto legislativo 12 maggio 2020, n. 43**, su cui la IX Commissione ha poi espresso il parere il 12 febbraio 2020, di recepimento della direttiva (UE) 2017/2108 sulle **disposizioni e norme di sicurezza per le navi passeggeri** ([A.G. 140](#)), che ha novellato il decreto legislativo n. 45 del 2000.

Il [decreto legge n. 121 del 2021](#) ha introdotto la definizione di **nave abbandonata** (art. 4, co. 1-sexies).

Con il **decreto legislativo 16 febbraio 2018, n. 25**, entrato in vigore il 29 marzo 2018, erano state introdotte nuove **norme di sicurezza per le navi da passeggeri** previste dalla direttiva (UE) 2016/844, la cui delega per il recepimento era stata prevista dalla legge di Delegazione europea 2016-2017 (legge n. 163/2017). Tale ultimo decreto legislativo aveva sostituito l'allegato 1 del decreto legislativo n.45 del 2000, che conteneva le disposizioni di carattere tecnico riguardanti la costruzione - compartimentazione e stabilità delle navi, le macchine e gli impianti elettrici, la struttura, la protezione contro gli incendi e i mezzi di salvataggio. Il decreto legislativo n. 43/2020 interviene invece essenzialmente sull'articolato disciplinando specifici aspetti ed introducendo **sanzioni** sia amministrative che penali **per la violazione delle disposizioni concernenti la sicurezza delle navi**, aggiornando quindi la disciplina nazionale.

Il [D.P.R. 20 dicembre 2017, n. 239](#) contiene il **regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo delle navi**, in base alla delega prevista dall'articolo 18 della [legge di delegazione europea 2015](#) (legge 12 agosto 2016, n. 170).

Con [Delibera 12 maggio 2021](#) la **Camera dei Deputati** ha istituito una **Commissione parlamentare monocamerale di inchiesta**, composta da venti deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, **sulle cause del disastro della nave «Moby Prince»**, al fine di accertare le cause della collisione del traghetto «Moby Prince» con la petroliera «Agip Abruzzo», avvenuta il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno, e le circostanze della morte di centoquaranta persone tra passeggeri e membri dell'equipaggio in conseguenza della collisione. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria e concluderà i propri lavori entro la fine della XVIII legislatura presentando una relazione annuale e, al termine dei suoi lavori, una relazione finale sulle conclusioni dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza.

Attiene in senso lato alla materia della sicurezza della navigazione marittima l'intervento previsto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 45 del 2021 che ha disposto che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale proceda all'esperimento di un **concorso di idee** al fine di acquisire **proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica** volti a **contemperare lo svolgimento dell'attività croceristica nel territorio di Venezia e della sua laguna** al fine di salvaguardare l'unicità e le eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di tale territorio. In particolare oggetto del concorso sarà l'acquisizione di idee progettuali per la **realizzazione e la gestione dei punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia** utilizzabili dalle **navi che sono adibite al trasporto passeggeri e che abbiano una stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate** nonché delle **navi portacontainer** adibite a **trasporti transoceanici**.

Con la **legge 24 luglio 2019, n. 73**, entrata in vigore il 3 agosto 2019, sono state introdotte **modifiche ai termini** già previsti in materia di **obbligo di patente nautica** e di formazione al **salvamento acquatico**.

Il **DL n. 162/2019**, all'art. 13, comma 5-ter ha **differito al 31 dicembre 2021 l'entrata in vigore delle norme sul salvamento acquatico**, previste dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2016, n. 206, per l'individuazione dei soggetti autorizzati alla tenuta dei **corsi di formazione al salvamento acquatico** in acque marittime, acque interne e piscine e al rilascio delle **abilitazioni** all'esercizio dell'attività di **assistente bagnante**.

Un'ulteriore misura di aggiornamento, incidente sui profili di sicurezza della navigazione, è stata prevista dal decreto-legge n.76 del 2020 (decreto-legge semplificazioni) con riferimento al certificato di sicurezza **radio elettrica** (articolo 48-bis) richiesto anche per le navi oltre le 500 tonnellate di stazza lorda. La durata **della validità dei certificati di sicurezza radio elettrica** e del **certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento** è stata stabilita a cinque anni mentre il **certificato di idoneità** (rilasciato alle navi per le quali sia stata accordata l'esenzione dalla applicazione di una o più norme della medesima legge n. 616 del 1962) non può essere **superiore a due anni, ad eccezione delle unità da pesca la cui durata è fissata in tre anni**.

Attiene infine alla tutela della sicurezza della navigazione, con particolare riferimento alla protezione degli equipaggi la disposizione del decreto-legge n. 34 del 2020 che pone limiti più rigorosi all'offerta di servizi portuali in autoproduzione (art. 199-bis).

Sempre in questo ambito la legge di bilancio 2021 ha previsto **l'istituzione di un fondo**, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, **volto alla rimozione delle navi abbandonate nei porti** (comma 728-732). Il Fondo ha una dotazione finanziaria pari a 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, una quota parte del quale destinata alla rimozione, demolizione e vendita radiati dalla marina militare che siano presenti nelle aree portuali militari di Augusta, Taranto e La Spezia. Rispetto a tale disposizione tuttavia l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha inviato, il 4 novembre 2020, una segnalazione al Parlamento nella quale si rappresentano alcuni rilievi in merito alla norma medesima, con particolare riferimento ai profili di competenza dell'Autorità medesima.

Con il **Decreto legislativo 18 maggio 2018, n. 61**, entrato in vigore dal 7 giugno 2018, è stata data **attuazione alla direttiva (UE) 2015/1794** che persegue l'obiettivo di **assicurare a tutti i lavoratori marittimi parità di trattamento in tutti gli Stati membri dell'Unione europea**, in particolare eliminando la disparità di trattamento nei confronti dei **lavoratori** che si era venuta a creare in seguito all'esclusione di determinati **marittimi** dall'ambito di applicazione di precedenti direttive in materia di tutela lavoristica. Il provvedimento è stato adottato in attuazione di quanto previsto dalla Legge n. 163/2017 (legge di delegazione europea 2016-2017).

Tra gli altri **interventi** nel settore, che sono tutt'ora **in fase di attuazione**, vi è l'istituzione di un **quadro per la pianificazione dello spazio marittimo nell'Unione europea**, che si applica alle acque marine della regione del Mare Mediterraneo, prevista dal **decreto legislativo n. 201 del 2016**, entrato in vigore il 22 novembre 2016, di recepimento della [direttiva 2014/89/UE](#). La direttiva prevede infatti che **ogni Stato membro elabori ed attui una pianificazione dello spazio marittimo** per contribuire allo sviluppo sostenibile dei settori energetici del mare, dei **trasporti marittimi** e del settore della pesca e dell'acquacoltura, per la conservazione, la tutela e il miglioramento dell'ambiente, compresa la resilienza all'impatto del cambiamento climatico. Il decreto legislativo n. 201/2016 ha pertanto disposto che la pianificazione dello spazio marittimo sia attuata attraverso l'elaborazione di piani di gestione, che dovranno individuare la distribuzione spaziale e temporale delle varie attività ed usi delle acque marine, tra cui le rotte di trasporto marittimo e i flussi di traffico.

I **piani di gestione dello spazio marittimo**, da approvare entro il 31 marzo 2021 (termine originario del 31 dicembre 2020 è stato così modificato dall'art. 13, comma 5-bis del D.L. di proroga termini n. 162 del 2019, convertito dalla legge n. 8 del 2020), con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono elaborati da un apposito **Comitato tecnico**, la cui organizzazione e funzionamento è stata disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 13 novembre 2017. Il Governo italiano ha presentato nel **2021** alla Commissione UE la sua **proposta di Piani di gestione dello spazio marittimo**,

Con il D.P.C.M. 1 dicembre 2017 sono state definite le **Linee guida** contenenti gli indirizzi e i criteri per la predisposizione dei piani di gestione dello spazio marittimo e l'individuazione delle aree marittime di riferimento, nonché di quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare. L'art. 8 del D. Lgs. n. 201/2016 ha designato, come richiesto dalla direttiva, l'Autorità nazionale competente per l'attuazione della direttiva,

individuandola nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrà, tra l'altro, relazionare annualmente al Parlamento sulle attività svolte per il conseguimento degli obiettivi del decreto.

E' stato emanato il [Decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 194](#) , di attuazione della direttiva (UE) 2019/1159 concernente i **requisiti minimi di formazione per la gente di mare (AG 281)**, su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere il 6 ottobre 2021.

Dossier

[Attuazione della direttiva \(UE\) 2015/1794 che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE, per quanto riguarda i marittimi](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10086/attuazione-della-direttiva-ue-2015-1794-che-modifica-direttive-2008-94-ce-2009-38-ce-e-2002-14-ce-e-direttive-98-59-ce-e-2001-23.html>

[Modifiche di termini in materia di obbligo di patente nautica e di formazione al salvamento acquatico](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12399/modifiche-termini-materia-obbligo-patente-nautica-e-formazione-al-salvamento-acquatico.html>

[Disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13124/disposizioni-e-norme-sicurezza-navi-passeggeri-1.html>

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2017/2110](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13157/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2017-2110.html>

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2017/2109, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE , relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE , relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13266/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2017-2109-del-15-novembre-2017-che-modifica-direttiva-98-41-ce.html>

[Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente l'equipaggiamento marittimo](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-13725/schema-decreto-del-presidente-della-repubblica-concernente-l-equipaggiamento-marittimo.html>

[Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave "Moby Prince"](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14839/istituzione-commissione-parlamentare-inchiesta-sulle-cause-del-disastro-della-nave-moby-prince.html>

[Requisiti minimi di formazione per la gente di mare](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15514/requisiti-minimi-formazione-gente-mare.html>

Le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Semplificate (ZLS)

L'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES)

Il **decreto-legge n. 91 del 2017** (art. 4) ha definito le **procedure e le condizioni per istituire Zone economiche speciali (ZES)** in alcune aree del Paese, in particolare nelle **regioni** definite dalla normativa europea come "meno sviluppate" o "in transizione", definendone le procedure e le condizioni. In Italia sono regioni meno sviluppate (con PIL pro capite inferiore al 75% della media europea) le regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Sono regioni in transizione (con PIL pro capite tra il 75% e il 90% della media europea) le regioni Sardegna, Abruzzo e Molise.

Il decreto legge n. 91/2017 è stato più volte novellato nel corso della legislatura, da ultimo dal **decreto legge n. 36 del 2022** (per il dettaglio delle modifiche si veda il successivo paragrafo).

La **Zona economica speciale** è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e che **comprenda almeno un'area portuale facente parte della rete globale delle Reti di trasporto transeuropee**, definite dal regolamento (UE) n.1315 dell'11 dicembre 2013.

Solo le **regioni meno sviluppate o in transizione** possono presentare una **proposta di istituzione di ZES** nel proprio territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche stabilite dal regolamento europeo, accompagnata da un piano di sviluppo strategico. Le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono presentare istanza di istituzione di ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento. Ciascuna ZES è istituita, su proposta delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo scopo delle Zone economiche speciali è quello di creare **condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo delle imprese** già operanti e l'insediamento di nuove imprese. Tali imprese sono tenute al rispetto della normativa nazionale ed europea, nonché alle prescrizioni adottate per il funzionamento della stessa ZES e **beneficiano di speciali condizioni**. In particolare, le imprese che **avviano** un programma di **attività economiche imprenditoriali** o effettuano **investimenti incrementali** all'interno delle ZES possono usufruire di riduzione dei termini dei procedimenti e di **semplificazione degli adempimenti** rispetto alla normativa vigente.

Inoltre, le ZES sono caratterizzate dall'attribuzione di **benefici fiscali** (indicati all'articolo 5): per gli **investimenti** effettuati dalle imprese nelle ZES, queste possono usufruire di un **credito d'imposta**, commisurato al costo dei beni acquistati entro il 31 dicembre 2022 (secondo quanto previsto dalla legge di bilancio per il 2020), nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 100 milioni di euro. Si tratta di una estensione dell'agevolazione già prevista dalla legge di Stabilità 2016, fino al 31 dicembre 2019, per gli investimenti in beni strumentali nuovi nelle stesse aree del Mezzogiorno. Le agevolazioni sono revocate se le imprese non mantengono la loro attività nella ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento. Il credito d'imposta è esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti.

La **ZES è gestita da un Comitato di indirizzo** composto da un **commissario straordinario del Governo**, che lo presiede, dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della regione, o delle regioni nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché da un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale, ovvero di quelli costituiti ai sensi della vigente legislazione delle regioni a statuto speciale, presenti sul territorio. Nell'ipotesi in cui i porti inclusi nell'area della ZES rientrino nella competenza territoriale di un'Autorità di sistema portuale con sede in altra regione, al Comitato partecipa il Presidente dell'Autorità di sistema portuale che ha sede nella regione in cui è istituita la ZES. Nel caso in cui tali porti rientrino nella competenza territoriale di più Autorità di sistema portuale, al Comitato partecipano i Presidenti di ciascuna Autorità di sistema portuale.

Il **Commissario** è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, d'intesa con il Presidente della Regione interessata; può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche ed intermediari finanziari.

L'**Agenzia per la Coesione territoriale supporta l'attività dei Commissari** e garantisce, sulla base degli orientamenti della Cabina di regia sulle ZES.

Per assicurare la tempestiva attuazione degli interventi del PNNR (Piano nazionale di ripresa e resilienza) relativi alla infrastrutturazione delle ZES, il **Commissario straordinario può**, a richiesta degli enti competenti, **fino al 31 dicembre 2026**, assumere le **funzioni di stazione appaltante** e operare in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici.

Per le **modalità per l'istituzione di una ZES**, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area, i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali di beneficio per i soggetti economici ivi operanti o che vi si insedieranno, nonché il coordinamento degli obiettivi di sviluppo, il D.L. n. 91/2017 ha previsto l'emanazione di un apposito decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Con [DPCM 25 gennaio 2018, n.12](#) è stato emanato il **Regolamento sull'istituzione delle Zone economiche speciali (ZES)**, entrato in vigore il 27 febbraio 2018. Il Regolamento definisce:

- **le modalità per l'istituzione di ZES**: la ZES è di norma composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e Interporti, non può comprendere zone residenziali; è richiesto il rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato e si prevede che in caso di porti non ricompresi nelle reti transeuropee questi debbano avere una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e un nesso economico funzionale con l'Area portuale; per ciascuna regione l'area complessiva destinata alle ZES non può eccedere la superficie complessivamente indicata nell'allegato al Regolamento;
- i requisiti delle **ZES interregionali**;
- la **durata** delle ZES che non può essere inferiore a sette anni e superiore a quattordici, prorogabile fino a un massimo di ulteriori sette anni, su richiesta delle regioni interessate sulla base dei risultati del monitoraggio dell'Agenzia per la coesione territoriale;
- i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area della ZES;
- i compiti del Comitato di indirizzo;
- i requisiti delle proposte ed il loro coordinamento con il Piano di sviluppo strategico.

Le **ZES istituite** in Italia sono le seguenti:

[ZES Calabria](#)

[ZES Campania](#)

[ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata](#)

[ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise](#)

[ZES Sicilia Orientale](#)

[ZES Sicilia Occidentale](#)

Gli interventi di modifica relativi alle Zone Economiche Speciali (ZES) nel corso della XVIII legislatura

Nel corso della legislatura sono state introdotte numerose modifiche alla disciplina delle **Zone Economiche Speciali**, istituite dal **decreto-legge n. 91 del 2017**.

Il **decreto legge n. 77 del 2021** (c.d *decreto semplificazioni* - art. 57) è intervenuto su numerose **procedure** riguardanti il **funzionamento, e la governance delle ZES**, relative a: la composizione del Comitato di indirizzo, la nomina dei Commissari straordinari per le ZES, cui viene conferita anche la funzione di stazione appaltante; il supporto amministrativo alla loro attività anche attraverso l'Agenzia per la Coesione e l'introduzione dell'autorizzazione unica in ottica di semplificazione; l'incremento del limite al credito d'imposta per gli investimenti nelle ZES, esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti.

Ulteriori modifiche sono state introdotte dal [decreto legge 6 novembre 2021, n. 152](#) (art. 11) che, in attuazione del PNRR, ha introdotto lo **sportello unico digitale** per la presentazione dei progetti di nuove attività nelle ZES e previsto ulteriori semplificazioni procedurali, anche per la risoluzione delle controversie nei casi di opposizione delle amministrazioni interessate nell'ambito della conferenza dei servizi.

Il [decreto ministeriale 3 dicembre 2021, n. 492](#), recante attuazione al **PNRR - Misura M5C3 - Investimento 4 «Interventi infrastrutturali per le Zone economiche speciali (ZES)»** è stato pubblicato sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (avviso in G.U. del 4.01.2022). Il decreto **ripartisce** la somma di **630 milioni di euro** tra le zone economiche speciali per la realizzazione di interventi tra loro coerenti e interconnessi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle aree ZES. Gli interventi rientrano nei seguenti ambiti:

- a) collegamento di "ultimo miglio", volto a realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali ed industriali e la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale facente parte delle reti di trasporto principali;
- b) digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni green e lavori di efficientamento energetico ed ambientale nelle aree retroportuali e nelle aree industriali appartenenti alle ZES;
- c) potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

Per quanto riguarda il soggetto per l'amministrazione dell'area **ZES**, cioè il **Comitato di indirizzo**, la sua **composizione** viene ampliata, introducendo un rappresentante dei consorzi di sviluppo industriale . La **legge di bilancio per il 2020** (legge n. 160 del 2019) aveva già modificato la *governance* delle Zone economiche speciali, stabilendo che il **Comitato di indirizzo** sia **composto anche da un Commissario straordinario del Governo, che lo presiede**. Precedentemente (decreto-legge n. 119 del 2018) il Comitato di indirizzo era invece presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

In base alle modifiche apportate dal **DL 77 del 2021** la **nomina del commissario del Governo** avviene con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, d'intesa con il Presidente della Regione interessata. Si stabilisce inoltre che l'**Agenzia per la Coesione territoriale supporti l'attività dei Commissari** e garantisca, sulla base degli orientamenti della **cabina di regia delle ZES** (prevista dall'articolo 5, comma 1, lettera a-quater), il coordinamento della loro azione nonché la pianificazione nazionale degli interventi nelle ZES, tramite proprio personale.

Nel caso in cui i porti inclusi nelle ZES rientrino nella competenza territoriale di più Autorità di sistema portuale, al Comitato di indirizzo partecipano i Presidenti di ciascuna Autorità di sistema portuale

Il decreto-legge n.76 del 2020 ha attribuito funzioni e precisato i compiti del **commissario straordinario del Governo**, che può stipulare, previa autorizzazione del Comitato di indirizzo, accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari. Inoltre il **commissario straordinario del Governo** anche avvalendosi del supporto dell'[Agenzia per la Coesione territoriale](#):

- a) assicura il **coordinamento** e l' **impulso**, anche operativo, delle iniziative volte a garantire l'attrazione, l'insediamento e la piena operatività delle **attività produttive nell'ambito della ZES**, ferme restando le competenze delle amministrazioni centrali e territoriali coinvolte nell'implementazione dei piani di sviluppo strategico, anche nell'ottica di coordinare le specifiche linee di sviluppo dell'area con le prospettive strategiche delle altre ZES istituite e istituende, preservando le opportune specializzazioni di mercato;
- b) opera quale **referente esterno del Comitato di indirizzo** per l'attrazione e l'insediamento degli investimenti produttivi nelle aree ZES;
- c) contribuisca a individuare, tra le aree identificate all'interno del piano di sviluppo strategico, le **aree prioritarie** per l'implementazione del piano, e ne curi la caratterizzazione necessaria a garantire gli insediamenti produttivi;
- d) promuova la sottoscrizione di appositi **protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali** coinvolte nell'implementazione del piano strategico, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali per gli insediamenti produttivi nelle aree ZES.

Il **decreto legge n. 77/2021** ha previsto inoltre che il **Commissario straordinario** possa assumere le **funzioni di stazione appaltante fino al 31/12/2026** e operare con poteri straordinari in deroga alle disposizioni di legge in materia di contratti pubblici. Inoltre, **le Regioni devono adeguare la propria programmazione** o la riprogrammazione dei fondi strutturali **alle esigenze di funzionamento e sviluppo della ZES**, nonché concordare le relative linee strategiche con il Commissario, garantendo la massima sinergia delle risorse materiali e strumentali approntate per la piena realizzazione del piano strategico di sviluppo.

Numerose modifiche sono state introdotte anche in materia di **termini dei procedimenti e di benefici fiscali** per le attività nelle **ZES**. Tra queste:

- 1) si introduce il **nuovo procedimento di autorizzazione unica** e vengono **ridotti alla metà i termini** di cui all'articolo 17-bis, comma 1, della legge 7 agosto 1990 n. 241, che disciplina il silenzio e l'inerzia nei rapporti tra amministrazioni pubbliche e tra amministrazioni pubbliche e gestori di beni o servizi pubblici;
- 2) i **termini previsti per il rilascio di autorizzazioni**, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie, sono da considerarsi **perentori** e decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole;

Per quanto riguarda i **benefici fiscali, il credito d'imposta**, commisurato al costo dei beni acquistati per gli investimenti effettuati dalle imprese nelle ZES, **è stato prorogato**, dalla legge di bilancio 2020, **al 31 dicembre 2022** e il DL 77 del 2021 ha aumentato da 50 milioni a **100 milioni di euro il limite massimo**,

per ciascun progetto di investimento, a cui viene commisurato il credito d'imposta previsto e lo ha esteso all'acquisto di immobili strumentali agli investimenti, anche mediante contratti di locazione finanziaria.

Il successivo **decreto legge n. 36 del 2022** (art. 37, co. 2) ha esteso il credito d'imposta previsto per gli investimenti nelle ZES, anche all'acquisto di terreni e alla realizzazione, ovvero all'ampliamento, di immobili strumentali agli investimenti.

Lo stesso decreto ha inoltre introdotto una **procedura straordinaria semplificata per la revisione del perimetro delle Zone Economiche Speciali**.

Il **decreto-legge n. 135 del 2018** aveva introdotto vari elementi di novità, volti a precisare le **agevolazioni procedurali** che derivano dall'istituzione delle **ZES**. In particolare **l a riduzione di un terzo dei termini relativi:**

- **alla conclusione dei procedimenti amministrativi**, previsti dall'articolo 2 della legge n. 241 del 1990, sul procedimento amministrativo e dei procedimenti concernenti le **segnalazioni certificate di inizio attività**;
- alle procedure di **VIA** (Valutazione d'Impatto Ambientale), **VAS** (Valutazione Ambientale Strategica) e **AIA** (Autorizzazione Ambientale Integrata);
- in materia di **AUA** (Autorizzazione Unica Ambientale);
- in materia di autorizzazione **paesaggistica**;
- in materia **edilizia**;
- in materia di **concessioni demaniali portuali**;

Si era previsto inoltre che debba obbligatoriamente essere adottata la **procedura della conferenza di servizi decisoria** semplificata, con termini **ridotti della metà** per la conclusione di procedimenti che coinvolgano altre amministrazioni con poteri di assenso.

E' disposto, a cura del Comitato di indirizzo della ZES, il raccordo tra gli sportelli unici istituiti ai sensi della normativa vigente e lo sportello unico di cui alla legge n. 84 del 1994 – SUA (il quale, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, svolge funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto). Il decreto-legge n. 76 del 2020 ha disposto che tale attività sarà effettuata su impulso del Commissario straordinario del Governo.

E' stata prevista inoltre l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri della **Cabina di regia ZES**, presieduta dall'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministro per il sud e composta dal Ministro per gli affari regionali, dal Ministro per la funzione pubblica, dal Ministro dell'economia e delle finanze, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro dello sviluppo economico, dai Presidenti delle Regioni e delle province autonome, nonché dai Presidenti dei Comitati di indirizzo delle ZES istituite, nonché gli altri Ministri competenti in base all'ordine del giorno. Ogni Regione interessata può presentare all'Autorità politica delegata per la coesione territoriale – Ministro per il sud, una proposta di protocollo o convenzione per l'individuazione di ulteriori procedure semplificate, e regimi procedurali speciali.

Tali **semplificazioni procedurali** sono espressamente estese anche alle **Zone logistiche semplificate**, alle quali sono stati **estesi anche i benefici fiscali previsti per le ZES**, secondo quanto disposto dalla legge di bilancio 2020.

Una ulteriore disposizione ha previsto l'istituzione nelle ZES e nelle **ZES interregionali** di **aree doganali intercluse** ai sensi del Codice doganale europeo (tali aree consentono di operare, per le merci importate e da esportare, in regime di sospensione dell'IVA). Il **decreto-legge n. 76 del 2020** ha precisato che la perimetrazione di dette aree doganali, il cui piano strategico sia stato presentato dalle regioni proponenti entro l'anno 2019, è proposta da ciascun Comitato di indirizzo entro il 31 dicembre 2020.

La **legge di bilancio 2021** (art. 1, comma 173) ha introdotto per le imprese che intraprendono una nuova iniziativa economica nelle Zone economiche speciali (**ZES**) la **riduzione del 50% dell'imposta sul reddito** derivante dallo svolgimento dell'attività nella zona economica speciale a decorrere **dal periodo d'imposta nel corso del quale è stata intrapresa la nuova attività e per i sei periodi d'imposta successivi**. Il riconoscimento dell'agevolazione è subordinato al rispetto delle seguenti **condizioni**, pena la decadenza dal beneficio e l'obbligo di restituzione dell'agevolazione della quale abbiano già beneficiato: a) le imprese beneficiarie devono **mantenere la loro attività nell'area ZES per almeno 10 anni**; b) le imprese devono **conservare i posti di lavoro creati** nell'ambito dell'attività avviata nella ZES **per almeno 10 anni** (art. 1, comma 174). Le **imprese beneficiarie** non devono essere **in stato di liquidazione o di scioglimento** (art. 1, comma 175) e l'aiuto deve rispettare il limite dei *de minimis* (art. 1, comma 176).

Quanto agli investimenti nelle zone economiche speciali l'articolo 34 del decreto-legge n. 34 del 2019 ha disposto che il Presidente del Consiglio dei ministri o, se nominata, l'Autorità politica delegata per la coesione, avvalendosi delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), definisca un Piano diretto a favorire lo sviluppo di grandi investimenti delle imprese insediate nelle Zone economiche speciali nonché per l'attrazione di ulteriori nuove iniziative imprenditoriali. Al Piano, denominato "Piano grandi investimenti - ZES", sono assegnati complessivamente 300

milioni di euro nell'ambito delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione per la programmazione 2014-2020, così ripartiti: 50 milioni di euro nell'anno 2019, 150 milioni di euro per l'anno 2020 e 100 milioni di euro nell'anno 2021 .

Le Zone Logistiche semplificate (ZLS)

La **legge di bilancio 2020** ([legge n.160 del 2019](#)) ha introdotto modifiche assai rilevanti alla disciplina delle **Zone logistiche semplificate (ZLS)**, previste dalla legge di Bilancio 2018 ([legge 27 dicembre 2017, n. 205](#), art. 1, co. 61-66) nelle regioni del Paese in cui non era consentito istituire una Zona economica speciale (ZES).

La **legge di bilancio per il 2020** (art. 1, comma 313) ha stabilito che **le ZLS possano istituirsi solo nelle zone più sviluppate, ai sensi della normativa europea, ammissibili alle deroghe di cui all'articolo 107 del TFUE** prevedendo che tali ZLS abbiano un **regime identico a quello previsto per le ZES**, estendendosi a tali enti anche i **benefici di carattere fiscale** previsti nella normativa precedentemente vigente solo in capo alle ZES. Pur non essendo espressamente precisato dalla norma, le ZLS potranno essere istituite nelle aree indicate dalla [Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020 C \(2014\)6424 final](#) del 16 settembre 2014 e successive modificazioni.

L'istituzione delle Zone logistiche semplificate è consentita nel **numero massimo di una per ciascuna regione**, sempre a condizione che sia **presente almeno un'area portuale della Rete transeuropea dei trasporti**, definita [dal regolamento \(UE\) n. 1315/2013](#). Con il [decreto-legge n. 76 del 2020](#) è stata **ammessa** la costituzione di una **seconda zona logistica semplificata qualora in una regione ricadano più Autorità di sistema portuale** e nell'ambito di una delle dette Autorità rientrino scali siti in regioni differenti. Tale ZLS deve ricomprendere, tra le altre, le zone portuali e retroportuali relative all'Autorità di sistema portuale che abbia scali in regioni differenti. In tali zone economiche speciali non si applica la disposizione che prevede che con riferimento agli investimenti effettuati nelle ZES, il credito d'imposta di cui all'articolo [1, commi 98 e seguenti](#), della [legge 28 dicembre 2015, n. 208](#), sia commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31 dicembre 2022 nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro.

Con l'istituzione della ZLS si intende agevolare la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali di queste regioni prevedendo, per le imprese che vi operino, **procedure amministrative semplificate analoghe a quelle previste per le ZES**.

La **Zona logistica semplificata** è **istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri**, da adottare su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze (modifica introdotta dalla legge di bilancio del 2020), su proposta della regione interessata, per una **durata massima di sette anni, rinnovabile** fino a un massimo di ulteriori sette anni.

La **proposta di istituzione della ZLS**, come precisato dalle modifiche previste dalla legge di bilancio 2020, deve essere corredata con un **piano di sviluppo strategico**, che specifichi la **delimitazione delle zone interessate in coerenza con le zone portuali**. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle Zone economiche speciali.

Il **decreto-legge n. 109 del 2018** ha previsto l'istituzione della "**Zona Logistica Semplificata – Porto e Retroporto di Genova**" comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova indicandone l'estensione. Il **D.L. n. 121/2021** è intervenuto (art. 16, co. 2-bis), prevedendo la possibilità di individuare, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, **ulteriori siti retroportuali nell'ambito della Zona logistica semplificata**, ai soli fini dell'applicazione alle imprese operanti delle semplificazioni previste per le zone economiche speciali (ZES).

La continuità territoriale marittima

La continuità territoriale marittima

I servizi che garantiscono la **continuità territoriale marittima** nel nostro Paese si distinguono tra:

- **collegamenti "di interesse nazionale"**, che riguardano il servizio pubblico effettuato tra le isole maggiori e la penisola, nonché quelli tra le isole minori ed il territorio extraregionale (cioè con una

regione diversa situata sulla penisola), i quali sono disciplinati da **convenzioni tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e l'impresa aggiudicataria**;

- **collegamenti intraregionali**, all'interno della medesima regione e tra le isole e la relativa regione di appartenenza, per i quali le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relativi sono esercitati dalle regioni medesime. Nelle regioni a statuto ordinario la regolamentazione dei rapporti è rimessa a **contratti (o convenzioni) sottoscritti dalle regioni**.

Non fa parte dei servizi di **continuità territoriale marittima** il servizio di **attraversamento ferroviario dello Stretto di Messina**, che è disciplinato nell'ambito del contratto di programma, parte servizi, tra Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana.

Le regole per il trasporto in continuità territoriale dell'Autorità dei Trasporti

Per tutti i **servizi di trasporto passeggeri, per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale**, anche nel caso di esercizio unito al trasporto merci, si applicano le **regole** approvate dall'**Autorità dei Trasporti per le procedure di gara**, con la **Delibera n. 22 del 13 marzo 2019**.

La delibera reca le **misure regolatorie** (Allegato A: [Atto di regolazione](#)) per la **definizione dei bandi delle gare** per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, nonché degli **schemi delle convenzioni** da inserire nei capitolati delle gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge n. 201/2011. Le procedure si applicano all'affidamento dei servizi per i quali il relativo bando di gara sia pubblicato, ovvero - nel caso di procedura ristretta - le relative lettere di invito siano inviate, in data successiva alla data di pubblicazione della delibera, avvenuta il 14 marzo 2019.

Con la [delibera n. 96/2018](#) l'Autorità dei Trasporti ha inoltre concluso il procedimento per stabilire le **condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali**, connotati da **oneri di servizio pubblico**, da adottare in base all'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201. L'ART ha adottato un **Atto di regolazione** allegato alla delibera ([Allegato A](#)), in vigore dal 4 ottobre 2018.

Le convenzioni per i servizi di continuità territoriale di interesse nazionale

Per i **servizi di collegamento marittimo in regime di servizio pubblico con le isole maggiori e minori di interesse nazionale**, il Ministero delle Infrastrutture e trasporti aveva stipulato il 18 luglio 2012 con la **società CIN Sp.a.(Compagnia Italiana di Navigazione)**, una apposita [Convenzione](#) (n. 54/2012), della durata di otto anni, che è stata approvata per legge con il DL n. 95/2012. Il corrispettivo riconosciuto a CIN S.p.a. con la Convenzione è pari a 72.685.642 euro per ciascuno degli anni di durata della convenzione.

Con il **decreto-legge n. 34 del 2020** (articolo 205) è stata **prorogata l'efficacia** di tale **convenzione** tra Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la **società CIN S.p.A. per i collegamenti marittimi di interesse nazionale, con le isole maggiori e minori**, in scadenza il 18 luglio 2020, **fino alla conclusione delle procedure di gara che saranno espletate in base alle norme dell'Unione europea**, comunque non oltre il 28 febbraio 2021, termine poi spostato al **31 maggio 2021** dal **decreto legge n. 45/2021**.

Successivamente alla scadenza della convenzione il Ministero, in linea con le previsioni della delibera 22 del 2019 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, **non ha indetto un nuovo bando unitario per tutte le tratte ricomprese nella Convenzione del 2012** ma ha previsto: la **procedura di imposizione di oneri di servizio pubblico sulla tratta Civitavecchia-Olbia**, la **rimessione al mercato** di alcune tratte per le quali esisteva un regime concorrenziale adeguato (tali tratte, indicate nella delibera 1/2021, sono i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Napoli-Palermo e Genova-Olbia-Arbatax, che sono state restituite al mercato le prime tre a decorrere dal 1° dicembre 2020, e l'ultima dal 21 dicembre 2020) e la **predisposizione di bandi per la concessione di servizi in continuità territoriale**.

Quanto all'avvio della procedura per la verifica dei presupposti per l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati all'esecuzione del servizio pubblico di continuità territoriale marittima **sulla tratta Civitavecchia-Olbia** essa si riferisce al periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ogni anno quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre di ogni anno. La durata è pari a mesi 24 decorrenti dalla data di avvio dell'effettiva

operatività dei servizi indicata nel provvedimento di autorizzazione all'esercizio della linea rilasciato dal Ministero.

Quanto all'imposizione degli oneri di servizio pubblico il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **ha inoltre promosso, tramite la società INVITALIA, bandi** per la concessione dei servizi in continuità territoriale originariamente previsti nella convenzione in scadenza sulle seguenti tratte:

- tratta **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** (durata di **60 mesi** a decorrere dalla data di avvio di esecuzione della prestazione, prorogabile di 6 mesi) per un importo a base di gara di 58.440.306,23 euro, oltre Iva e oneri di legge (con un massimo di ulteriori 5.844.030,62, oltre Iva e oneri di legge, nel caso della proroga semestrale e una premialità pari al 2% del valore di base d'asta che può essere riconosciuta all'aggiudicatario);
- tratta **Termoli- Isole Tremiti** (durata di **36 mesi** a decorrere dalla data di avvio di esecuzione della prestazione, prorogabile di 6 mesi) per un importo a base di gara di 12.409.684,64 euro oltre Iva e oneri di legge (con un massimo di ulteriori 2.158.689,91, oltre Iva e oneri di legge, nel caso della proroga semestrale e una premialità pari al 2% del valore di base d'asta che può essere riconosciuta all'aggiudicatario);
- tratta **Genova - Porto Torres** (durata di **60 mesi**, limitatamente al periodo 1° ottobre – 31 maggio di ciascuno degli anni dal 2021 al 2026, a decorrere dalla data di avvio di esecuzione della prestazione, prorogabile di 6 mesi) per un importo a base di gara di 25.811.018,00 euro oltre Iva e oneri di legge (con un massimo di ulteriori 3.871.652,70, oltre Iva e oneri di legge, nel caso della proroga semestrale e una premialità pari al 2% del valore di base d'asta che può essere riconosciuta all'aggiudicatario);
- tratte **Napoli-Cagliari-Palermo**, intese come due tratte consecutive Napoli-Cagliari e Cagliari-Palermo, (durata di **60 mesi** a decorrere dalla data di avvio di esecuzione della prestazione, prorogabile di 6 mesi) per un importo a base di gara di 33.635.188,36 euro, oltre Iva e oneri di legge (con un massimo di ulteriori 3.363.518,84, oltre Iva e oneri di legge, nel caso della proroga semestrale e una premialità pari al 2% del valore di base d'asta che può essere riconosciuta all'aggiudicatario);

La Convenzione del 2012 riguardava i **servizi svolti tra le regioni insulari e il territorio extraregionale**. In particolare si tratta dei collegamenti con la **Sicilia, la Sardegna** e le **isole Tremiti**, mentre sono esclusi i servizi di esclusivo interesse regionale, cioè i collegamenti interni alle regioni e tra queste e le loro isole minori, i quali sono disciplinati da contratti sottoscritti dalle regioni.

Le **tratte passeggeri** a/r disciplinate dalla **convenzione** sono le seguenti (articolo 3 della Convenzione):

- Genova - Porto Torres; Genova - Olbia- Arbatax; Napoli - Cagliari; Palermo- Cagliari; Civitavecchia - Cagliari - Arbatax; Civitavecchia - Olbia; Napoli - Palermo;
- Termoli – Tremiti.

Le tratte merci sono: Livorno-Cagliari e Ravenna-Catania.

La Convenzione è stata successivamente modificata con [accordo](#) del 7 agosto 2014, su istanza di CIN, stipulato ai sensi dell'art. 9 della Convenzione e approvato con decreto interministeriale n. 361 del 4 settembre 2014, con il quale è stato tra l'altro eliminato il servizio in alcune tratte (Cagliari-Trapani passeggeri e Napoli-Cagliari merci). L'art. 9 prevede che in caso di scostamenti imprevedibili a carattere strutturale superiori al 3% dei ricavi riconducibili a crisi settoriale o squilibri di mercato che determinino variazioni dei volumi trasportati, ciascuna parte ha facoltà di fare istanza di verifica delle condizioni di equilibrio economico finanziario.

Il 25 luglio 2011 era stato stipulato il contratto di **cessione di Tirrenia S.p.A, in Amministrazione Straordinaria dal 2010, a CIN** - Compagnia Italiana di Navigazione, risultata aggiudicataria della procedura di evidenza pubblica, con un'offerta di 200 milioni di euro, oltre a tre rate da 60 milioni di euro ciascuna da versare all'ottenimento dei contributi pubblici previsti dalla convenzione con lo Stato. La procedura di privatizzazione di Tirrenia, si è conclusa il 19 luglio 2012. Con sentenza del 7 gennaio 2013, il Tribunale di Roma, sez. Fallimentare, ha dichiarato la cessazione dell'esercizio di impresa della S.p.A. Tirrenia di Navigazione.

Il **13 febbraio 2019, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**, ha formulato alcune **osservazioni** ([AS1568](#)) al Ministero delle infrastrutture e trasporti, in relazione alla **Convenzione con CIN**, in scadenza a luglio 2020, in particolare a seguito della delibera, del 17 ottobre 2018, di **fusione per incorporazione inversa di Moby S.p.A. in Compagnia Italiana Navigazione**, titolare della Convenzione. Con tale delibera si è prevista infatti la fusione per l'incorporazione della società controllante Moby S.p.a. nella sua controllata al 100% CIN S.p.a. Moby S.p.A. svolge attività di trasporto marittimo in regime di libero mercato tra la penisola e la Sicilia, la Sardegna e l'Isola d'Elba. A tale operazione di fusione, come riportato dall'AGCM, si sono opposti i creditori (in base all'art. 2503 c.c.), in particolare la gestione commissariale di Tirrenia, "ritenendo che la società risultante dalla fusione non offrìsse

garanzie patrimoniali sufficienti e che l'effettiva esigibilità del credito che lo Stato italiano vanta ancora nei confronti di CIN per l'acquisto del ramo d'azienda di Tirrenia potesse essere perciò messa a rischio".

Le risorse per la continuità territoriale marittima intraregionale

In base all'art. 19-ter del D.L.n. 135/2009, i **compiti di programmazione e di amministrazione** relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono **all'interno di una regione sono esercitati dalla stessa regione**. Le **convenzioni** (sia per i collegamenti extraregionali, che per i collegamenti con la Sicilia) sono stipulate sulla base dei criteri stabiliti dal CIPE e comunque nei limiti degli stanziamenti previsti, determinano le linee da servire, le procedure e i tempi di liquidazione del rimborso degli oneri di servizio pubblico, introducendo meccanismi di efficientamento volti a ridurre i costi del servizio per l'utenza, nonché forme di flessibilità tariffaria non distorsive della concorrenza. I contratti di servizio (riferiti originariamente ai collegamenti effettuati con la Campania, la Toscana, il Lazio e la Sardegna) sono stipulati nel rispetto del mantenimento del servizio universale e della continuità territoriale con le isole.

Per assicurare le risorse necessarie a garantire il livello dei servizi erogati sulla base delle convenzioni in vigore e prorogate nonché delle nuove convenzioni e dei contratti di servizio, l'articolo 19-ter ha previsto, a decorrere dal 2010, l'attribuzione di un **contributo statale** dei seguenti importi:

- Siremar-Sicilia Regionale Marittima S.p.a.: euro 55.694.895;
- Toremar-Toscana Regionale Marittima S.p.a. - regione Toscana: euro 13.005.441;
- Caremar-Campania Regionale Marittima S.p.a. - regione Campania: euro 19.839.226 (poi ridotto di 7.900.000 euro dalla legge di bilancio per il 2016 in considerazione delle economie derivanti dall'affidamento del contratto di servizio ad esito del processo di privatizzazione);
- Laziomar-Lazio - regione Lazio: euro 10.030.606.

La disposizione **prevedeva inoltre l'attribuzione a Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.a. - regione Sardegna di euro 13.686.441.**

A seguito del mancato completamento del processo di privatizzazione, già nel luglio 2012 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nota prot. 12514 del 31 luglio 2012) aveva comunicato l'impossibilità di utilizzare i fondi stanziati a copertura dei costi relativi ai servizi forniti da Saremar. **La medesima società**, dopo aver continuato ad offrire i servizi di trasporto infraregionale sulla base di una convenzione conclusa con la regione Sardegna, originariamente della durata di otto mesi ma prorogata con successivi atti aggiuntivi, dal 1° agosto 2012 al 31 dicembre 2015, ha continuato ad operare fino al 31 marzo 2016 cessando dal 1° aprile 2016 di offrire i servizi di navigazione.

Con riguardo alle risorse destinate al finanziamento della **continuità territoriale marittima interna della Sardegna** l'articolo 8, comma 13-*septies*, del decreto-legge n.78 del 2015 ha previsto che esse possano essere utilizzate a copertura degli oneri annuali di servizio pubblico relativi al contratto di servizio stipulato all'esito dell'affidamento del predetto servizio sulla base di una procedura di gara aperta e non discriminatoria, nel rispetto delle norme nazionali ed europee di settore e nei limiti di quanto necessario per coprire i costi netti determinati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico individuati dallo stesso contratto, rendendo così possibile l'erogazione di un contributo statale anche nell'ipotesi di affidamento dei servizi in termini diversi da quanto previsto dalle disposizioni del decreto-legge n. 135 del 2019.

Il **DL 121/2021** ha previsto risorse per l'AdSP dello Stretto per aumentare la capacità di accosto per le unità di traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Il **DL n. 68 del 2022** ha disposto un contributo straordinario di 8 milioni di euro per il 2022 al soggetto gestore dei collegamenti marittimi con le isole minori siciliane per compensare gli aumenti di carburante nel 2022.

Le Convenzioni per i servizi di continuità territoriale regionali

Con riferimento alle convenzioni concluse e attualmente in essere:

- per la **Regione Siciliana** [la Convenzione vigente è stata sottoscritta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Società Navigazione Siciliana spa](#) l'11 aprile 2016. La convenzione **ha durata di dodici anni**, dal 12 aprile 2016 all'11 aprile 2028. La vigilanza sul rispetto degli obblighi previsti dalla

convenzione sono rimessi alla Regione Siciliana (articolo 25, comma 9, del decreto-legge n. 69 del 2013), come conferma l'articolo 10 della Convenzione.

- per la **regione Toscana**, a seguito della privatizzazione della società Toremar, le cui quote sono state acquisite dalla società Moby, il [Contratto per l'affidamento dei "Servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano"](#) è stato sottoscritto con la società Moby, che si è obbligata ad eseguire i servizi di continuità territoriale tramite Toremar. Il contratto **ha durata dal 2 gennaio 2012 al 31 dicembre 2023** (circa 12 anni).
- per la **regione Lazio**, il [Contratto di servizio per l'affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo di collegamento on le isole dell'arcipelago pontino](#), contestuale alla privatizzazione di Laziomar, aggiudicata alla Compagnia laziale di navigazione s.r.l., ha **durata di dieci anni** decorrenti dalla data di sottoscrizione dello stesso (il 15 gennaio 2014);
- per la **regione Campania**, il [Contratto di servizio pubblico per il trasporto marittimo di interesse regionale](#), concluso con la società Caremar il 16 luglio 2015, dopo la conclusione del processo di privatizzazione che ha visto la compagnia aggiudicata alla R.T.I. SNAV SPA E RIFIM SPA, ha durata di **nove anni**, a decorrere dalla data di assunzione del Servizio, "anche anticipata rispetto alla data di sottoscrizione del Contratto medesimo ove sussistano ragioni di urgenza derivanti dalla necessità di garantire la continuità del Servizio";
- per la **regione Sardegna** i servizi di continuità territoriale marittima sono stati attribuiti con diversi contratti di servizio: i servizi sulle tratte La Maddalena-Palau, Carloforte-Portovesme, Carloforte-Calasetta sono stati assegnati, a decorrere dal 1° aprile 2016, alla società Delcomar S.r.l. La durata della convenzione è di sei anni, con la possibilità di estendere la durata del contratto fino a nove anni (ad essi sono riferiti i fondi previsti in base all'art. 19-ter del D.L.n. 135/2009); il **servizio pubblico di trasporto marittimo notturno in continuità territoriale** sulla linea Carloforte – Calasetta e viceversa è stato aggiudicato, con determina del 10 gennaio 2018, alla società Ensamar S.r.l. (durata di circa quattro anni); alla medesima società Ensamar S.r.l. con determinazione del 24 luglio 2018 è stato aggiudicato (durata massima stimata di 42 mesi e 19 giorni) il servizio pubblico di trasporto marittimo notturno in continuità territoriale sulla linea La Maddalena - Palau e viceversa; è stato inoltre autorizzata a gennaio 2020 una procedura aperta per l'affidamento del servizio pubblico di trasporto marittimo di persone, veicoli, merci e merci pericolose in continuità territoriale con l'isola dell'Asinara (Linea Porto Torres – Isola dell'Asinara (Cala Reale) e viceversa (durata massima stimata 72 mesi). Il bando è andato deserto ed il servizio è offerto da Dulcomar in regime di proroga.

La liberalizzazione del cabotaggio marittimo e le procedure previste dal Regolamento n. 3557/92/CEE e le conseguenze in Italia

Il servizio di **cabotaggio marittimo** è disciplinato dal [Regolamento \(CEE\) 3577/1992](#) che stabilisce il principio di **libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo**, ossia la possibilità per ciascun armatore dell'Unione di offrire servizi di cabotaggio tra porti di un qualunque Stato membro.

Secondo il citato regolamento per cabotaggio marittimo si intendono: i servizi normalmente assicurati dietro compenso e comprendenti in particolare: il **cabotaggio continentale**, ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti situati sul continente o sul territorio principale di un solo e medesimo Stato membro senza scali su isole; i **servizi di approvvigionamento «off-shore»** ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra i porti di uno Stato membro e le attrezzature o strutture situate sulla piattaforma continentale di tale Stato membro; il **cabotaggio con le isole**, ossia il trasporto via mare di passeggeri o merci fra: porti situati sul continente e su una o più isole di un solo e medesimo Stato membro ovvero porti situati sulle isole di un solo e medesimo Stato membro.

Il [Regolamento \(CEE\) 3577/1992](#) riconosce tuttavia anche alcune deroghe, la più importante delle quali riguarda la **possibilità per gli Stati di imporre obblighi di servizio pubblico** e di **stipulare contratti di servizio pubblico** per il trasporto passeggeri e merci da, tra e verso le isole. Tali obblighi sono definiti generalmente "obblighi di continuità territoriale".

L'**obbligo di servizio pubblico** può essere imposto dagli Stati membri **come condizione per la fornitura dei servizi di cabotaggio** alle compagnie che partecipano ai servizi citati ovvero mediante la

stipula di contratti di servizio. Sia nell'un caso che nell'altro ciò deve avvenire in maniera **non discriminatoria** per tutti gli armatori comunitari.

Nell'imporre **obblighi di servizio pubblico** gli Stati membri si limitano alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave. Qualsiasi compenso dovuto per obblighi di servizio pubblico, se previsto, deve essere reso disponibile a tutti gli armatori comunitari.

I limiti contenutistici sopra indicati **non sono invece previsti per i contratti di servizio pubblico nei quali quindi gli Stati membri possono far rientrare anche altri elementi** (la Comunicazione [\(COM\(2014\) 232 final\)](#) segnala che "i requisiti di qualità sono spesso parte integrante dei contratti di servizio pubblico ma non possono essere stabiliti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico").

Gli obblighi di servizio pubblico sono definiti dal regolamento come gli obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.

Per contratto di servizio pubblico s'intende un contratto concluso fra le autorità competenti di uno Stato membro e un armatore comunitario allo scopo di fornire alla collettività **servizi di trasporto sufficienti**. In particolare il contratto di servizio pubblico può comprendere: servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità; servizi di trasporto complementari; servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi; adeguamenti dei servizi alle reali esigenze.

Con la **Comunicazione interpretativa della Commissione europea [\(COM\(2014\) 232 final\)](#)** è stata **chiarita la portata delle disposizioni del Regolamento n. 3557/92**, alla luce dell'evoluzione del settore.

La **forma giuridica** secondo la quale può essere imposto un obbligo di servizio pubblico applicabile a tutti gli operatori attivi su una data rotta è esemplificativamente rappresentata, nella Comunicazione, dai regimi di **dichiarazione**, da quelli di **attribuzione di licenze** ovvero dai **sistemi di autorizzazione**.

Per quanto riguarda la conclusione di **contratti di servizio pubblico**, la Commissione segnala che, secondo l'esperienza maturata dalla stessa, essi sono costituiti per la maggior parte da **concessioni di servizio**.

La Comunicazione ha chiarito, tra l'altro, **la differenza tra "obbligo di servizio pubblico" e "contratto di servizio pubblico"**: i contratti di servizio pubblico sono lo strumento che in genere viene usato per costituire gli obblighi di servizio pubblico nei casi in cui un approccio orizzontale applicabile a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta non sia sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, in particolare le condizioni generali relative alla qualità di un dato servizio.

In ogni caso, ad avviso della Commissione, la stipula di un contratto di servizio pubblico non implica, salvo nei casi in cui ciò sia assolutamente necessario, un diritto di esclusiva per l'aggiudicatario.

Posto che nella maggior parte dei casi l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico implica la stipula di un accordo con un singolo operatore, la Comunicazione prevede per **l'assegnazione dei contratti di servizio pubblico l'utilizzo di procedure aperte**, di gara o a certe condizioni con gara ristretta: **l'affidamento diretto non rispetta**, secondo la Commissione, **il principio di non discriminazione**. Sono ammesse, sebbene debba essere garantita anche in tal caso la parità di trattamento ed una adeguata trasparenza, negoziazioni tra l'autorità aggiudicatrice e le società che hanno presentato le offerte.

Forme di affidamento semplificate sono previste per i collegamenti con le "piccole isole". In tali casi la selezione di un operatore idoneo incaricato di assicurare i collegamenti con una piccola isola si ammette che possa avvenire sulla base di un semplice invito a manifestare interesse, senza bandire una gara formale, a condizione che tale servizio sia annunciato in tutta l'Unione, cosa del resto facilmente organizzabile. La Commissione è del parere che si possano considerare accettabili contratti con una durata più lunga, pari a 12 anni.

Nella Comunicazione della Commissione sono considerate come contrarie al **principio di non discriminazione** le clausole che impongano l'obbligo di rilevare le navi e l'equipaggio dell'operatore di servizio pubblico precedente, in quanto una tale clausola "impedirebbe agli armatori dell'Unione di presentare un'offerta che preveda l'uso delle navi proprie e conferirebbe un vantaggio all'operatore già insediato che si candidasse per la propria successione".

I **servizi marittimi di trasporto pubblico passeggeri**, a differenza di quanto previsto per altre modalità di trasporto, non rientrano nelle esclusioni specifiche di cui agli artt. 17 e 18 del **Codice dei contratti pubblici** (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50), e pertanto sono soggetti alle disposizioni in esso contenute: i contratti di servizio pubblico **devono essere conclusi** nel rispetto delle disposizioni dell'Unione europea e italiane in materia di appalti e concessioni pubbliche. In particolare, secondo quanto indicato nella Comunicazione, **la stipula di contratti di servizio richiede il rispetto dei principi stabiliti dalla direttiva [2014/24/UE](#) in tema di concessioni**. Tale inquadramento è rilevante anche ai fini della definizione

del regime giuridico applicabile a seconda del fatto che la concessione superi o meno l'importo stabilito dall'Unione europea quale valore minimo per l'applicazione delle disposizioni della direttiva.

Per quanto riguarda il **compenso** riconosciuto a fronte del servizio, questo **deve rispettare le disposizioni europee in materia di aiuti di Stato**.

Rilevano a questo proposito in principi cristallizzati in materia dalla **sentenza Altmark (Causa C-280/00, par. 87-95)** che fissa **quattro condizioni** affinché le compensazioni riconosciute dagli Stati membri a fronte dell'imposizione di oneri di servizio pubblico **possano non essere considerati come aiuti di Stato**. In particolare:

- 1) l'impresa beneficiaria deve essere **effettivamente destinataria** degli oneri di servizio pubblico ed essi devono essere **definiti chiaramente**.
- 2) i **parametri** in base ai quali **è calcolata la compensazione** devono essere predeterminati **in modo obiettivo e trasparente**.
- 3) la compensazione **non può eccedere** quanto necessario per **coprire in tutto o in parte** i **costi** originati dall'adempimento **degli oneri di servizio pubblico**, tenuto conto **degli introiti derivanti** dall'adempimento **degli stessi** e da un **marginale di utile ragionevole**.
- 4) nell'ipotesi nella quale la scelta dell'impresa **non avvenga** nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare l'impresa in grado di fornire il servizio al costo minore possibile per la collettività, il **livello della compensazione** deve essere stabilito sulla base di un'analisi dei costi che **un'impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di adeguati mezzi** avrebbe dovuto sopportare tenuto conto **degli introiti derivanti** dall'adempimento **degli stessi** e di un **marginale di utile ragionevole**.

La Comunicazione indica che "il modo più semplice" per adempiere alla quarta condizione della sentenza Altmark sia rappresentato dall'indizione di una procedura di gara aperta, non discriminatoria e trasparente.

Con riferimento alla **durata del contratto** la Commissione, pur rilevando la mancanza di una specifica disposizione del Regolamento, segnala che la necessità di una periodica verifica dell'apertura al mercato imponga una **durata non troppo lunga dei contratti**. In particolare nel riprendere il principio per cui la durata tendenziale dei contratti non dovrebbe superare i cinque o i sei anni, rileva che una durata più lunga può essere ammessa se vi siano giustificati criteri oggettivi a fondamento e a condizione che non provochi effetti di preclusione del mercato. Ciò comporta che, caso per caso, potrebbero essere giustificati contratti della durata massima di 12 anni.

Successivamente alla **liberalizzazione del cabotaggio marittimo** stabilita con il Regolamento CEE n. 3557/1992, la [legge n. 296/2006](#) (legge finanziaria 2007, articolo 1, commi 998 e 999), aveva previsto la stipula di nuove convenzioni, con scadenza in data non anteriore al 31 dicembre 2012, per completare il processo di liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e di privatizzare le società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali. Con l' [articolo 57 del decreto-legge n. 112/2008](#), fu inoltre avviato il processo di trasferimento alle regioni interessate, su loro richiesta, senza corrispettivo, dell'intera partecipazione detenuta da Tirrenia Società di Navigazione S.p.A. nelle società di cabotaggio regionali. Successivamente tali disposizioni sono confluite nell' **articolo 19-ter del [decreto-legge n. 135 del 2009](#)**, che ha abrogato le citate norme ed ha previsto:

- la **proroga delle convenzioni** in essere fino al **completamento del processo di privatizzazione**;
- il **trasferimento alle regioni delle funzioni e dei compiti relativi al trasporto marittimo intra-regionale e tra le regioni e le proprie isole minori**, sulla base di nuovi contratti di servizio (Per le regioni a statuto speciale il conferimento delle funzioni e dei compiti è avvenuto nel rispetto dei relativi statuti);
- la **privatizzazione di Tirrenia spa** e delle sue **società controllate**;
- i **contenuti** delle nuove **convenzioni** e dei nuovi contratti di servizio pubblico;
- i **contributi dello Stato in relazione agli oneri di servizio pubblico stabiliti nelle convenzioni e nei contratti di servizio sia con riferimento alla continuità territoriale marittima nazionale che regionale**.

Prima della liberalizzazione del cabotaggio marittimo, le disposizioni dell'articolo 8 della [legge n. 684 del 1974](#) fissavano il principio per il quale i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori, nonché eventuali prolungamenti tecnicamente ed economicamente necessari, dovessero assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno. L'articolo 1 della [legge n. 169 del 1975](#) stabiliva poi l'affidamento a società partecipate dalla Tirrenia spa dell'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole minori dell'arcipelago toscano, del Lazio, della Campania e della Sicilia.

Con **decreto MISE 13 dicembre 2021** è stato nominato il commissario straordinario delle società Tirrenia Navigazione S.p.a. e Siremar - Sicilia regionale marittima S.p.a. in amministrazione straordinaria.

Focus

Il trasporto fluviale e la navigazione interna

Al fine di favorire lo sviluppo del trasporto fluviale, nell'ambito dell'intermodalità e al fine di favorire forme di trasporto più sostenibili da un punto di vista ambientale, l'articolo 53, comma 5-bis del **decreto-legge n. 124 del 2019** ha autorizzato la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2020 e di **5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022** per la **valorizzazione del trasporto di merci per idrovie interne e per vie fluvio-marittime**.

Il **decreto-legge n. 45 del 2021**, convertito dalla legge n. 75 del 2021, ha previsto misure urgenti in materia di trasporti e per la disciplina del **traffico crocieristico** e del **trasporto marittimo delle merci nella laguna di Venezia**.

Ulteriori misure urgenti per la **tutela delle vie d'acqua di interesse culturale** e per la **salvaguardia di Venezia** sono contenute nel **decreto legge n. 103 del 20 luglio 2021** (AC 2329), convertito dalla **legge 16 settembre 2021, n. 125**, che **dal 1° agosto 2021 ha vietato il transito delle grandi navi** e dichiarato **monumento nazionale le vie urbane d'acqua di Venezia**. Si nomina inoltre un Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e si prevede una relazione del Commissario straordinario, entro il 31 marzo 2022 e la sua trasmissione alle Camere; si prevede altresì l'aggiornamento del Piano morfologico e ambientale della Laguna di Venezia.

Il **decreto legge 10 settembre 2021, n. 121** (art. 4, co. 4-ter e 4-quater), convertito dalla legge n. 156 del 2021, reca criteri per la nomina del gestore navigazione Laghi Maggiore Garda e Como e riconosce alla Gestione governativa navigazione laghi un contributo di 2,5 milioni di euro per l'anno 2021, al fine di potenziare il **servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como**.

La **legge di bilancio 2022** (**legge n. 234 del 2021**, art. 1, comma 816) dispone un finanziamento per i servizi di trasporto urbano lagunare di Venezia (15 milioni di euro per il 2022; 19 milioni di euro per il 2023; 6 milioni di euro per il 2024).

La navigazione interna nell'ordinamento nazionale

La navigazione interna comprende **la navigazione effettuata su fiumi, laghi, canali e altre acque interne**. Essa è regolamentata ancora oggi dal codice della navigazione e dall'apposito regolamento attuativo (**d. P. R. n. 631 del 1949**).

In tali testi normativi sono contenute molteplici disposizioni in materia di organizzazione della navigazione interna, zone portuali, lavoro, regime amministrativo delle navi, ed esercizio della navigazione.

Le **funzioni amministrative** attinenti alla navigazione interna **sono state** in più fasi (d. P. R. n. 5 del 1972 e, successivamente, d. P. R. n. 616 del 1977) **trasferite alle regioni**. Da ultimo il **decreto legislativo n. 112 del 1998** (articolo 105) ha attribuito alle regioni, fatte salve le competenze delle autorità portuali, le funzioni relative alla "disciplina della navigazione interna" ed ha conferito **alle regioni la gestione del sistema idroviario padano veneto**, conservando **allo Stato i compiti di programmazione**, previa intesa con le regioni interessate, del sistema idroviario padano-veneto.

Sono rimaste altresì allo Stato le competenze in materia di **sicurezza della navigazione interna** e quelle relative all' **accertamento delle competenze del personale navigante**.

Con specifico riferimento all'ambito **della sicurezza della navigazione** è stata recepita con il **decreto legislativo n. 114 del 2018** la direttiva (UE) 2016/1629 **avente ad oggetto la definizione dei requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna** che intende allineare la disciplina europea alla normativa internazionale di settore e ad introdurre requisiti tecnici uniformi per tutte le vie navigabili interne dell'Unione. Il decreto legislativo contiene nuove disposizioni in tema di procedure per l'accertamento della sicurezza delle unità navali adibite alla navigazione interna, di procedure di certificazione e di verifica nonché con riferimento alle certificazioni europee prevedendo inoltre l'abrogazione del **decreto legislativo n. 22 del 2009** che aveva recepito la **direttiva 2006/87/UE** (abrogata anch'essa dalla nuova direttiva) che disciplinava la materia.

La IX Commissione aveva espresso parere favorevole sullo schema di decreto il 1° agosto 2018 ([Atto del Governo n. 31](#)).

E' stato emanato il [decreto legislativo 16 dicembre 2021, n. 237](#), di attuazione della direttiva (UE) 2017/2397 relativa al **riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna**, su cui la IX Commissione ha espresso il parere il 26 ottobre 2021 ([AG 304](#)).

Il sistema nazionale di navigazione nelle acque interne e il sistema idroviario padano-veneto

Il Sistema nazionale di navigazione in acque interne, con riferimento al **sistema di trasporto fluviale**, è concentrato **prevalentemente nel Nord d'Italia** e si sviluppa attorno al corso naturale del **Fiume Po**, che attraversa, verso Est, quattro grandi regioni, Emilia-Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto. Questo territorio è anche caratterizzato da una rete di canali artificiali e naturali, utilizzati storicamente per trasportare beni e persone. Con i suoi canali ed affluenti forma quello che viene chiamato il "**Sistema Idroviario Padano-Veneto**".

Completa tale rete nazionale un canale artificiale, di 16 km, posto nell'Italia Centrale, tra il porto di Livorno e quello di Pisa. Altre aree fluviali navigabili si ritrovano tuttavia in diverse regioni italiane (ad esempio nel Lazio rientrano nella disciplina della navigazione interna le aree navigabili del Tevere a nord di Ponte Milvio). Si segnala tuttavia che la navigazione sulla parte del Tevere a sud di ponte Milvio, come anche la navigazione nella laguna di Venezia è disciplinata dal Codice della navigazione, parte marittima.

Le aree di navigazione interna europee sono classificate a seconda della loro dimensione e pericolosità in quattro zone cui si aggiunge la zona R (che si riferisce alle vie navigabili sulle quali deve essere rilasciata un certificato ai sensi della Convenzione per la navigazione del Reno). Le vie navigabili interne delle zone 1, 2 e 3 sono specificamente indicate nell'allegato alla direttiva 2016/1629. Tra queste non sono menzionate le vie d'acqua italiane che quindi rientrano nella zona 4 che ricomprende "tutte le altre vie navigabili interne che possono essere navigate conformemente al diritto nazionale da unità navali rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva".

Con specifico riferimento al Piano Generale dei Trasporti, la [legge n. 380/90](#) aveva disposto la realizzazione del **Sistema idroviario padano veneto**, definendolo come di preminente interesse nazionale e attribuendone la realizzazione alla competenza del Ministero dei Trasporti, con la partecipazione delle Regioni alla formazione del suo Piano di attuazione. Con il decreto del Ministro dei trasporti n. 759 del 25 giugno 1992 è stata definita la rete del sistema. La legge n. 380/1990 ha previsto che le Regioni che si affacciano sul Po e sulle idrovie collegate, riunite in intesa, svolgano le funzioni di comune interesse in materia di navigazione interna. In questo quadro, attraverso una convenzione modificata più volte, l'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, sottoscritta dalle Regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte, svolge un coordinamento per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia.

Nel 1998 la [legge n. 413/1998](#) ha previsto un limite di impegno quindicennale di lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000 "ai fini del risanamento del sistema idroviario padano-veneto" attribuendo al Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con le regioni interessate, il compito di definire e localizzare gli interventi nonché ripartire le relative risorse sentiti gli enti locali interessati in forma di pagamento di mutui a carico delle regioni della citata intesa (poi integrati dalla legge finanziaria per il 2001 n. 388 del 2000, che ha previsto un contributo di 5 miliardi di lire fino all'anno 2016 e dalla legge finanziaria 2004, [l. n. 350/2003](#) che ha previsto un ulteriore impegno di **20 milioni di euro** (fino al 2019). A seguito di tali disposizioni è stato sottoscritto a Chioggia nel 1999, tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte un protocollo d'intesa per lo sviluppo del sistema idroviario padano veneto. L'Idrovia Padana, per l'importanza strategica che riveste, è stata inserita nel 1996 nella Rete transeuropea delle vie navigabili ([Decisione n. 1692/96/UE](#)) ed in occasione della revisione 2011 delle Reti di trasporto trans-europee (TEN-T) è stata, inoltre, ridefinita la Rete di navigazione interna di rilevanza europea. Il Regolamento UE 1315/2013 ha quindi riconosciuto la navigazione interna del Nord d'Italia, quale infrastruttura completata ed operativa al servizio dell'economia dell'intera Pianura Padana. A livello internazionale, in recepimento dei principi stabiliti dall'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996, la [legge n. 16 del 2000](#) ha quindi istituito un piano coordinato di sviluppo e costruzione di una rete di vie navigabili d'importanza internazionale al fine di rendere più efficiente e vantaggioso il trasporto internazionale in Europa per via navigabile, includendo in tale accordo i "percorsi costieri".

Va infine ricordata in questo quadro l'istituzione dell'Agenzia interregionale per il fiume Po (A.I.Po) che si occupa dal 2010 del coordinamento delle attività fra le diverse Regioni. L'Agenzia è stata istituita con apposite leggi regionali delle regioni Lombardia (l. r. n. 5 del 2002), Veneto (l. r. n. 4 del 2002), Piemonte (l. r. n. 38 del 2001) ed Emilia Romagna (l. r. n. 42 del 2001), sulla base di un accordo istitutivo allegato alle leggi regionali, al fine di svolgere le funzioni attribuite alle regioni ai sensi dell' [articolo 89 del decreto legislativo n. 112 del 2008](#). Ai sensi dell'Accordo l'agenzia, sulla base della pianificazione dell'Autorità di Bacino e della programmazione delle singole Regioni, svolge le seguenti funzioni:

a) la programmazione operativa degli interventi; b) la progettazione e attuazione degli interventi; c) la polizia idraulica; d) la gestione del servizio di piena; e) l'istruttoria per il rilascio dei provvedimenti di concessione delle pertinenze idrauliche demaniali; f) il monitoraggio idrografico, sulla base degli accordi interregionali previsti, in attuazione dell'articolo 92 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, al fine di garantire l'unitarietà a scala di bacino idrografico; g) la gestione delle idrovie e della navigazione interna, per i tratti navigabili assegnati dalle Regioni interessate, con le modalità previste dai rispettivi ordinamenti. L'agenzia provvede a coordinare le attività funzionali alla realizzazione e al mantenimento delle opere di navigazione. Successivamente la legge regionale 30/2006 della regione Lombardia (accompagnata da una convenzione triennale con l'Agenzia), ha affidato all'Agenzia medesima le competenze in materia di navigazione interna del sistema idroviario padano-veneto e demanio fluviale in precedenza gestite dalla soppressa Azienda Porti di Cremona e Mantova. Anche la regione Emilia Romagna, con apposite iniziative normative (art. 37 della L.R. n. 9/2009 e art. 54 della L.R. n. 24/2009) e a seguito di un'intesa con l'AIPO, ha conferito all'Agenzia competenze in materia di navigazione interna, gestione del sistema idroviario padano-veneto e gestione operativa del demanio fluviale.

La navigazione nei laghi

Nell'ambito della navigazione interna va ricordata la navigazione sui laghi: i **laghi Maggiore, di Como e di Garda** sono affidati alla [Gestione Navigazione Laghi](#), ente governativo al quale, a sensi della [legge n.614/57](#), è stato affidato l'esercizio delle linee di navigazione su tali laghi. In via generale invece il trasporto pubblico locale sui laghi è rimesso alla **competenza regionale**.

Si ricorda che l'articolo 11 della legge n. 422 del 1997, concernente il conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, riprendendo l'articolo 98 della legge n. 616 del 1977 sulla regionalizzazione delle funzioni statali, aveva previsto che la gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda fosse trasferita alle regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento entro il 1° gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico, che avrebbe dovuto essere approvato d'intesa tra le regioni interessate (Lombardia per ciascuno dei tre laghi, Piemonte per il lago Maggiore e Veneto, nonché la provincia autonoma di Trento, per il lago di Garda) con i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e finanze competenti. Con riferimento al processo di regionalizzazione della gestione navigazione laghi è stata oggetto di discussione nella IX Commissione della Camera dei deputati la risoluzione 7/00002.

Dossier

[Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva \(UE\) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-10495/schema-decreto-legislativo-recante-attuazione-della-direttiva-ue-2016-1629-che-stabilisce-i-requisiti-tecnici-navi-adibite-alla.html>

[Attuazione della direttiva \(UE\) 2017/2397 relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga le direttive 91/672/CEE e 96/50/CE del Consiglio](#)

<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-15689/attuazione-della-direttiva-ue-2017-2397-relativa-al-riconoscimento-qualifiche-professionali-nel-settore-della-navigazione-interna-1.html>

La riforma della nautica da diporto

Il [decreto legislativo 12 novembre 2020, n. 160](#) contiene **disposizioni integrative e correttive** del precedente decreto legislativo n. 229 del 2017 di **riforma della nautica da diporto**.

Il **decreto legislativo n. 160/2020**, entrato in vigore il 22 dicembre 2020, contiene alcune disposizioni di semplificazione normativa, di rafforzamento della sicurezza della navigazione e volte a superare alcune delle problematiche emerse in sede di prima applicazione del decreto legislativo n. 229 del 2017.

Gli interventi maggiormente incisivi concernono la totale riscrittura della disciplina delle **scuole nautiche** e dei **centri per l'istruzione della nautica** (di cui rispettivamente agli articoli 49-*septies* e 49-*octies* del codice) e la disciplina dell'**istruttore professionale di vela** al fine di distinguere tale figura da quella degli istruttori di vela sportivi e dilettantistici.

Per approfondimenti si rinvia all'[apposito dossier](#).

La IX Commissione aveva espresso, il 27 maggio 2020, il parere tale schema di decreto legislativo ([A.G. 101](#)). Successivamente, il 28 ottobre 2020 la IX Commissione aveva espresso il proprio parere favorevole sull' [A.G. 101-](#)

bis il quale, come previsto dalla legge delega, è stato presentato al Parlamento per il secondo esame, dopo le modifiche per recepire i pareri parlamentari e degli altri organi coinvolti nella procedura di formazione dell'atto, nonché per ulteriori adattamenti del testo. Con la [legge 6 agosto 2019, n. 84](#) ([A. C. 2039](#)) era stato prorogato il termine per l'adozione dei decreti legislativi correttivi del codice della nautica da diporto di un ulteriore anno, (pertanto fino al 13 agosto 2020, successivamente prorogato di ulteriori 3 mesi fino al 13 novembre 2020).

Si ricorda che, al termine della XVII legislatura era stata approvata, con il [decreto legislativo n. 229 del 2017](#), entrato in vigore il **13 febbraio 2018**, la riforma del **codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)** in base a quanto previsto dalla legge delega 7 ottobre 2015, n. 167.

A tale innovazione si è affiancata la previsione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)**, in base alla legge di stabilità 2013, che si articola nell' **Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, nello **Sportello Telematico del Diportista (STED)** e nell' **Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON)**.

L'attuazione di questo **nuovo sistema telematico** era stata rinviata all'emanazione di un apposito regolamento, poi emanato con il [decreto del Presidente della Repubblica n. 152 del 2018](#), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 febbraio 2019. **Dal 1° settembre 2019 è stato attivato lo Sportello Telematico del Diportista (STED)**, che consente di immatricolare le unità da diporto nell'Archivio Centrale Telematico (ATCN) (*vedi sub*).

Le novità del Codice della nautica da diporto

Le **principali novità** introdotte nel Codice della nautica da diporto sono di seguito sinteticamente indicate (in parentesi il relativo articolo del Codice):

- la revisione della **classificazione delle unità da diporto** (art. 3), in particolare con una suddivisione in tre categorie delle **navi da diporto** (unità superiori a 24 mt) e l'introduzione delle moto d'acqua;
- l'introduzione nel Codice delle **unità da diporto utilizzate a fini commerciali** (*commercial yacht*) e la definizione delle loro caratteristiche (art. 2), con l'introduzione della possibilità di svolgere l'assistenza all'ormeggio nelle strutture della portualità turistica e l'assistenza e traino in mare per i natanti e le imbarcazioni;
- il rinvio all'applicazione delle norme specifiche del decreto legislativo **n. 5/2016** per la **progettazione, costruzione e immissione in commercio delle unità da diporto** e delle **moto d'acqua** (comma 1-bis dell'art. 14);
- la **semplificazione del regime amministrativo** delle unità da diporto (artt. 15 e 17) con l'abolizione tra l'altro del riferimento ai registri cartacei, con l'adozione dell'**Archivio telematico (ATCN)** per gli atti inerenti la proprietà delle navi e delle imbarcazioni da diporto;
- la previsione dello **Sportello Telematico (STED)**, per il **rilascio dei documenti per la navigazione**, tra cui la licenza di navigazione ed i suoi aggiornamenti (cambio proprietà, residenza, nomina di armatore, ipoteca, leasing, ecc.), prevedendosi **un termine di 20 giorni per il rinnovo della licenza** tramite STED (artt. 22, 23 e 24);
- l'obbligo di **iscrizione** delle **navi** e delle **imbarcazioni da diporto** (unità tra 10 e 24 mt) nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), presentando allo Sportello telematico del diportista (STED) il titolo di proprietà, o la procura in caso di *leasing*, e il certificato di stazza (artt. 15-*bis* e 19), nonché la possibilità di iscrizione provvisoria di tali unità (art. 20);
- l'esclusione dei **natanti da diporto** (unità fino a 10 mt) **commerciali** dall'obbligo di iscrizione nell'Archivio telematico (art. 27);
- la possibilità di iscrizione nel registro internazionale delle **navi da diporto** destinate esclusivamente al **noleggio turistico** (art. 15-*ter*);
- la **semplificazione** del procedimento di autorizzazione alla **dismissione di bandiera** (art. 21, co. 2-*ter*, 2-*quater*);
- la limitazione del **noleggio occasionale** alla bandiera **nazionale** con l'obbligo di avere il contratto a bordo (art. 49-*bis*);
- l'eliminazione delle procedure di imbarco e sbarco per la rotazione dei marittimi fra diverse unità della stessa impresa che esercita il noleggio;

- la rimozione del limite delle 1000 t per l'iscrizione nel Registro Internazionale;
- la modifica delle unità per le quali è richiesta la titolarità della **patente nautica** (articolo 39);

Con riferimento a tale disposizione il decreto-legge n. 91 del 2018 ha previsto il **differimento al 1° gennaio 2019 dell'obbligo di titolarità della patente nautica per la conduzione di unità aventi motore di cilindrata superiore a 750 cc** a iniezione a due tempi. Successivamente è stata approvata la legge n. 73 del 2019 che ha fissato la decorrenza di tale termine al 1° gennaio 2020. Il **DL n. 162 del 2019** (conv. dalla legge n. 8 del 2020), all'art. 13, comma 5-*quater*, ha ulteriormente **prorogato al 1° gennaio 2021** il termine ed ha previsto che **l'obbligo di patente nautica si applichi, a regime, alle unità con motori a iniezione a due tempi superiori a 900 cc.** anziché a 750 cc.

- l'istituzione dell'**Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche** (art. 39-bis);
- l'aggiornamento dei **requisiti psicofisici**, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, necessari per il conseguimento della **patente nautica**;
- l'introduzione di una disciplina per le **scuole nautiche**, soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province o delle città metropolitane o delle Province autonome (art. 49-*septies*) e dei **centri di istruzione per la nautica** (art. 49-*octies*);
- il riconoscimento della **figura professionale dell'istruttore di vela**, definito come chi insegna professionalmente, anche in modo non esclusivo e non continuativo, a persone singole e a gruppi di persone, le tecniche della navigazione a vela in tutte le loro specializzazioni, esercitate con qualsiasi tipo di unità, in mare, nei laghi e nelle acque interne, con il conseguente obbligo di iscrizione nell'elenco Nazionale (art. 49-*quinquies* e 49-*sexies*);
- l'istituzione della **figura professionale del mediatore del diporto**, che mette in relazione le parti per la conclusione di contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio e ormeggio di unità da diporto e la definizione delle procedure e dei requisiti per lo svolgimento di tale attività (art. 49-*quater*);
- l'introduzione del **nuovo titolo professionale nazionale** quello di "ufficiale di navigazione del diporto di 2^a classe" specifico per il diporto e semplificato;
- lo **snellimento dei controlli sulla navigazione**, con il collegamento dei controlli in mare al registro Telematico ed all'Anagrafe telematica delle patenti per evitare ripetizioni dei controlli (art. 26-bis);
- l'aggiornamento della normativa sulla **sicurezza della navigazione** e per la **salvaguardia della vita umana in mare** con il rinvio ad un regolamento attuativo e con la previsione, per le navi da diporto in navigazione entro tre ore da una postazione medica, di una persona a bordo in possesso del *first aid* anziché del medico di bordo;
- le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL (gas di petrolio liquefatto), metano e elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato;
- l'**obbligo** dei gestori delle strutture per il diporto di **riservare alle unità in transito**, a vela e a motore, alcuni **spazi per l'accosto o il rifugio** (art. 49-*nonies*) nonché di riservare ormeggi a soggetti diversamente abili;
- la possibilità di destinare parti del demanio marittimo non in concessione a ricoveri a secco (***dry storage***) per la nautica minore, quindi imbarcazioni e natanti fino a 12 mt (art. 49-*undecies*);
- la possibilità degli enti gestori delle aree marine protette di istituire **campi boa e campi di ormeggio attrezzati** (art. 49-*decies*);
- l'istituzione del **servizio di assistenza e traino per le imbarcazioni e natanti da diporto**, che può essere svolto da privati, singoli o associati, cooperative e gruppi ormeggiatori previa sottoscrizione di una polizza assicurativa (art. 49-*duodecies*);
- norme per la **protezione dell'ambiente marino** con l'introduzione del **reato di danno ambientale** e l'obbligo del bollino blu, valido per tutta la stagione balneare;
- l'istituzione della **giornata del mare** (art. 52) e l'inserimento della **cultura del mare** e dell'insegnamento dell'**educazione marinara nei piani formativi scolastici**, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente;
- la revisione e rimodulazione delle **sanzioni amministrative**, prevedendo sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti; viene prevista la **possibilità di pagamento ridotto entro 5 gg.**

Per l'**applicabilità delle nuove disposizioni** del Codice, l'art. 61 del D.L.gs. n. 229/2017, prevede che fino piena attuazione della disciplina applicativa del Sistema telematico centrale della nautica da diporto e all'adozione del decreto di fissazione delle tariffe applicabili, occorre riferirsi agli organismi e procedure preesistenti e continuano ad applicarsi le disposizioni vigenti.

2022

Il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)

L'istituzione del **Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE)** è stata prevista dalla legge di stabilità 2013 (legge n. 228/2012- commi da 217 a 222 dell'articolo 1). La sua applicabilità era stata rinviata ad un apposito regolamento di attuazione, poi emanato con il [decreto del Presidente della Repubblica n. 152 del 2018](#).

Il regolamento prevede il **superamento del vecchio sistema di tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto**, gestiti finora in formato cartaceo e in termini decentrati presso ciascun circondario marittimo, con la loro completa **informatizzazione** e la devoluzione delle relative competenze ad **un'unica autorità centrale competente su tutto il territorio nazionale**.

Il regolamento inoltre ha disposto la **semplificazione** e la razionalizzazione delle **modalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto** nei relativi registri e delle **modalità di rilascio dei documenti di navigazione**, attraverso l'istituzione degli **sportelli telematici del diportista (STED)**, collegati con una banca dati centrale.

Il Sistema telematico centrale della nautica da diporto (SISTE) si articola nelle seguenti strutture:

- **l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN)**, che contiene le **informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto**, tra cui l'identità del proprietario, gli elementi tecnici dell'unità, nonché "tutti gli atti soggetti a pubblicità legale" relativi al mezzo, tra cui i controlli di sicurezza della navigazione effettuati sulle unità da diporto dalle autorità competenti (primariamente il Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera). L'Archivio è articolato in due sezioni: la sezione dati del Registro delle imbarcazioni da diporto (RID) e del Registro delle navi da diporto (RND), e la sezione dati del SISTE, alimentata dal Ministero. Il termine per il popolamento delle nuove sezioni RID e RND dell'Archivio Telematico Centrale è fissato **al 1° ottobre 2019**;
- **l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto** (previsto dall'articolo 32 del decreto-legge n. 133/2014), che cura i rapporti con il Centro elaborazione dati del Ministero e con tutti i soggetti abilitati ad alimentare l'archivio;
- **lo Sportello telematico del diportista (STED)**, che è attivato, mediante collegamento telematico con il CED, **presso i seguenti soggetti**:
 - le capitanerie di porto e gli uffici circondariali marittimi;
 - gli uffici di motorizzazione civile;
 - i raccomandatari abilitati (i raccomandatari marittimi sono definiti dall'articolo 2 della legge n. 135 del 1977 come coloro che svolgono "attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione di noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati");
 - gli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto autorizzati dalla [legge n. 264/1991](#).

Lo STED rilascia i seguenti documenti:

- la licenza di navigazione e il suo aggiornamento mediante appositi tagliandi nonché il rilascio di duplicati;
- il certificato di sicurezza;
- il certificato di idoneità;
- l'autorizzazione alla navigazione temporanea;
- la licenza provvisoria.

L'articolo 13 del DPR 152/2018 ha previsto un periodo di sperimentazione dal 1° aprile al 31 agosto 2019 durante il quale gli STED, specificamente individuati con apposito provvedimento ministeriale, hanno iscritto le unità da diporto di nuova immatricolazione esclusivamente nell'ATCN. Per le operazioni di popolamento della «Sezione dati RID e RND» dell'ATCN era previsto il completamento entro il 1° gennaio 2021. Pertanto a decorrere dal 1° settembre 2019 solo le unità da diporto di nuova immatricolazione sono iscritte esclusivamente nell'ATCN, mentre a decorrere dal 1° gennaio 2021, tutte le unità da diporto saranno iscritte nell'ATCN.

Il **D.L. n. 68/2022** estende a 60 gg i termini di validità dei procedimenti e dei documenti previsti nel Codice per le procedure STED.

Dossier

[Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo di revisione del codice della nautica da diporto](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12537/disposizioni-integrative-e-correttive-al-decreto-legislativo-revisione-del-codice-della-nautica-diporto.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12537/disposizioni-integrative-e-correttive-al-decreto-legislativo-revisione-del-codice-della-nautica-diporto.html>

[Proroga del termine per l'adozione di disposizioni integrative e correttive concernenti la revisione e l'integrazione del codice della nautica da diporto](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12582/proroga-del-termine-l-adozione-disposizioni-integrative-e-correttive-concernenti-revisione-e-l-integrazione-del-codice-della.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-12582/proroga-del-termine-l-adozione-disposizioni-integrative-e-correttive-concernenti-revisione-e-l-integrazione-del-codice-della.html>

[Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo di revisione del codice della nautica da diporto - secondo esame](https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14104/disposizioni-integrative-e-correttive-al-decreto-legislativo-revisione-del-codice-della-nautica-diporto-secondo-esame.html)
<https://temi.camera.it/dossier/OCD18-14104/disposizioni-integrative-e-correttive-al-decreto-legislativo-revisione-del-codice-della-nautica-diporto-secondo-esame.html>
