

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 28 dicembre 2022, n. 202.

Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il «Codice della navigazione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante: «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)»;

Visto il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, recante: «Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» e, in particolare, l'articolo 10;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante: «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante: «Riordino della legislazione in materia portuale» e, in particolare, l'articolo 18;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante: «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» e, in particolare, l'articolo 37;

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: «Codice dei contratti pubblici» e, in particolare, gli articoli 80 e 83;

Vista la legge 5 agosto 2022, n. 118, recante: «Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021» e, in particolare, l'articolo 5;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 250 del 27 ottobre 2015 per comunicato e sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale è stato approvato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

Vista la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti 30 maggio 2018, n. 57;

Vista la nota prot. n. 22865 dell'11 ottobre 2022 con la quale il Ministro dell'economia e delle finanze ha espresso il concerto, confermato con nota prot. n. 33116 del 21 dicembre 2022;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 25 ottobre 2022;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1998, effettuata con la nota prot. n. 39379 del 24 novembre 2022;

ADOTTA
il seguente regolamento:

Art. 1.

Ambito di applicazione e definizioni

1. Le disposizioni del presente regolamento disciplinano il procedimento finalizzato al rilascio delle concessioni demaniali di cui all'articolo 18, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché alla definizione degli accordi di cui al medesimo articolo 18, comma 6. Le stesse disposizioni si applicano, altresì, alle concessioni di cui all'articolo 18, commi 5 e 12, della legge n. 84 del 1994.

2. Agli accordi di cui al comma 1 si applicano le medesime disposizioni dettate per il titolo concessorio.

3. Ai fini del presente regolamento, si intende per:

a) «Codice della navigazione»: il codice approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

b) «regolamento della navigazione marittima»: il regolamento per l'esecuzione al codice della navigazione (navigazione marittima) approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

c) «autorità concedente»: l'Autorità di sistema portuale istituita ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 oppure, laddove non istituita, l'autorità competente al rilascio delle concessioni demaniali;

d) «beni demaniali»: i beni di cui agli articoli 28 e 29 del Codice della navigazione;

e) «ambito portuale»: l'ambito di cui all'articolo 5, comma 1, della legge n. 84 del 1994;

f) «concessione»: il provvedimento amministrativo di cui all'articolo 36 del Codice della navigazione e all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994;

g) «piano regolatore portuale»: il piano di cui all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994.

Art. 2.

Rilascio di concessione demaniale in ambito portuale

1. L'autorità concedente provvede, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a seguito di istanza di parte e previa valutazione della stessa ai sensi dei commi 8, 9 e 10, nel rispetto dei principi di economici-



tà, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, al rilascio delle concessioni demaniali di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, che, in base ai vigenti strumenti di pianificazione in ambito portuale e di programmazione dei traffici, sono destinate allo svolgimento delle operazioni portuali di cui all'articolo 16 della medesima legge, in coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore.

2. L'autorità provvede, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 18 del regolamento della navigazione marittima e secondo le modalità di cui all'articolo 4 del presente regolamento, alla pubblicazione del bando nel caso di procedimento avviato d'ufficio o alla pubblicazione di un avviso pubblico nel caso di procedimento avviato a seguito di istanza di parte, nel quale si dà contezza della presentazione dell'istanza medesima.

3. Il bando e l'avviso pubblico di cui al comma 2 contengono le seguenti informazioni:

a) identificazione dei beni oggetto della concessione;

b) requisiti soggettivi di partecipazione alla procedura di affidamento, compresi quelli tecnici ed economico-finanziari;

c) criteri e modalità per procedere ad eventuali aggiornamenti intermedi per le concessioni di maggiore durata;

d) durata massima della concessione determinata tenendo conto del periodo di tempo, sulla base di criteri di ragionevolezza, per l'ammortamento degli investimenti da parte del concessionario, ivi compresi quelli necessari per conseguire gli obiettivi specifici risultanti dal piano economico-finanziario prodotto e dell'esigenza di non restringere eccessivamente la libera concorrenza e per l'equa remunerazione del capitale investito, nonché degli elementi di cui al comma 4, lettere a), b) e g);

e) ammontare del canone demaniale, determinato secondo i criteri di cui all'articolo 5, e delle eventuali penali;

f) indicazioni in merito alla eventuale presenza di opere, mezzi e attrezzature amovibili e non amovibili, al relativo stato di ammortamento e agli impegni gravanti sul concessionario subentrante ai sensi dell'articolo 8, commi 3 e 4;

g) obbligo, per i soggetti partecipanti alla procedura, di presentare in formato digitale, anche attraverso lo sportello unico amministrativo:

1) un programma degli investimenti, laddove previsti, con la specificazione della loro tipologia e consistenza, e delle attività che si intendono esercitare, con la specificazione delle relative caratteristiche e delle modalità di gestione, volto alla valorizzazione dell'area demaniale oggetto della concessione e all'incremento dei traffici e alla produttività del porto con l'indicazione delle garanzie, anche di tipo fideiussorio, offerte e in relazione al cui contenuto deve essere rapportata la durata della concessione richiesta;

2) un piano economico-finanziario che dimostri la capacità finanziaria del soggetto richiedente di realizzare il programma degli investimenti e delle attività di cui al punto 1) asseverato da un professionista iscritto al perti-

nente albo professionale; se la durata richiesta eccede i quattro anni, il piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi costituita dall'istituto di credito stesso di cui all'articolo 183, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

h) modalità per l'assegnazione della concessione al nuovo affidatario, nonché disciplina degli altri aspetti riguardanti il trattamento di fine concessione, compresi i criteri di valutazione e di individuazione degli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente;

i) modalità e termine, non inferiore a trenta giorni dalla pubblicazione del bando, per la presentazione delle domande o, in caso di pubblicazione dell'avviso, per la presentazione delle istanze concorrenti.

4. In sede di determinazione dei parametri di valutazione delle domande, nonché delle relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino, in particolare, i piani di investimento e i relativi tempi di realizzazione, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni, l'autorità concedente tiene conto dei seguenti criteri:

a) grado di coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore;

b) capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al *terminal* portuale per gli utenti e gli operatori interessati;

c) natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali, nonché degli impianti, delle attrezzature e delle tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security*, compresa la valutazione del finanziamento utilizzato in termini di capitale pubblico o privato;

d) obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retroportuale e della utilizzazione della modalità ferroviaria;

e) piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sull'utilizzo della manodopera temporanea;

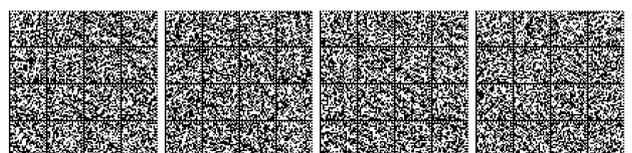
f) capacità di assicurare un'adeguata continuità operativa del porto;

g) sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività;

h) variazione in aumento del canone demaniale, cui può essere attribuito un punteggio non eccedente il 30 per cento del punteggio complessivo.

5. I parametri di valutazione delle domande, stabiliti ai sensi del comma 4, sono pubblicati contestualmente al bando o all'avviso di cui al comma 2 e ne costituiscono parte integrante.

6. L'autorità concedente, in funzione delle caratteristiche del porto e tenuto conto della capacità operativa e delle funzioni del porto medesimo, adotta le misure necessarie affinché congrui spazi siano disponibili per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Nel caso in cui tutte le aree portuali sono già affidate in concessione, l'autorità concedente provvede alla pianificazione per assicurare la riserva di spazi operativi



per le imprese non concessionarie, ovvero all'inserimento negli atti di concessione di previsioni che, ove necessario, assicurano la disponibilità di detti spazi operativi.

7. In ogni caso il rilascio delle concessioni non può pregiudicare l'esercizio delle attività delle imprese, già autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 e non concessionarie di aree, all'effettuazione delle operazioni portuali.

8. L'autorità concedente verifica, in caso di pubblicazione dell'avviso, ai fini dell'avvio della procedura di evidenza pubblica di cui al comma 1, la coerenza delle istanze pervenute e dei relativi programmi di attività con il Piano regolatore portuale di cui all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 e con gli strumenti di pianificazione strategica del settore. Prima di procedere alla verifica di cui al primo periodo, l'autorità concedente richiede, in relazione alle istanze che prevedono una durata della concessione superiore a quaranta anni, il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti circa la coerenza di dette istanze con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si pronuncia entro venti giorni dal ricevimento della richiesta, decorsi i quali l'autorità concedente procede indipendentemente dall'espressione del parere.

9. Per le finalità di cui al comma 8, sono dichiarate inammissibili le istanze non coerenti con il Piano regolatore portuale ovvero quelle non coerenti con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore.

10. L'autorità concedente cura lo svolgimento dell'istruttoria delle domande ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

11. Nel caso di più domande di concessione, l'autorità concedente procede, nell'ambito della procedura a evidenza pubblica, alla valutazione comparativa delle domande concorrenti secondo i criteri stabiliti dal comma 4.

12. Gli esiti della procedura di affidamento sono tempestivamente comunicati ai partecipanti e resi pubblici con le medesime forme del bando o dell'avviso di cui al comma 2.

13. Nel caso in cui l'istante selezionato all'esito della procedura abbia chiesto di svolgere direttamente anche i servizi di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, nelle aree demaniali e nelle banchine comprese nell'ambito portuale oggetto di affidamento, l'autorità concedente verifica, ai sensi e per gli effetti di cui al citato articolo 16, la sussistenza dei requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità, di mezzi, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori idoneo allo svolgimento di tali attività. In caso di esito positivo della verifica di cui al primo periodo, l'atto concessorio riporta anche l'elenco dettagliato dei servizi autorizzati per l'intera durata della concessione e sostituisce l'autorizzazione allo svolgimento dei servizi portuali di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994.

14. Nel caso di aree già oggetto di concessione, l'autorità concedente provvede all'avvio delle procedure, ai sensi del presente articolo, almeno dodici mesi prima della scadenza della concessione, anche a seguito della presentazione di istanza di rinnovo da parte del concessionario uscente.

Art. 3.

Soggetti ammessi a presentare istanze ai fini del rilascio della concessione demaniale

1. Le domande per il rilascio della concessione demaniale di cui all'articolo 2 possono essere presentate da imprese in possesso dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 ovvero che abbiano contestualmente presentato istanza di rilascio di detta autorizzazione, nonché dei necessari requisiti di capacità professionale, tecnica, organizzativa ed economico-finanziaria, attinenti e proporzionati all'oggetto della concessione.

2. Ai fini della dimostrazione della sussistenza dei requisiti di cui al comma 1, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 80 del decreto legislativo n. 50 del 2016.

3. Ai bandi e agli avvisi di cui all'articolo 2, comma 2, si applicano, in quanto non in contrasto con quanto previsto dalla legge n. 84 del 1994, le disposizioni di cui all'articolo 83, commi 1 e 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Art. 4.

Pubblicità del bando e dell'avviso

1. Il bando o l'avviso di cui all'articolo 2, comma 2, è pubblicato sul sito internet dell'autorità concedente, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sull'albo pretorio on-line del comune ove è situato il bene demaniale oggetto di affidamento in concessione, per almeno trenta giorni, nonché, per le concessioni demaniali di durata superiore a dieci anni, nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

2. La pubblicazione del bando di cui al comma 1 avviene per estratto, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del regolamento della navigazione marittima e la documentazione integrale inerente alla concessione è consultabile dagli interessati presso l'autorità concedente.

3. L'autorità concedente può prevedere ulteriori strumenti di pubblicità, nel rispetto del principio generale di proporzionalità.

Art. 5.

Criteri per la determinazione del canone

1. Ai sensi dell'articolo 10 del decreto 19 luglio 1989 del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 299 del 23 dicembre 1989, ciascuna Autorità di sistema portuale individua con proprio regolamento i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dalla stessa amministrati, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti e agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, annualmente rivalutati sulla base degli indici ISTAT, secondo la modalità prevista dall'articolo 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494.



2. I canoni demaniali sono costituiti da:

a) una componente fissa, stabilita tenendo conto:

1) dell'ubicazione, dell'estensione e delle condizioni, ivi compreso il livello di infrastrutturazione esistente, dell'area oggetto di concessione;

2) dei limiti e dei vantaggi nell'utilizzo della concessione derivanti dalle caratteristiche dell'area di cui al punto 1);

3) dell'entità degli investimenti proposti dal concessionario in relazione alla realizzazione di infrastrutture portuali nell'area ovvero all'ammodernamento di quelle esistenti;

b) una componente variabile, stabilita mediante l'applicazione al piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità; tale componente è suscettibile di aggiornamento periodico.

3. La misura minima del canone demaniale prevista dall'articolo 100, comma 4, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, si applica in tutti i casi in cui l'importo del canone demaniale, determinato ai sensi dei commi 1 e 2 del presente articolo, risulti inferiore a detta misura minima che è rivalutata sulla base degli indici ISTAT secondo le modalità di cui al medesimo comma 1.

4. Ai fini dell'applicazione degli indicatori di cui al comma 2, lettera b), nonché dell'esercizio dell'attività di verifica da parte dell'autorità concedente ai sensi dell'articolo 9, i concessionari provvedono alla tenuta di specifica contabilità in base ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti con la delibera 30 maggio 2018, n. 57.

Art. 6.

Modifica del contenuto della concessione demaniale

1. La variazione dell'estensione della area concessa o delle opere o delle modalità di esercizio può essere consentita dall'autorità concedente ai sensi e secondo le modalità di cui all'articolo 24 del regolamento della navigazione marittima.

2. L'estensione della durata della concessione, in ogni caso non superiore a cinque anni, può essere consentita dall'autorità concedente per il periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti relativi ad interventi occorrenti per l'adeguamento delle strutture portuali o per il mantenimento della funzionalità della concessione.

3. Fermo quanto previsto dal comma 2, ai fini del riconoscimento dell'estensione della durata della concessione ai sensi del medesimo comma, gli investimenti devono riguardare interventi non previsti nel programma di cui all'articolo 2, comma 3, lettera g), punto 1), proposti con istanza del concessionario, pubblicata con le modalità di cui all'articolo 4, ai soli fini della proposizione di osservazioni ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del regolamento della navigazione marittima, e autorizzati dall'autorità concedente. Non possono essere autorizzati nuovi interventi nei tre anni antecedenti alla scadenza della concessione.

4. Nel caso di istanza di concessione di durata superiore a quaranta anni, l'autorità concedente acquisisce preventivamente il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con riferimento alla coerenza della variazione della durata con gli strumenti di pianificazione strategica del settore. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si esprime entro venti giorni dal ricevimento della richiesta, decorsi i quali l'autorità concedente procede indipendentemente dall'espressione del parere.

5. Al di fuori dai casi previsti dai commi 1, 2 e 3, per le istanze che prevedano mutamenti sostanziali dei contenuti della concessione, l'autorità concedente procede secondo quanto previsto dall'articolo 2.

Art. 7.

Vicende soggettive successive al rilascio della concessione

1. Nel caso in cui il concessionario sia una società di capitali, in relazione al trasferimento di quote societarie che determini una modificazione del controllo della società concessionaria ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, il socio che intende trasferire la propria partecipazione è tenuto a chiedere preventivamente l'autorizzazione all'autorità concedente. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al primo periodo, l'autorità concedente verifica l'eventuale incidenza della modificazione della compagine societaria sull'attuazione del programma degli investimenti e delle attività presentate dal concessionario, nonché sul relativo piano economico-finanziario, comunicando l'esito della valutazione entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta. In mancanza di comunicazione nel termine previsto, l'autorizzazione si intende rilasciata.

2. In caso di cessione d'azienda o di un suo ramo da parte del concessionario l'autorizzazione è rilasciata ai sensi dell'articolo 46 del Codice della navigazione.

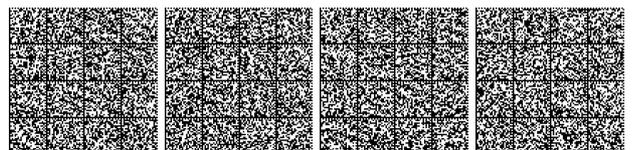
3. Le modificazioni dell'atto costitutivo e dello statuto della società concessionaria sono comunicate tempestivamente all'autorità concedente.

Art. 8.

Avvicendamento di concessionari demaniali

1. In caso di rilascio della concessione a favore di un nuovo concessionario, l'autorità concedente può ordinare al concessionario uscente, in assenza di diversa previsione nell'atto concessorio e con provvedimento motivato ai sensi dell'articolo 49 del Codice della navigazione, la demolizione, a spese del medesimo, delle opere non amovibili autorizzate e realizzate da detto concessionario.

2. La demolizione delle opere di cui al comma 1 è disposta in presenza di circostanze, imprevedibili e sopravvenute al rilascio da parte dell'autorità concedente dell'autorizzazione alla loro realizzazione, che rendono l'uso dell'area in concessione incompatibile con il permanere delle medesime opere e non più rispondente all'interesse pubblico.



3. Il concessionario uscente ha diritto al riconoscimento di un indennizzo a carico del concessionario subentrante in relazione ai beni non amovibili realizzati o acquistati per l'esercizio della concessione demaniale, aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel programma degli investimenti, debitamente autorizzati dall'autorità concedente e non ancora ammortizzati al termine della concessione. Il valore di detti beni, come risultante dalla specifica contabilità, è determinato sulla base di una perizia redatta da un esperto individuato dal concessionario uscente tra i professionisti abilitati, in possesso di adeguata competenza nel settore, iscritti in apposito elenco tenuto dall'autorità concedente. Le spese della perizia di cui al secondo periodo sono a carico del concessionario uscente.

4. Il concessionario uscente può disporre dei beni e delle opere amovibili realizzate, anche mediante accordo con il concessionario subentrante, sentita l'autorità concedente. L'autorità concedente valuta l'eventuale acquisto dei beni e delle opere amovibili, ovvero promuove la conclusione di accordi tra il concessionario uscente e il concessionario subentrante al fine di garantire la continuità operativa del porto, anche mediante l'inserimento di apposite previsioni di cui all'articolo 2, comma 3, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 9.

Attività di verifica dell'autorità concedente

1. L'autorità concedente svolge annualmente attività di verifica sulla permanenza dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e sulla concreta attuazione del programma degli investimenti e delle attività correlate, presentato dal concessionario ed eventualmente aggiornato previo accordo con la medesima autorità. Gli esiti della verifica effettuata dall'autorità concedente sono tempestivamente comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. In relazione alle concessioni aventi durata superiore a cinque anni, l'autorità concedente svolge ogni cinque anni un'approfondita analisi dell'andamento del rapporto concessorio, verificando il puntuale adempimento degli impegni assunti dal concessionario e i risultati raggiunti sul piano dei traffici e dell'occupazione, anche rispetto all'andamento dello specifico mercato settoriale in cui opera il concessionario. L'autorità concedente relaziona tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'esito dell'analisi effettuata, proponendo, anche sulla base delle eventuali osservazioni formulate dal medesimo Ministero, le modifiche del programma e del piano di cui all'articolo 2, comma 3, lettera g), punti 1) e 2), occorrenti per il migliore perseguimento dell'interesse pubblico.

3. L'autorità concedente, ferma restando l'applicazione delle eventuali penali previste nell'atto di concessione, può disporre l'avvio della procedura di decadenza della concessione ai sensi dell'articolo 47 del Codice della navigazione, anche in caso di accertamento della mancata attuazione del piano degli investimenti e delle attività correlate, del mancato raggiungimento degli obiettivi di

incremento dei traffici portuali indicati nell'istanza di concessione o del verificarsi di fatti che comunque evidenziano grave negligenza o imperizia del concessionario nella gestione del bene affidato in concessione.

4. L'autorità concedente può disporre la revoca della concessione ai sensi dell'articolo 42 del Codice della navigazione.

5. Sulla base delle comunicazioni delle Autorità di sistema portuali di cui ai commi 1 e 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta un piano permanente di monitoraggio anche attraverso i dati presenti nel Sistema informativo del demanio marittimo SID - il portale del mare che è adeguatamente implementato.

Art. 10.

Norme transitorie e finali

1. Le disposizioni del presente regolamento, ad eccezione degli articoli 6, 7, 8 e 9, non si applicano agli atti concessori e agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 6, della legge n. 84 del 1994 rilasciati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

2. I canoni degli atti concessori e degli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 6, della legge n. 84 del 1994, rilasciati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono annualmente rivalutati sulla base degli indici ISTAT, secondo la modalità prevista all'articolo 04 del decreto-legge n. 400 del 1993, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 494 del 1993. La misura minima del canone demaniale prevista dall'articolo 100, comma 4, del decreto-legge n. 104 del 2020, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 126 del 2020, si applica in tutti i casi in cui l'importo del canone demaniale di cui al primo periodo risulti inferiore a detta misura minima, che è rivalutata sulla base degli indici ISTAT secondo le modalità di cui all'articolo 04 del citato decreto-legge n. 400 del 1993.

3. Le Autorità di sistema portuale adeguano i propri regolamenti alle disposizioni del presente regolamento entro dodici mesi dalla data della sua entrata in vigore. Decorso detto termine, non sono applicabili le disposizioni dei regolamenti in contrasto o comunque non compatibili con il presente regolamento.

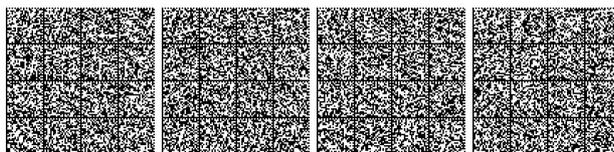
4. Per quanto non espressamente previsto dal presente regolamento, si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 36 a 49 e 54 del Codice della navigazione, nonché le disposizioni di cui agli articoli da 5 a 35 del regolamento della navigazione marittima.

Art. 11.

Clausola di invarianza finanziaria

1. Dall'attuazione del presente regolamento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono ai relativi adempimenti con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.



Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 28 dicembre 2022

*Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti*
SALVINI

*Il Ministro dell'economia
e delle finanze*
GIORGETTI

Visto, il Guardasigilli: NORDIO

Registrato alla Corte dei conti il 30 dicembre 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della transizione ecologica, n. 4099

NOTE

AVVERTENZA:

— Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— Si riporta l'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988 n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri):

«3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorità sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di più ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessità di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei ministri prima della loro emanazione.»

— Il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 aprile 1942, n. 93, Ediz. Spec.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)) è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.

— Si riporta il testo dell'art. 10 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160 (Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime):

«Art. 10 — 1. I canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime, di cui agli articoli 28 e 29 del codice della navigazione, nonché di zone del mare territoriale, sono determinati in base a criteri fissati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze. Con lo stesso decreto sono fissati i criteri per la determinazione dei canoni di cui all'art. 39 del codice della navigazione, all'art. 37 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) e all'art. 48 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, nonché quelli relativi ai cantieri navali.

2. SOPPRESSO.

3. Il provvedimento di concessione, contenente la determinazione del canone, costituisce titolo esecutivo per la riscossione coattiva del canone stesso e di quelli determinati in virtù di successivi adeguamenti.

4. Per la riscossione dei crediti assistiti da titoli esecutivi, le amministrazioni dello Stato e gli enti gestori dei beni del demanio marittimo, si avvalgono del servizio centrale della riscossione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, ai sensi dell'art. 69 del decreto stesso.

5. Nella prima applicazione, tali criteri, che per l'anno 1989 hanno effetto dal 1° gennaio, sono determinati con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6. I canoni determinati ai sensi dei commi precedenti sono adeguati annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, in misura pari al tasso programmato di inflazione.

7. Oltre a quanto previsto dal comma 1, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, su proposta della capitaneria di porto, può adottare variazioni in aumento delle misure dei canoni fino al doppio, ovvero in diminuzione fino alla metà, per determinate aree geografiche o per categorie di impianti o pertinenze, in relazione alla particolare utilizzazione degli stessi, ovvero in diminuzione fino al limite del 50 per cento di quelli normali in presenza di eventi dannosi di eccezionale gravità che comportino la riduzione della capacità di utilizzazione della concessione.

8. Sono abrogate le norme del codice della navigazione e del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), nonché ogni altra norma che siano in contrasto con il presente decreto.»

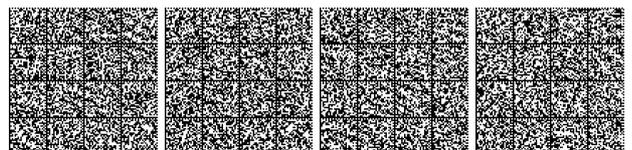
— La legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi) è pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 18 agosto 1990, n. 192.

— Si riporta il testo dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 18 (Concessione di aree e banchine). — 1. L'Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'art. 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. Sono altresì sottoposte a concessione da parte dell'Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, dell'autorità marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi definiscono, in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Gli avvisi indicano altresì gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente. Il termine minimo per la ricezione delle domande di partecipazione è di trenta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso.

2. Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti i criteri per:

- a) l'assegnazione delle concessioni;
- b) l'individuazione della durata delle concessioni;
- c) l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti;
- d) le modalità di rinnovo e le modalità di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione;



e) l'individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari;

f) l'individuazione delle modalità volte a garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'art. 4.

3. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti e le pattuizioni degli atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

4. La riserva di spazi operativi funzionali allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non titolari della concessione avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e parità di trattamento.

5. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'art. 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.

6. Nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni di cui al comma 1, l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima possono stipulare accordi con i privati ai sensi dell'art. 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, ferma restando l'esigenza di motivare tale scelta e di assicurare il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione tra tutti gli operatori interessati alla concessione del bene.

7. Le concessioni o gli accordi di cui al comma 6 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzare preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.

8. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i partecipanti alla procedura di affidamento:

a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche e organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato per conto proprio e di terzi;

c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).

9. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Il divieto di cumulo di cui al primo periodo non si applica nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'art. 4, e in tale caso è vietato lo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili. Nei porti nei quali non vige il divieto di cumulo la valutazione in ordine alla richiesta di ulteriori concessioni è rimessa all'Autorità di sistema portuale, che tiene conto dell'impatto sulle condizioni di concorrenza. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

10. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima effettuano accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a).

11. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività di cui al comma 8, lettera a), senza giustificato motivo, l'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, nel rispetto delle previsioni di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, dichiarano la decadenza del rapporto concessorio.

12. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.»

— Si riporta il testo dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011,

n. 214 (Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici):

«Art. 37 (*Liberalizzazione del settore dei trasporti*). — 1. Nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, è istituita l'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito denominata «Autorità», la quale opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. La sede dell'Autorità è individuata in un immobile di proprietà pubblica nella città di Torino, laddove idoneo e disponibile, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il termine del 31 dicembre 2013. In sede di prima attuazione del presente articolo, il collegio dell'Autorità è costituito entro il 31 maggio 2012. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture e ai servizi accessori, in conformità con la disciplina europea e nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle competenze delle regioni e degli enti locali di cui al titolo V della parte seconda della Costituzione. L'Autorità esercita le proprie competenze a decorrere dalla data di adozione dei regolamenti di cui all'art. 2, comma 28, della legge 14 novembre 1995, n. 481. All'Autorità si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni organizzative e di funzionamento di cui alla medesima legge.

1-bis. L'Autorità è organo collegiale composto dal presidente e da due componenti nominati secondo le procedure di cui all'art. 2, comma 7, della legge 14 novembre 1995, n. 481. Ai componenti e ai funzionari dell'Autorità si applica il regime previsto dall'art. 2, commi da 8 a 11, della medesima legge. Il collegio nomina un segretario generale, che sovrintende al funzionamento dei servizi e degli uffici e ne risponde al presidente.

1-ter. I componenti dell'Autorità sono scelti, nel rispetto dell'equilibrio di genere, tra persone di indiscussa moralità e indipendenza e di comprovata professionalità e competenza nei settori in cui opera l'Autorità. A pena di decadenza essi non possono esercitare, direttamente o indirettamente, alcuna attività professionale o di consulenza, essere amministratori o dipendenti di soggetti pubblici o privati né ricoprire altri uffici pubblici di qualsiasi natura, ivi compresi gli incarichi elettivi o di rappresentanza nei partiti politici, né avere interessi diretti o indiretti nelle imprese operanti nel settore di competenza della medesima Autorità. I dipendenti delle amministrazioni pubbliche sono collocati fuori ruolo per l'intera durata dell'incarico. I componenti dell'Autorità sono nominati per un periodo di sette anni e non possono essere confermati nella carica. In caso di dimissioni o impedimento del presidente o di un membro dell'Autorità, si procede alla sostituzione secondo le regole ordinarie previste per la nomina dei componenti dell'Autorità, la loro durata in carica e la non rinnovabilità del mandato.

2. L'Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

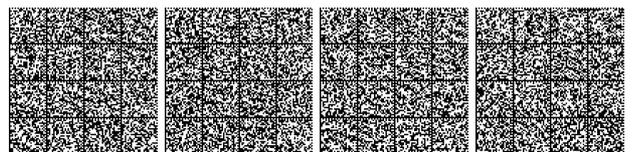
a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agencia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori;

c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b);

d) a stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali e locali connotati da oneri di servizio pubblico, individuate secondo caratteristiche territoriali di domanda e offerta;

e) a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e a dirimere le relative controversie; sono fatte salve le ulteriori garanzie che arricchiscono la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi;



f) a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio. Con riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorità definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché per quelli affidati direttamente. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l'Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività;

g) con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto;

h) con particolare riferimento al settore aeroportuale, a svolgere ai sensi degli articoli da 71 a 81 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, tutte le funzioni di Autorità di vigilanza istituita dall'art. 71, comma 2, del predetto decreto-legge n. 1 del 2012, in attuazione della direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali;

i) con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura;

l) l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481. L'ammontare riveniente dal pagamento delle predette sanzioni è destinato ad un fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori dei settori dei trasporti, approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su proposta dell'Autorità. Tali progetti possono beneficiare del sostegno di altre istituzioni pubbliche nazionali e europee;

m) con particolare riferimento al servizio taxi, a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti. Comuni e regioni, nell'ambito delle proprie competenze, provvedono, previa acquisizione di preventivo parere da parte dell'Autorità, ad adeguare il servizio dei taxi, nel rispetto dei seguenti principi:

1) l'incremento del numero delle licenze ove ritenuto necessario anche in base alle analisi effettuate dalla Autorità per confronto nell'ambito di realtà europee comparabili, a seguito di un'istruttoria sui costi-benefici anche ambientali, in relazione a comprovate ed oggettive esigenze di mobilità ed alle caratteristiche demografiche e territoriali,

bandando concorsi straordinari in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga ove la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dall'art. 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, fissando, in caso di titolo oneroso, il relativo importo ed individuando, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri. I proventi derivanti dal rilascio di licenze a titolo oneroso sono finalizzati ad adeguate compensazioni da corrispondere a coloro che sono già titolari di licenza;

2) consentire ai titolari di licenza d'intesa con i comuni una maggiore libertà nell'organizzazione del servizio sia per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza, sia per sviluppare nuovi servizi integrativi come il taxi ad uso collettivo o altre forme;

3) consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe, la possibilità di una loro corretta e trasparente pubblicizzazione a tutela dei consumatori, prevedendo la possibilità per gli utenti di avvalersi di tariffe predeterminate dal comune per percorsi prestabiliti;

4) migliorare la qualità di offerta del servizio, individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale;

n) con riferimento alla disciplina di cui alla lettera m), l'Autorità può ricorrere al tribunale amministrativo regionale del Lazio.

3. Nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l'Autorità:

a) può sollecitare e coadiuvare le amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici;

b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;

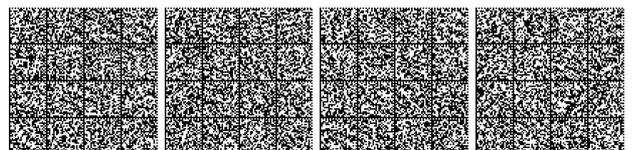
c) propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento;

d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente;

e) se sospetta possibili violazioni della regolazione negli ambiti di sua competenza, svolge ispezioni presso i soggetti sottoposti alla regolazione mediante accesso a impianti, a mezzi di trasporto e uffici; durante l'ispezione, anche avvalendosi della collaborazione di altri organi dello Stato, può controllare i libri contabili e qualsiasi altro documento aziendale, ottenerne copia, chiedere chiarimenti e altre informazioni, apporre sigilli; delle operazioni ispettive e delle dichiarazioni rese deve essere redatto apposito verbale;

f) ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare;

g) valuta i reclami, le istanze e le segnalazioni presentati dagli utenti e dai consumatori, singoli o associati, in ordine al rispetto dei livelli qualitativi e tariffari da parte dei soggetti esercenti il servizio sottoposto a regolazione, ai fini dell'esercizio delle sue competenze;



h) disciplina, con propri provvedimenti, le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra gli operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e gli utenti o i consumatori mediante procedure semplici e non onerose anche in forma telematica. Per le predette controversie, individuate con i provvedimenti dell'Autorità di cui al primo periodo, non è possibile proporre ricorso in sede giurisdizionale fino a che non sia stato esperito un tentativo obbligatorio di conciliazione, da ultimare entro trenta giorni dalla proposizione dell'istanza all'Autorità. A tal fine, i termini per agire in sede giurisdizionale sono sospesi fino alla scadenza del termine per la conclusione del procedimento di conciliazione;

i) ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi di inosservanza dei criteri per la formazione e l'aggiornamento di tariffe, canoni, pedaggi, diritti e prezzi sottoposti a controllo amministrativo, comunque denominati, di inosservanza dei criteri per la separazione contabile e per la disaggregazione dei costi e dei ricavi pertinenti alle attività di servizio pubblico e di violazione della disciplina relativa all'accesso alle reti e alle infrastrutture o delle condizioni imposte dalla stessa Autorità, nonché di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti;

l) applica una sanzione amministrativa pecuniaria fino all'1 per cento del fatturato dell'impresa interessata qualora:

1) i destinatari di una richiesta della stessa Autorità forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero non forniscano le informazioni nel termine stabilito;

2) i destinatari di un'ispezione rifiutino di fornire ovvero presentino in modo incompleto i documenti aziendali, nonché rifiutino di fornire o forniscano in modo inesatto, fuorviante o incompleto i chiarimenti richiesti;

m) nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera

f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata.

4. Restano ferme tutte le altre competenze diverse da quelle disciplinate nel presente articolo delle amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nei settori indicati; in particolare, restano ferme le competenze in materia di vigilanza, controllo e sanzione nell'ambito dei rapporti con le imprese di trasporto e con i gestori delle infrastrutture, in materia di sicurezza e standard tecnici, di definizione degli ambiti del servizio pubblico, di tutela sociale e di promozione degli investimenti. Tutte le amministrazioni pubbliche, statali e regionali, nonché gli enti strumentali che hanno competenze in materia di sicurezza e standard tecnici delle infrastrutture e dei trasporti trasmettono all'Autorità le delibere che possono avere un impatto sulla concorrenza tra operatori del settore, sulle tariffe, sull'accesso alle infrastrutture, con facoltà da parte dell'Autorità di fornire segnalazioni e pareri circa la congruenza con la regolazione economica. Restano altresì ferme e possono essere contestualmente esercitate le competenze dell'Autorità garante della concorrenza disciplinate dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287 e dai decreti legislativi 2 agosto 2007, n. 145 e 2 agosto 2007, n. 146, e le competenze dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'art. 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98.

5. L'Autorità rende pubblici nei modi più opportuni i provvedimenti di regolazione e riferisce annualmente alle Camere evidenziando lo stato della disciplina di liberalizzazione adottata e la parte ancora da definire. La regolazione approvata ai sensi del presente articolo resta efficace fino a quando è sostituita dalla regolazione posta dalle amministrazioni pubbliche cui saranno affidate le competenze previste dal presente articolo.

6. All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue:

a) agli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità e dal suo funzionamento, nel limite massimo di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e 2,5 milioni di euro per l'anno 2014, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2013, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri. Al fine di assicurare l'immediato avvio dell'Autorità di regolazione dei trasporti, l'Autorità

garante della concorrenza e del mercato anticipa, nei limiti di stanziamento del proprio bilancio, le risorse necessarie per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dal suo funzionamento, nella misura di 1,5 milioni di euro per l'anno 2013 e di 2,5 milioni di euro per l'anno 2014. Le somme anticipate sono restituite all'Autorità garante della concorrenza e del mercato a valere sulle risorse di cui al primo periodo della presente lettera. Fino all'attivazione del contributo di cui alla lettera b), l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'ambito delle predette risorse, assicura all'Autorità di regolazione dei trasporti, tramite apposita convenzione, il necessario supporto operativo-logistico, economico e finanziario per lo svolgimento delle attività strumentali all'implementazione della struttura organizzativa dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

b-bis) ai sensi dell'art. 2, comma 29, ultimo periodo, della legge 14 novembre 1995, n. 481, in sede di prima attuazione del presente articolo, l'Autorità provvede al reclutamento del personale di ruolo, nella misura massima del 50 per cento dei posti disponibili nella pianta organica, determinata in ottanta unità, e nei limiti delle risorse disponibili, mediante apposita selezione nell'ambito del personale dipendente da pubbliche amministrazioni in possesso delle competenze e dei requisiti di professionalità ed esperienza richiesti per l'espletamento delle singole funzioni e tale da garantire la massima neutralità e imparzialità. In fase di avvio il personale selezionato dall'Autorità è comandato da altre pubbliche amministrazioni, con oneri a carico delle amministrazioni di provenienza. A seguito del versamento dei contributi di cui alla lettera b), il predetto personale è immesso nei ruoli dell'Autorità nella qualifica assunta in sede di selezione.

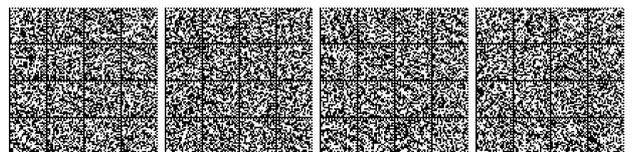
6-bis. Nelle more dell'entrata in operatività dell'Autorità, determinata con propria delibera, le funzioni e le competenze attribuite alla stessa ai sensi del presente articolo continuano ad essere svolte dalle amministrazioni e dagli enti pubblici competenti nei diversi settori interessati. A decorrere dalla stessa data l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'art. 4, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2008, n. 211, istituito ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, è soppresso. Conseguentemente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla riduzione della dotazione organica del personale dirigenziale di prima e di seconda fascia in misura corrispondente agli uffici dirigenziali di livello generale e non generale soppressi. Sono, altresì, soppressi gli stanziamenti di bilancio destinati alle relative spese di funzionamento.

6-ter. Restano ferme le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché del CIPE in materia di approvazione di contratti di programma nonché di atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica.»

— Si riporta il testo degli articoli 80 e 83 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«Art. 80 (*Motivi di esclusione*). — 1. Costituisce motivo di esclusione di un operatore economico dalla partecipazione a una procedura d'appalto o concessione, la condanna con sentenza definitiva o decreto penale di condanna divenuto irrevocabile o sentenza di applicazione della pena su richiesta ai sensi dell'art. 444 del codice di procedura penale per uno dei seguenti reati:

a) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 416, 416-bis del codice penale ovvero delitti commessi avvalendosi delle condizioni previste dal predetto art. 416-bis ovvero al fine di agevolare l'attività delle associazioni previste dallo stesso articolo, nonché per i delitti, consumati o tentati, previsti dall'art. 74 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, dall'art. 291-*quater* del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 e dall'art. 260 del



decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in quanto riconducibili alla partecipazione a un'organizzazione criminale, quale definita all'art. 2 della decisione quadro 2008/841/GAI del Consiglio;

b) delitti, consumati o tentati, di cui agli articoli 317, 318, 319, 319-ter, 319-quater, 320, 321, 322, 322-bis, 346-bis, 353, 353-bis, 354, 355 e 356 del codice penale nonché all'art. 2635 del codice civile;

b-bis) false comunicazioni sociali di cui agli articoli 2621 e 2622 del codice civile;

c) frode ai sensi dell'art. 1 della convenzione relativa alla tutela degli interessi finanziari delle Comunità europee;

d) delitti, consumati o tentati, commessi con finalità di terrorismo, anche internazionale, e di eversione dell'ordine costituzionale reati terroristici o reati connessi alle attività terroristiche;

e) delitti di cui agli articoli 648-bis, 648-ter e 648-ter.1 del codice penale, riciclaggio di proventi di attività criminose o finanziamento del terrorismo, quali definiti all'art. 1 del decreto legislativo 22 giugno 2007, n. 109 e successive modificazioni;

f) sfruttamento del lavoro minorile e altre forme di tratta di esseri umani definite con il decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 24;

g) ogni altro delitto da cui derivi, quale pena accessoria, l'incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione.

2. Costituisce altresì motivo di esclusione la sussistenza, con riferimento ai soggetti indicati al comma 3, di cause di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'art. 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 o di un tentativo di infiltrazione mafiosa di cui all'art. 84, comma 4, del medesimo decreto. Resta fermo quanto previsto dagli articoli 88, comma 4-bis, e 92, commi 2 e 3, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, con riferimento rispettivamente alle comunicazioni antimafia e alle informazioni antimafia. Resta fermo altresì quanto previsto dall'art. 34-bis, commi 6 e 7, del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159.

3. L'esclusione di cui ai commi 1 e 2 va disposta se la sentenza o il decreto ovvero la misura interdittiva sono stati emessi nei confronti: del titolare o del direttore tecnico, se si tratta di impresa individuale; di un socio o del direttore tecnico, se si tratta di società in nome collettivo; dei soci accomandatari o del direttore tecnico, se si tratta di società in accomandita semplice; dei membri del consiglio di amministrazione cui sia stata conferita la legale rappresentanza, ivi compresi institori e procuratori generali, dei membri degli organi con poteri di direzione o di vigilanza o dei soggetti muniti di poteri di rappresentanza, di direzione o di controllo, del direttore tecnico o del socio unico persona fisica, ovvero del socio di maggioranza in caso di società con un numero di soci pari o inferiore a quattro, se si tratta di altro tipo di società o consorzio. In ogni caso l'esclusione e il divieto operano anche nei confronti dei soggetti cessati dalla carica nell'anno antecedente la data di pubblicazione del bando di gara, qualora l'impresa non dimostri che vi sia stata completa ed effettiva dissociazione della condotta penalmente sanzionata; l'esclusione non va disposta e il divieto non si applica quando il reato è stato depenalizzato ovvero quando è intervenuta la riabilitazione ovvero, nei casi di condanna ad una pena accessoria perpetua, quando questa è stata dichiarata estinta ai sensi dell'art. 179, settimo comma, del codice penale ovvero quando il reato è stato dichiarato estinto dopo la condanna ovvero in caso di revoca della condanna medesima.

4. Un operatore economico è escluso dalla partecipazione a una procedura d'appalto se ha commesso violazioni gravi, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali, secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui sono stabiliti. Costituiscono gravi violazioni quelle che comportano un omesso pagamento di imposte e tasse superiore all'importo di cui all'art. 48-bis, commi 1 e 2-bis del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602. Costituiscono violazioni definitivamente accertate quelle contenute in sentenze o atti amministrativi non più soggetti ad impugnazione. Costituiscono gravi violazioni in materia contributiva e previdenziale quelle ostantive al rilascio del documento unico di regolarità contributiva (DURC), di cui al decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali 30 gennaio 2015, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 125 del 1° giugno 2015, ovvero delle certificazioni rilasciate dagli enti previdenziali di riferimento non aderenti al sistema dello sportello unico previdenziale. Un operatore economico può essere escluso dalla partecipazione a una procedura d'appalto se la stazione appaltante è a conoscenza e può adeguatamente dimostrare che lo stesso ha commesso gravi violazioni non definitivamente accertate agli obblighi relativi al pagamento di imposte e tasse o contributi previdenziali. Per gravi violazioni non definitivamente accertate in materia contributiva e previdenziale s'intendono quelle di cui

al quarto periodo. Costituiscono gravi violazioni non definitivamente accertate in materia fiscale quelle stabilite da un apposito decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e previo parere del Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente periodo, recante limiti e condizioni per l'operatività della causa di esclusione relativa a violazioni non definitivamente accertate che, in ogni caso, devono essere correlate al valore dell'appalto e comunque di importo non inferiore a 35.000 euro. Il presente comma non si applica quando l'operatore economico ha ottemperato ai suoi obblighi pagando o impegnandosi in modo vincolante a pagare le imposte o i contributi previdenziali dovuti, compresi eventuali interessi o multe, ovvero quando il debito tributario o previdenziale sia comunque integralmente estinto, purché l'estinzione, il pagamento o l'impegno si siano perfezionati anteriormente alla scadenza del termine per la presentazione delle domande.

5. Le stazioni appaltanti escludono dalla partecipazione alla procedura d'appalto un operatore economico in una delle seguenti situazioni, qualora:

a) la stazione appaltante possa dimostrare con qualunque mezzo adeguato la presenza di gravi infrazioni debitamente accertate alle norme in materia di salute e sicurezza sul lavoro nonché agli obblighi di cui all'art. 30, comma 3 del presente codice;

b) l'operatore economico sia stato sottoposto a liquidazione giudiziale o si trovi in stato di liquidazione coatta o di concordato preventivo o sia in corso nei suoi confronti un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni, fermo restando quanto previsto dall'art. 95 del codice della crisi di impresa e dell'insolvenza adottato in attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 19 ottobre 2017, n. 155 e dall'art. 110;

c) la stazione appaltante dimostri con mezzi adeguati che l'operatore economico si è reso colpevole di gravi illeciti professionali, tali da rendere dubbia la sua integrità o affidabilità;

c-bis) l'operatore economico abbia tentato di influenzare indebitamente il processo decisionale della stazione appaltante o di ottenere informazioni riservate a fini di proprio vantaggio oppure fornito, anche per negligenza, informazioni false o fuorvianti suscettibili di influenzare le decisioni sull'esclusione, la selezione o l'aggiudicazione, ovvero abbia omesso le informazioni dovute ai fini del corretto svolgimento della procedura di selezione;

c-ter) l'operatore economico abbia dimostrato significative o persistenti carenze nell'esecuzione di un precedente contratto di appalto o di concessione che ne hanno causato la risoluzione per inadempimento ovvero la condanna al risarcimento del danno o altre sanzioni comparabili; su tali circostanze la stazione appaltante motiva anche con riferimento al tempo trascorso dalla violazione e alla gravità della stessa;

c-quater) l'operatore economico abbia commesso grave inadempimento nei confronti di uno o più subappaltatori, riconosciuto o accertato con sentenza passata in giudicato;

d) la partecipazione dell'operatore economico determini una situazione di conflitto di interesse ai sensi dell'art. 42, comma 2, non diversamente risolvibile;

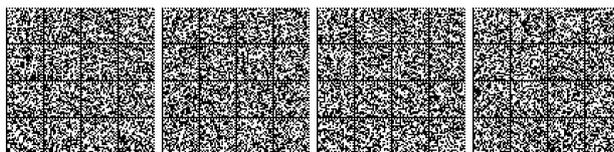
e) una distorsione della concorrenza derivante dal precedente coinvolgimento degli operatori economici nella preparazione della procedura d'appalto di cui all'art. 67 non possa essere risolta con misure meno intrusive;

f) l'operatore economico sia stato soggetto alla sanzione interdittiva di cui all'art. 9, comma 2, lettera c) del decreto legislativo 8 giugno 2001, n. 231 o ad altra sanzione che comporta il divieto di contrarre con la pubblica amministrazione, compresi i provvedimenti interdittivi di cui all'art. 14 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;

f-bis) l'operatore economico che presenti nella procedura di gara in corso e negli affidamenti di subappalti documentazione o dichiarazioni non veritiere;

f-ter) l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'Osservatorio dell'ANAC per aver presentato false dichiarazioni o falsa documentazione nelle procedure di gara e negli affidamenti di subappalti. Il motivo di esclusione perdura fino a quando opera l'iscrizione nel casellario informatico;

g) l'operatore economico iscritto nel casellario informatico tenuto dall'Osservatorio dell'ANAC per aver presentato false dichiarazioni o falsa documentazione ai fini del rilascio dell'attestazione di qualificazione, per il periodo durante il quale perdura l'iscrizione;



h) l'operatore economico abbia violato il divieto di intestazione fiduciaria di cui all'art. 17 della legge 19 marzo 1990, n. 55. L'esclusione ha durata di un anno decorrente dall'accertamento definitivo della violazione e va comunque disposta se la violazione non è stata rimossa;

i) l'operatore economico non presenti la certificazione di cui all'art. 17 della legge 12 marzo 1999, n. 68, ovvero non autocertifichi la sussistenza del medesimo requisito;

l) l'operatore economico che, pur essendo stato vittima dei reati previsti e puniti dagli articoli 317 e 629 del codice penale aggravati ai sensi dell'art. 7 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, non risulti aver denunciato i fatti all'autorità giudiziaria, salvo che ricorrano i casi previsti dall'art. 4, primo comma, della legge 24 novembre 1981, n. 689. La circostanza di cui al primo periodo deve emergere dagli indizi a base della richiesta di rinvio a giudizio formulata nei confronti dell'imputato nell'anno antecedente alla pubblicazione del bando e deve essere comunicata, unitamente alle generalità del soggetto che ha omissa la predetta denuncia, dal procuratore della Repubblica procedente all'ANAC, la quale cura la pubblicazione della comunicazione sul sito dell'Osservatorio;

m) l'operatore economico si trovi rispetto ad un altro partecipante alla medesima procedura di affidamento, in una situazione di controllo di cui all'art. 2359 del codice civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, se la situazione di controllo o la relazione comporti che le offerte sono imputabili ad un unico centro decisionale.

6. Le stazioni appaltanti escludono un operatore economico in qualunque momento della procedura, qualora risulti che l'operatore economico si trova, a causa di atti compiuti o omissi prima o nel corso della procedura, in una delle situazioni di cui ai commi 1, 2, 4 e 5.

7. Un operatore economico che si trovi in una delle situazioni di cui al comma 1, limitatamente alle ipotesi in cui la sentenza definitiva abbia imposto una pena detentiva non superiore a 18 mesi ovvero abbia riconosciuto l'attenuante della collaborazione come definita per le singole fattispecie di reato, o al comma 5, è ammesso a provare di aver risarcito o di essersi impegnato a risarcire qualunque danno causato dal reato o dall'illecito e di aver adottato provvedimenti concreti di carattere tecnico, organizzativo e relativi al personale idonei a prevenire ulteriori reati o illeciti.

8. Se la stazione appaltante ritiene che le misure di cui al comma 7 sono sufficienti, l'operatore economico non è escluso della procedura d'appalto; viceversa dell'esclusione viene data motivata comunicazione all'operatore economico.

9. Un operatore economico escluso con sentenza definitiva dalla partecipazione alle procedure di appalto non può avvalersi della possibilità prevista dai commi 7 e 8 nel corso del periodo di esclusione derivante da tale sentenza.

10. Se la sentenza penale di condanna definitiva non fissa la durata della pena accessoria della incapacità di contrattare con la pubblica amministrazione, la durata della esclusione dalla procedura d'appalto o concessione è:

a) perpetua, nei casi in cui alla condanna consegue di diritto la pena accessoria perpetua, ai sensi dell'art. 317-bis, primo periodo, del codice penale, salvo che la pena sia dichiarata estinta ai sensi dell'art. 179, settimo comma, del codice penale;

b) pari a sette anni nei casi previsti dall'art. 317-bis, secondo periodo, del codice penale, salvo che sia intervenuta riabilitazione;

c) pari a cinque anni nei casi diversi da quelli di cui alle lettere a) e b), salvo che sia intervenuta riabilitazione.

10-bis. Nei casi di cui alle lettere b) e c) del comma 10, se la pena principale ha una durata inferiore, rispettivamente, a sette e cinque anni di reclusione, la durata della esclusione è pari alla durata della pena principale. Nei casi di cui al comma 5, la durata della esclusione è pari a tre anni, decorrenti dalla data di adozione del provvedimento amministrativo di esclusione ovvero, in caso di contestazione in giudizio, dalla data di passaggio in giudicato della sentenza. Nel tempo occorrente alla definizione del giudizio, la stazione appaltante deve tenere conto di tale fatto ai fini della propria valutazione circa la sussistenza del presupposto per escludere dalla partecipazione alla procedura l'operatore economico che l'abbia commesso.

11. Le cause di esclusione previste dal presente articolo non si applicano alle aziende o società sottoposte a sequestro o confisca ai sensi dell'art. 12-sexies del decreto-legge 8 giugno 1992, n. 306, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1992, n. 356 o degli articoli 20 e 24 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, ed affidate ad un cu-

stode o amministratore giudiziario o finanziario, limitatamente a quelle riferite al periodo precedente al predetto affidamento.

12. In caso di presentazione di falsa dichiarazione o falsa documentazione, nelle procedure di gara e negli affidamenti di subappalto, la stazione appaltante ne dà segnalazione all'Autorità che, se ritiene che siano state rese con dolo o colpa grave in considerazione della rilevanza o della gravità dei fatti oggetto della falsa dichiarazione o della presentazione di falsa documentazione, dispone l'iscrizione nel casellario informatico ai fini dell'esclusione dalle procedure di gara e dagli affidamenti di subappalto ai sensi del comma 1 fino a due anni, decorso il quale l'iscrizione è cancellata e perde comunque efficacia.

13. Con linee guida l'ANAC, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, può precisare, al fine di garantire omogeneità di prassi da parte delle stazioni appaltanti, quali mezzi di prova considerare adeguati per la dimostrazione delle circostanze di esclusione di cui al comma 5, lettera c), ovvero quali carenze nell'esecuzione di un precedente contratto di appalto siano significative ai fini del medesimo comma 5, lettera c).

14. Non possono essere affidatari di subappalti e non possono stipulare i relativi contratti i soggetti per i quali ricorrano i motivi di esclusione previsti dal presente articolo.»

«Art. 83 (Criteri di selezione e soccorso istruttorio). — 1. I criteri di selezione riguardano esclusivamente:

a) i requisiti di idoneità professionale;

b) la capacità economica e finanziaria;

c) le capacità tecniche e professionali.

2. I requisiti e le capacità di cui al comma 1 sono attinenti e proporzionati all'oggetto dell'appalto, tenendo presente l'interesse pubblico ad avere il più ampio numero di potenziali partecipanti, nel rispetto dei principi di trasparenza e rotazione. Per i lavori, con il regolamento di cui all'art. 216, comma 27-octies, sono disciplinati, nel rispetto dei principi di cui al presente articolo e anche al fine di favorire l'accesso da parte delle microimprese e delle piccole e medie imprese, il sistema di qualificazione, i casi e le modalità di avvalimento, i requisiti e le capacità che devono essere posseduti dal concorrente, anche in riferimento ai consorzi di cui all'art. 45, lettere b) e c) e la documentazione richiesta ai fini della dimostrazione del loro possesso di cui all'allegato XVII. Fino all'adozione di detto regolamento, si applica l'art. 216, comma 14.

3. Ai fini della sussistenza dei requisiti di cui al comma 1, lettera a), i concorrenti alle gare, se cittadini italiani o di altro Stato membro residenti in Italia, devono essere iscritti nel registro della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura o nel registro delle commissioni provinciali per l'artigianato, o presso i competenti ordini professionali. Al cittadino di altro Stato membro non residente in Italia, è richiesta la prova dell'iscrizione, secondo le modalità vigenti nello Stato di residenza, in uno dei registri professionali o commerciali di cui all'allegato XVI, mediante dichiarazione giurata o secondo le modalità vigenti nello Stato membro nel quale è stabilito ovvero mediante attestazione, sotto la propria responsabilità, che il certificato prodotto è stato rilasciato da uno dei registri professionali o commerciali istituiti nel Paese in cui è residente. Nelle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi, se i candidati o gli offerenti devono essere in possesso di una particolare autorizzazione ovvero appartenere a una particolare organizzazione per poter prestare nel proprio Paese d'origine i servizi in questione, la stazione appaltante può chiedere loro di provare il possesso di tale autorizzazione ovvero l'appartenenza all'organizzazione.

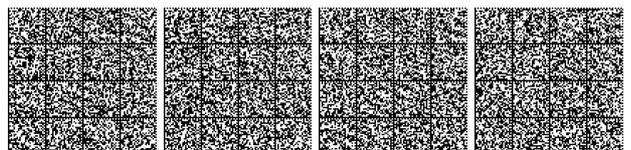
4. Per gli appalti di servizi e forniture, ai fini della verifica del possesso dei requisiti di cui al comma 1, lettera b), le stazioni appaltanti, nel bando di gara, possono richiedere:

a) che gli operatori economici abbiano un fatturato minimo annuo, compreso un determinato fatturato minimo nel settore di attività oggetto dell'appalto;

b) che gli operatori economici forniscano informazioni riguardo ai loro conti annuali che evidenzino in particolare i rapporti tra attività e passività;

c) un livello adeguato di copertura assicurativa contro i rischi professionali.

5. Il fatturato minimo annuo richiesto ai sensi del comma 4, lettera a) non può comunque superare il doppio del valore stimato dell'appalto, calcolato in relazione al periodo di riferimento dello stesso, salvo in circostanze adeguatamente motivate relative ai rischi specifici connessi alla natura dei servizi e forniture, oggetto di affidamento. La stazione appaltante, ove richieda un fatturato minimo annuo, ne indica le ragioni nei documenti di gara. Per gli appalti divisi in lotti, il presente comma



si applica per ogni singolo lotto. Tuttavia, le stazioni appaltanti possono fissare il fatturato minimo annuo che gli operatori economici devono avere con riferimento a gruppi di lotti nel caso in cui all'aggiudicatario siano aggiudicati più lotti da eseguirsi contemporaneamente. Se gli appalti basati su un accordo quadro devono essere aggiudicati in seguito alla riapertura della gara, il requisito del fatturato annuo massimo di cui al primo periodo del presente comma è calcolato sulla base del valore massimo atteso dei contratti specifici che saranno eseguiti contemporaneamente, se conosciuto, altrimenti sulla base del valore stimato dell'accordo quadro. Nel caso di sistemi dinamici di acquisizione, il requisito del fatturato annuo massimo è calcolato sulla base del valore massimo atteso degli appalti specifici da aggiudicare nell'ambito di tale sistema.

5-bis. In relazione al requisito di cui al comma 4, lettera c), l'adeguatezza della copertura assicurativa offerta viene valutata sulla base della polizza assicurativa contro i rischi professionali posseduta dall'operatore economico e in corso di validità. In relazione alle polizze assicurative di importo inferiore al valore dell'appalto, le stazioni appaltanti possono richiedere che l'offerta sia corredata, a pena di esclusione, dall'impegno da parte dell'impresa assicuratrice ad adeguare il valore della polizza assicurativa a quello dell'appalto, in caso di aggiudicazione.

6. Per gli appalti di servizi e forniture, per i criteri di selezione di cui al comma 1, lettera c), le stazioni appaltanti possono richiedere requisiti per garantire che gli operatori economici possiedano le risorse umane e tecniche e l'esperienza necessarie per eseguire l'appalto con un adeguato standard di qualità. Nelle procedure, d'appalto per forniture che necessitano di lavori di posa in opera o di installazione, servizi o lavori, la capacità professionale degli operatori economici di fornire tali servizi o di eseguire l'installazione o i lavori è valutata con riferimento alla loro competenza, efficienza, esperienza e affidabilità. Le informazioni richieste non possono eccedere l'oggetto dell'appalto; l'amministrazione deve, comunque, tener conto dell'esigenza di protezione dei segreti tecnici e commerciali.

7. Fermo restando il sistema di qualificazione di cui all'art. 84 nonché quanto previsto in materia di prova documentale preliminare dall'art. 85, la dimostrazione dei requisiti di cui al comma 1, lettere b) e c) è fornita, a seconda della natura, della quantità o dell'importanza e dell'uso delle forniture o dei servizi, utilizzando i mezzi di prova di cui all'art. 86, commi 4 e 5.

8. Le stazioni appaltanti indicano le condizioni di partecipazione richieste, che possono essere espresse come livelli minimi di capacità, congiuntamente agli idonei mezzi di prova, nel bando di gara o nell'invito a confermare interesse ed effettuano la verifica formale e sostanziale delle capacità realizzative, delle competenze tecniche e professionali, ivi comprese le risorse umane, organiche all'impresa, nonché delle attività effettivamente eseguite. Per i soggetti di cui all'art. 45, comma 2, lettere d), e), f) e g), nel bando sono indicate le eventuali misure in cui gli stessi requisiti devono essere posseduti dai singoli concorrenti partecipanti. La mandataria in ogni caso deve possedere i requisiti ed eseguire le prestazioni in misura maggioritaria. I bandi e le lettere di invito non possono contenere ulteriori prescrizioni a pena di esclusione rispetto a quelle previste dal presente codice e da altre disposizioni di legge vigenti. Dette prescrizioni sono comunque nulle.

9. Le carenze di qualsiasi elemento formale della domanda possono essere sanate attraverso la procedura di soccorso istruttorio di cui al presente comma. In particolare, in caso di mancanza, incompletezza e di ogni altra irregolarità essenziale degli elementi e del documento di gara unico europeo di cui all'art. 85, con esclusione di quelle afferenti all'offerta economica e all'offerta tecnica, la stazione appaltante assegna al concorrente un termine, non superiore a dieci giorni, perché siano rese, integrate o regolarizzate le dichiarazioni necessarie, indicandone il contenuto e i soggetti che le devono rendere. In caso di inutile decorso del termine di regolarizzazione, il concorrente è escluso dalla gara. Costituiscono irregolarità essenziali non sanabili le carenze della documentazione che non consentono l'individuazione del contenuto o del soggetto responsabile della stessa.

10. È istituito presso l'ANAC, che ne cura la gestione, il sistema del rating di impresa e delle relative premialità, per il quale l'Autorità rilascia apposita certificazione agli operatori economici, su richiesta. Il suddetto sistema è connesso a requisiti reputazionali valutati sulla base di indici qualitativi e quantitativi, oggettivi e misurabili, nonché sulla base di accertamenti definitivi che esprimono l'affidabilità dell'impresa. L'ANAC definisce i requisiti reputazionali e i criteri di valutazione degli stessi e i criteri relativi alla valutazione dell'impatto generato di cui all'art. 1, comma 382, lettera b), della legge 28 dicembre 2015, n. 208, anche qualora l'offerente sia un soggetto diverso dalle società

benefit, nonché le modalità di rilascio della relativa certificazione, mediante linee guida adottate entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Le linee guida di cui al precedente periodo istituiscono altresì un sistema amministrativo, regolato sotto la direzione dell'ANAC, di penalità e premialità per la denuncia obbligatoria delle richieste estorsive e corruttive da parte delle imprese titolari di appalti pubblici, comprese le imprese subappaltatrici e le imprese fornitrici di materiali, opere e servizi, prevedendo altresì uno specifico regime sanzionatorio nei casi di omessa o tardiva denuncia. I requisiti reputazionali alla base del rating di impresa di cui al presente comma tengono conto, in particolare, dei precedenti comportamenti dell'impresa, con riferimento al mancato utilizzo del soccorso istruttorio, all'applicazione delle disposizioni sulla denuncia obbligatoria di richieste estorsive e corruttive, nonché al rispetto dei tempi e dei costi nell'esecuzione dei contratti e dell'incidenza e degli esiti del contenzioso sia in sede di partecipazione alle procedure di gara sia in fase di esecuzione del contratto. Per il calcolo del rating di impresa si tiene conto del comportamento degli operatori economici tenuto nelle procedure di affidamento avviate dopo l'entrata in vigore della presente disposizione. L'ANAC attribuisce elementi premiali agli operatori economici per comportamenti anteriori all'entrata in vigore della presente disposizione conformi a quanto previsto per il rilascio del rating di impresa.»

— Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015 (Approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica) è pubblicato, per comunicato, nella *Gazzetta Ufficiale* 27 ottobre 2015, n. 250.

Note all'art. 1:

— Per il testo dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si vedano le note alle premesse.

— Si riporta il testo degli articoli 5 e 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 5 (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale). — 1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;

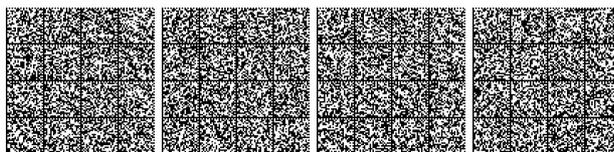
b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;

c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'art. 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'art. 11-ter della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, può essere disposto



dall'Autorità di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'art. 13 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

1-quater. Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'art. 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato art. 4, comma 3.

1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operatività del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale. Le Autorità di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alle regioni le aree portuali e retro-portuali potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati precedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'art. 9, comma 5, lettera b), può definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'art. 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale è soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

1-septies. Gli ambiti portuali come delimitati dal DPSS, ovvero, laddove lo stesso non sia ancora stato approvato, dai vigenti PRP, anche se approvati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono equiparati alle zone territoriali omogenee B previste dal decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, ai fini dell'applicabilità della disciplina stabilita dall'art. 142, comma 2, del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42. Le regioni adeguano il proprio piano territoriale paesistico regionale entro il termine perentorio di quarantacinque giorni dall'approvazione del DPSS.

2. I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è:

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;

b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.

2-ter. Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.

3. Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

3-bis. Nei porti di cui al comma 3, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato e approvato dalla regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.

3-ter. I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.

4. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del comune interessato, può promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

4-bis. Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'art. 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorità di sistema portuale, la cui competenza ricade in più regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio è ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorità di sistema portuale.

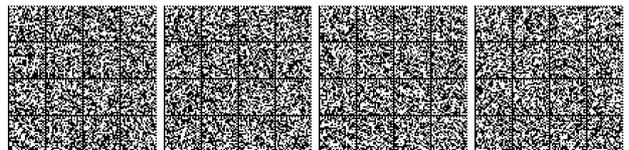
5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.

5-bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorità marittima, ai sensi dell'art. 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le Amministrazioni competenti. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.

5-ter. Per le opere pubbliche da realizzare nei porti, fermo restando quanto stabilito al comma 5-bis, l'accertamento della conformità ai piani urbanistici ed alle norme in materia di edilizia è effettuato ai sensi del comma 5 ovvero, per le opere che non comportano modificazioni planometriche del piano regolatore portuale, in sede di approvazione del progetto ai sensi dell'art. 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga all'art. 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e all'art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Qualora effettuato nell'ambito del procedimento di cui all'art. 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, l'accertamento di cui al primo periodo sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, i pareri, i titoli abilitativi anche edilizi, le autorizzazioni e i nulla osta previsti da leggi statali e regionali.

6. All'art. 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il n. 1) è sostituito dal seguente:

“1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste”.



7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'Autorità di sistema portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le Autorità di sistema portuale, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

10. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'art. 9, comma 3, lettera a), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di cui alla categoria II, classi I e II.

11. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana direttive di coordinamento.

11-bis.

11-ter.

11-quater. .

11-quinquies.

11-sexies.». .

«Art. 6. — Autorità di sistema portuale

1. Sono istituite quindici Autorità di sistema portuale:

- a) del Mare Ligure occidentale;
- b) del Mare Ligure orientale;
- c) del Mar Tirreno settentrionale;
- d) del Mar Tirreno centro-settentrionale;
- e) del Mar Tirreno centrale;
- f) dei Mari Tirreno meridionale e Ionio;
- g) del Mare di Sardegna;
- h) del Mare di Sicilia occidentale;
- i) del Mare di Sicilia orientale;
- l) del Mare Adriatico meridionale;
- m) del Mare Ionio;
- n) del Mare Adriatico centrale;
- o) del Mare Adriatico centro-settentrionale;
- p) del Mare Adriatico settentrionale;
- q) del Mare Adriatico orientale;
- q-bis) dello Stretto.

2. I porti rientranti nelle Autorità di sistema portuale di cui al comma 1, sono indicati nell'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente legge, fatto salvo quanto previsto dal comma 2-bis e dall'art. 22, comma 2, del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

2-bis. Con regolamento, da adottare, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire:

a) 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'Autorità di sistema portuale territorialmente competente;

b) il trasferimento di un porto a una diversa Autorità di sistema portuale, previa intesa con le regioni nel cui territorio hanno sede le Autorità di sistema portuale di destinazione e di provenienza.

3. Sede della Autorità di sistema portuale è la sede del porto centrale, individuato nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento

europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, ricadente nella stessa Autorità di sistema portuale. In caso di due o più porti centrali ricadenti nella medesima Autorità di sistema portuale il Ministro indica la sede della stessa. Il Ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità di sistema portuale, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità di sistema portuale aderente alla Autorità di sistema portuale, la sede della stessa.

4. L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'art. 1 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'art. 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'Autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'art. 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1;

d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;

e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.);

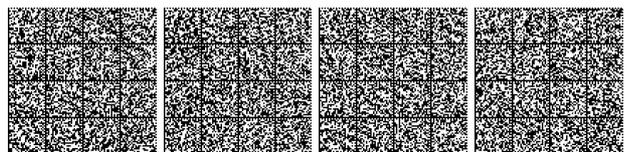
f) promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali.

5. L'Autorità di sistema portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Ad essa non si applicano le disposizioni della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni. Si applicano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Le Autorità di sistema portuale adeguano ai propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all'art. 35, comma 3, del medesimo decreto legislativo. I medesimi provvedimenti disciplinano, secondo criteri di trasparenza ed imparzialità, le procedure di conferimento degli incarichi dirigenziali e di ogni altro incarico. Gli atti adottati in attuazione del presente comma sono sottoposti all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per il Presidente dell'Autorità di sistema portuale e il Segretario generale si applicano le disposizioni di cui agli articoli 8 e 10. Per il periodo di durata dell'incarico di Presidente dell'Autorità di sistema portuale e di Segretario generale, i dipendenti delle pubbliche amministrazioni sono collocati in aspettativa senza assegni, con riconoscimento dell'anzianità di servizio.

6. Il personale dirigenziale e non dirigenziale delle istituite Autorità di sistema portuale è assunto mediante procedure selettive di natura comparativa, secondo principi di adeguata pubblicità, imparzialità, oggettività e trasparenza, in coerenza con quanto stabilito dall'art. 10, comma 6.

7. L'Autorità di sistema portuale è sottoposta ai poteri di indirizzo e vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'art. 12. Ferma restando la facoltà di attribuire l'attività consultiva in materia legale e la rappresentanza a difesa dell'Autorità di sistema portuale dinanzi a qualsiasi giurisdizione, nel rispetto della disciplina dell'ordinamento forense, agli avvocati dell'ufficio legale interno della stessa Autorità o ad avvocati del libero foro, le Autorità di sistema portuale possono valersi del patrocinio dell'Avvocatura di Stato.

8. La gestione contabile e finanziaria di ciascuna Autorità di sistema portuale è disciplinata da un regolamento proposto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, deliberato dal Comitato di gestione di cui all'art. 9 e approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Si applicano,



altresì, le disposizioni attuative dell'art. 2 della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al decreto legislativo 31 maggio 2011, n. 91. Il conto consuntivo delle Autorità di sistema portuale è allegato allo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'esercizio successivo a quello di riferimento. Le Autorità di sistema portuale assicurano il massimo livello di trasparenza sull'uso delle proprie risorse e sui risultati ottenuti, secondo le previsioni del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

9. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'Autorità di sistema portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

9-bis. Le Autorità di sistema portuale rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES) previsti dall'art. 73, comma 1, lettera c), del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, nei confronti delle quali il presupposto d'imposta si verifica in modo unitario e autonomo.

9-ter. Non costituisce esercizio di attività commerciali, in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici, l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della presente legge. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinati i limiti minimi e massimi stabiliti per ciascuna tipologia dei prelievi, nonché i criteri per la determinazione degli stessi. Ciascuna Autorità di sistema portuale determina l'importo delle predette tasse all'interno dei limiti previsti, destinando lo stesso alla copertura dei costi per la manutenzione e lo sviluppo delle parti comuni dell'ambito portuale destinate alla difesa del territorio, al controllo e alla tutela della sicurezza del traffico marittimo e del lavoro in ambito portuale, alla viabilità generale e ad attività che si connotano come estrinsecazione di potestà pubbliche, nonché al mantenimento dei fondali, oltre che alla copertura di quota parte dei costi generali. Le Autorità di sistema portuale sono tenute alla rendicontazione dei predetti costi con le modalità stabilite con il decreto di cui al secondo periodo.

9-quater. I canoni percepiti dalle Autorità di sistema portuale in relazione alle concessioni demaniali, comprese quelle di cui all'art. 18 della presente legge e di cui all'art. 36 del codice della navigazione, nonché alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali di cui all'art. 39 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono considerati redditi diversi e concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese.

10. L'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

11. Le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Con le modalità e le procedure di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche ed integrazioni, l'Autorità di sistema portuale può sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche. Essa può, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'art. 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

12. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Sono fatte salve, altresì, le discipline vigenti per i punti franchi delle zone franche esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'Autorità di sistema portuale territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti.

13.

14. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'art. 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme

logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente modificato il numero delle Autorità di sistema portuale; sullo schema di regolamento è, altresì, acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le Autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.

15. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, previo parere della Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, possono essere modificati i limiti territoriali di ciascuna delle istituite Autorità di sistema portuale.»

— Si riporta il testo degli articoli 28, 29 e 36 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione):

«Art. 28 (*Beni del demanio marittimo*). — Fanno parte del demanio marittimo:

- a. il lido, la spiaggia, i porti, le rade;
- b. le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salsa o salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano liberamente col mare;
- c. i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.»

«Art. 29 (*Pertinenze del demanio marittimo*). — Le costruzioni e le altre opere appartenenti allo Stato, che esistono entro i limiti del demanio marittimo e del mare territoriale, sono considerate come pertinenze del demanio stesso.»

«Art. 36 (*Concessione di beni demaniali*). — L'amministrazione marittima, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, può concedere l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di beni demaniali e di zone di mare territoriale per un determinato periodo di tempo.

Le concessioni di durata superiore a quindici anni sono di competenza del ministro per la marina mercantile. Le concessioni di durata superiore a quattro, ma non a quindici anni, e quelle di durata non superiore al quadriennio che importino impianti di difficile sgombero sono di competenza del direttore marittimo. Le concessioni di durata non superiore al quadriennio, quando non importino impianti di difficile sgombero, sono di competenza del capo di compartimento marittimo.»

Note all'art. 2:

— Per il testo dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si vedano le note alle premesse.

— Si riporta il testo dell'art. 18 del decreto del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)):

«Art. 18 (*Pubblicazione della domanda*). — Quando si tratti di concessioni di particolare importanza per l'entità o per lo scopo, il capo del compartimento ordina la pubblicazione della domanda mediante affissione nell'albo del comune ove è situato il bene richiesto e la inserzione della domanda per estratto nel Foglio degli annunci legali della provincia.

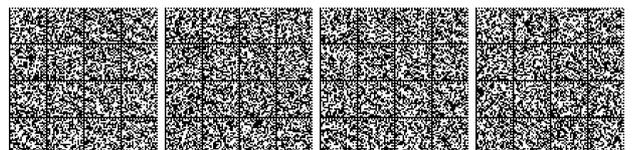
Il provvedimento del capo del compartimento che ordina la pubblicazione della domanda deve contenere un sunto, indicare i giorni dell'inizio e della fine della pubblicazione ed invitare tutti coloro che possono avervi interesse a presentare entro il termine indicato nel provvedimento stesso le osservazioni che credano opportune e che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale.

SOPPRESSO.

In ogni caso non si può procedere alla stipulazione dell'atto se non dopo la scadenza del termine indicato nel provvedimento per la presentazione delle osservazioni e se, comunque, non siano trascorsi almeno venti giorni dalla data dell'affissione e dell'inserzione della domanda.

Nei casi in cui la domanda di concessione sia pubblicata, le domande concorrenti debbono essere presentate nel termine previsto per la proposizione delle opposizioni.

Quando siano trascorsi sei mesi dalla scadenza del termine massimo per la presentazione delle domande concorrenti senza che sia stata rilasciata la concessione al richiedente preferito per fatto da addebitarsi allo stesso, possono essere prese in considerazione le domande presentate dopo detto termine.»



— Si riporta il testo dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale):

«Art. 16 (*Operazioni portuali*). — 1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle Autorità di sistema portuale, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5, riferendo periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento di operazioni portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4, oppure di uno o più servizi portuali di cui al comma 1, da individuare nell'autorizzazione stessa. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri distinti tenuti dall'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.

3-bis. Le operazioni ed i servizi portuali di cui al comma 1 non possono svolgersi in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, salvo quanto previsto dall'art. 17.

4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali;

b) i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio, alla sospensione ed alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonché ai relativi controlli;

c) i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificità dell'autorizzazione, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare;

d)

4-bis. Qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali né mediante le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 del presente articolo né tramite il ricorso all'impresa o all'agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 5 dell'art. 17, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che:

a) sia dotata di mezzi meccanici adeguati;

b) sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni;

c) sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione.

4-ter. L'autorizzazione di cui al comma 4-bis è rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni ivi previsti. Tale autorizzazione non è compresa nel numero massimo di cui al comma 7.

5. Le tariffe delle operazioni portuali di cui al comma 1 sono rese pubbliche. Le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 devono comunicare all'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, all'autorità marittima, le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni successiva variazione.

6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'art. 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione.

L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

7. L'Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

7-bis. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai depositi e stabilimenti di prodotti petroliferi e chimici allo stato liquido, nonché di altri prodotti affini, siti in ambito portuale.

7-ter. Le Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, devono pronunciarsi sulle richieste di autorizzazione di cui al presente articolo entro novanta giorni dalla richiesta, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.»

— Si riporta il testo dell'art. 183, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici):

«9. Le offerte devono contenere un progetto definitivo, una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito o da società di servizi costituite dall'istituto di credito stesso ed iscritte nell'elenco generale degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, nonché la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione, e dare conto del preliminare coinvolgimento di uno o più istituti finanziari nel progetto. Il piano economico-finanziario, oltre a prevedere il rimborso delle spese sostenute per la predisposizione del progetto di fattibilità posto a base di gara, comprende l'importo delle spese sostenute per la predisposizione delle offerte, comprensivo anche dei diritti sulle opere dell'ingegno di cui all'art. 2578 del codice civile. L'importo complessivo delle spese di cui al periodo precedente non può superare il 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dal progetto di fattibilità posto a base di gara. Nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto definitivo deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con propri decreti.»

Note all'art. 3:

— Per il testo dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si vedano le note all'art. 2.

— Per il testo degli articoli 80 e 83 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, si vedano le note alle premesse.

Note all'art. 4:

— Per il testo dell'art. 18 del decreto del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328, si vedano le note all'art. 2.

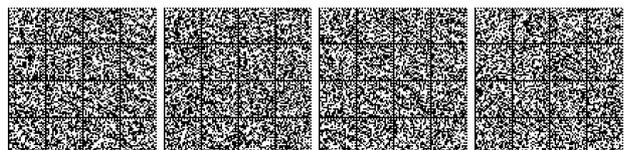
Note all'art. 5:

— Si riporta il testo dell'art. 10 del decreto del Ministro della Marina mercantile 19 luglio 1989 (Nuovi criteri per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime):

«Art. 10. — 1. Resta ferma la competenza degli enti portuali per la determinazione dei criteri e delle misure dei canoni relativi a concessioni di beni demaniali marittimi compresi nelle circoscrizioni di rispettiva giurisdizione, salvo che per gli immobili in uso governativo.»

— Si riporta il testo dell'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494 (Disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime):

«Art. 04. — 1. I canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime sono aggiornati annualmente, con decreto del Ministro della marina mercantile, sulla base della media degli indici determinati dall'ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati e per i corrispondenti valori per il mercato all'ingrosso.



2. Qualora, entro il 1° marzo 1994, non sia stato emanato il decreto di cui al comma 1, si procede al rinnovo delle concessioni in atto con l'applicazione dei canoni precedenti, salvo conguaglio da effettuare a seguito dell'emanazione del suddetto decreto.».

— Si riporta il testo dell'art. 100, comma 4, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 (Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia):

«4. Dal 1° gennaio 2021 l'importo annuo del canone dovuto quale corrispettivo dell'utilizzazione di aree e pertinenze demaniali marittime non può essere inferiore a euro 2.500. Per l'anno 2021, l'importo annuo del canone dovuto quale corrispettivo dell'utilizzazione di aree e pertinenze demaniali marittime per attività sportive, ricreative e legate alle tradizioni locali, svolte in forma singola o associata senza scopo di lucro, e per finalità di interesse pubblico individuate e deliberate dagli enti locali territorialmente competenti non può essere inferiore a euro 500.».

Note all'art. 6:

— Si riporta il testo dell'art. 24 del decreto del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima)):

«Art. 24 (*Variazioni al contenuto della concessione*). — La concessione è fatta entro i limiti di spazio e di tempo e per le opere, gli usi e le facoltà risultanti dall'atto o dalla licenza di concessione.

Qualsiasi variazione nell'estensione della zona concessa o nelle opere o nelle modalità di esercizio deve essere richiesta preventivamente e può essere consentita mediante atto o licenza suppletivi dopo l'espletamento dell'istruttoria. Qualora, peraltro, non venga apportata alterazione sostanziale al complesso della concessione e non vi sia modifica nell'estensione della zona demaniale, la variazione può essere autorizzata per iscritto dal capo del compartimento, previo nulla osta dell'autorità che ha approvato l'atto di concessione.».

— Per il testo dell'art. 18 del decreto del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328, si vedano le note all'art. 2.

Note all'art. 7:

— Si riporta il testo dell'art. 2359 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 262 (Approvazione del testo del Codice civile):

«Art. 2359 (*Società controllate e società collegate*). — Sono considerate società controllate:

- 1) le società in cui un'altra società dispone della maggioranza dei voti esercitabili nell'assemblea ordinaria;
- 2) le società in cui un'altra società dispone di voti sufficienti per esercitare un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria;
- 3) le società che sono sotto influenza dominante di un'altra società in virtù di particolari vincoli contrattuali con essa.

Ai fini dell'applicazione dei numeri 1) e 2) del primo comma si computano anche i voti spettanti a società controllate, a società fiduciarie e a persona interposta: non si computano i voti spettanti per conto di terzi.

Sono considerate collegate le società sulle quali un'altra società esercita un'influenza notevole. L'influenza si presume quando nell'assemblea ordinaria può essere esercitato almeno un quinto dei voti ovvero un decimo se la società ha azioni quotate in mercati regolamentati.».

— Si riporta il testo dell'art. 46 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione):

«Art. 46 (*Subingresso nella concessione*). — Fermi i divieti ed i limiti di cui all'art. 18, comma 7, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, quando il concessionario intende sostituire altri nel godimento della concessione deve chiedere l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di vendita o di esecuzione forzata, l'acquirente o l'aggiudicatario di opere o impianti costruiti dal concessionario su beni demaniali non può subentrare nella concessione senza l'autorizzazione dell'autorità concedente.

In caso di morte del concessionario gli eredi subentrano nel godimento della concessione, ma devono chiederne la conferma entro sei mesi, sotto pena di decadenza. Se, per ragioni attinenti all'idoneità tecnica od economica degli eredi, l'amministrazione non ritiene opportuno confermare la concessione, si applicano le norme relative alla revoca.».

Note all'art. 8:

— Si riporta il testo dell'art. 49 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione):

«Art. 49 (*Devoluzione delle opere non amovibili*). — Salvo che sia diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando venga a cessare la concessione, le opere non amovibili, costruite sulla zona demaniale, restano acquisite allo Stato, senza alcun compenso o rimborso, salva la facoltà dell'autorità concedente di ordinarne la demolizione con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'amministrazione, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio a termini dell'art. 54.».

Note all'art. 9:

— Si riporta il testo degli articoli 42 e 47 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione):

«Art. 42 (*Revoca delle concessioni*). — Le concessioni di durata non superiore al quadriennio e che non importino impianti di difficile sgombero sono revocabili in tutto o in parte a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

Le concessioni di durata superiore al quadriennio o che comunque importino impianti di difficile sgombero sono revocabili per specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare o per altre ragioni di pubblico interesse, a giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima.

La revoca non dà diritto a indennizzo. Nel caso di revoca parziale si fa luogo ad un'adeguata riduzione del canone, salva la facoltà prevista dal primo comma dell'art. 44.

Nelle concessioni che hanno dato luogo a una costruzione di opere stabili l'amministrazione marittima, salvo che non sia diversamente stabilito, è tenuta a corrispondere un indennizzo pari al rimborso di tante quote parti del costo delle opere quanti sono gli anni mancanti al termine di scadenza fissato.

In ogni caso l'indennizzo non può essere superiore al valore delle opere al momento della revoca, detratto l'ammontare degli effettuati ammortamenti.».

«Art. 47 (*Decadenza dalla concessione*). — L'amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario:

- a. per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati;
- b. per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso;
- c. per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione;
- d. per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione;
- e. per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;
- f. per inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di legge o da regolamenti.

Nel caso di cui alle lettere a e b l'amministrazione può accordare una proroga al concessionario.

Prima di dichiarare la decadenza, l'amministrazione fissa un termine entro il quale l'interessato può presentare le sue deduzioni.

Al concessionario decaduto non spetta alcun rimborso per opere eseguite né per spese sostenute.».

Note all'art. 10:

— Per il testo dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si vedano le note alle premesse.

— Per il testo dell'art. 04 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, si vedano le note all'art. 5.

— Per il testo dell'art. 100, comma 4, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, si vedano le note all'art. 5.

— Per il testo degli articoli 36 e 49 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 si vedano, rispettivamente, le note agli articoli 1 e 8.



— Si riporta il testo dell'art. 54 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 (Codice della navigazione):

«Art. 54 (*Occupazioni e innovazioni abusive*). — Qualora siano abusivamente occupate zone del demanio marittimo o vi siano eseguite innovazioni non autorizzate, il capo del compartimento ingiunge al contravventore di rimettere le cose in pristino entro il termine a tal fine stabilito e, in caso di mancata esecuzione dell'ordine, provvede d'ufficio, a spese dell'interessato.»

— Si riporta il testo degli articoli da 5 a 17, da 19 a 23 e da 25 a 35 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328 (Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (Navigazione marittima), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 21 aprile 1952, n. 94, S.O.):

«Art. 5 (*Presentazione della domanda di concessione*). — Chiunque intenda occupare per qualsiasi uso zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime, o apportarvi innovazioni, o recare limitazioni agli usi cui esse sono destinate, deve presentare domanda al capo del compartimento competente per territorio.

Se si tratta di innovazioni da eseguire in terreno privato confinante col demanio marittimo che non inducano limitazioni all'uso del demanio stesso si applicano le norme contenute nell'art. 22.

Art. 6 (*Contenuto e documentazione della domanda di concessione*). — La domanda deve specificare l'uso che il richiedente intende fare del bene demaniale e la durata della concessione richiesta.

La domanda deve essere corredata da una relazione tecnica delle opere da eseguire, dal piano della località e dai disegni particolari degli impianti.

Il piano e gli altri disegni devono essere in scala adatta ed essere firmati da un professionista abilitato.

Per le concessioni da farsi con licenza i richiedenti possono essere esonerati, secondo i casi, dall'obbligo di produrre la relazione tecnica, il piano e gli altri disegni.

Art. 7 (*Presentazione di altri documenti*). — Quando nella domanda o nei disegni si afferma l'esistenza di diritti reali su beni demaniali ovvero su beni privati contigui, il richiedente deve produrre i documenti giustificativi.

Art. 8 (*Concessioni per licenza*). — Le concessioni di durata non superiore al quadriennio che non importino impianti di difficile rimozione sono fatte dal capo del compartimento con licenza e possono essere rinnovate senza formalità di istruttoria, salvo il parere della intendenza di finanza sulla misura del canone, quando questo non sia determinato in via generale ai sensi del penultimo comma dell'art. 16. Tuttavia qualora entro due mesi dalla richiesta detto parere non sia pervenuto, s'intende confermata la precedente misura del canone.

Art. 9 (*Concessioni di durata superiore al quadriennio*). — Le concessioni di durata superiore al quadriennio o che importino impianti di difficile rimozione devono essere fatte per atto pubblico ricevuto da un ufficiale di porto a ciò destinato con decreto del capo del compartimento. In qualità di rappresentante dell'amministrazione concedente interviene il capo del compartimento. Per i compartimenti sedi di direzione marittima e quando si tratti di concessione di durata non superiore a quindici anni interviene l'ufficiale più elevato in grado dopo il capo del compartimento.

Gli atti di concessione di durata sino a quindici anni sono approvati con decreto del direttore marittimo; gli atti di concessione di durata superiore con decreto del ministro per la marina mercantile.

Art. 10 (*Concessioni provvisorie*). — La concessione, per il periodo intercorrente fra la scadenza del relativo atto e la sua rinnovazione, è regolata, previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile (1), con atto di concessione provvisoria non soggetto ad approvazione, rilasciato senza formalità di istruttoria nei modi prescritti dall'articolo precedente.

Per il periodo di validità dell'atto di concessione provvisoria il canone è fissato in misura eguale a quella prevista nell'atto scaduto. Può essere peraltro imposto al concessionario nello stesso atto di concessione provvisoria l'obbligo di corrispondere, anche se la concessione non è rinnovata, la maggiore misura che venga determinata a norma dell'art. 16.

Art. 11 (*Spese di istruttoria*). — Le spese di istruttoria, comprese quelle inerenti a visite, ricognizioni, ispezioni, consegne, le spese di ogni genere relative alla stipulazione, alla copiatura, alla registrazione delle licenze e degli atti di concessione, e ogni altra spesa dipendente

dalla domanda di concessione, sono a carico del richiedente, il quale deve eseguire, all'atto della presentazione della domanda, un deposito in numerario presso la cassa dell'ufficio del compartimento, nella misura da questo stabilita.

Esauriti gli atti relativi alla concessione richiesta, tanto nel caso in cui si addivenga al rilascio della stessa, quanto nel caso in cui la domanda sia respinta, il capo del compartimento procede alla liquidazione del deposito, mediante la compilazione di apposita nota, con l'indicazione di tutte le spese sostenute per conto del richiedente.

Tale nota deve essere inviata all'autorità competente a decidere sulla domanda di concessione.

Art. 12 (*Parere del genio civile*). — Il capo del compartimento richiede sulla domanda di concessione il parere del competente ufficio del genio civile che indica le condizioni tecniche alle quali ritiene necessario sia sottoposta la concessione, e pone il suo visto alla relazione tecnica, ai piani e agli altri disegni dopo averne accertata l'esattezza.

Per le concessioni con licenza il predetto parere deve essere richiesto soltanto quando per l'attuazione degli impianti previsti si debbano apportare modificazioni di qualunque entità ad opere marittime.

In ogni caso, l'esecuzione delle opere è soggetta alla vigilanza dell'ufficio del genio civile alle cui prescrizioni il concessionario deve attenersi. Quando occorra, in relazione all'entità e allo scopo della concessione, l'ufficio del genio civile procede alle stime, ai computi e ai collaudi necessari.

L'ufficio del genio civile assiste inoltre il capo del compartimento nelle operazioni di consegna e di riconsegna, quando sia necessario.

Art. 13 (*Parere dell'intendenza di finanza*). — Il capo del compartimento richiede sulle domande relative a concessioni superiori al biennio o che importino impianti di difficile rimozione il parere della competente intendenza di finanza per quanto ha riguardo alla proprietà demaniale e alla misura del canone. Per le concessioni con licenza il parere è richiesto sulla misura del canone, se questa non sia già stata fissata a norma del penultimo comma dell'art. 16.

Art. 14 (*Parere dell'autorità doganale*). — Il capo del compartimento promuove sulla domanda di concessione il parere dell'autorità doganale competente.

Art. 15 (*Dissenso sulle domande di concessione*). — Nel caso in cui gli uffici interessati non siano dello stesso avviso in ordine a una domanda di concessione, oppure il richiedente reclami contro il rifiuto opposto o non accetti le condizioni stabilite, la decisione spetta al ministro per la marina mercantile, sentiti, ove necessario, gli altri ministri interessati.

In caso di dissenso sulla misura del canone, la decisione è presa dal ministro per la marina mercantile d'accordo con quello per le finanze.

Art. 16 (*Canone*). — Il concessionario deve corrispondere anticipatamente le singole rate del canone, nella misura ed alle scadenze determinate nell'atto di concessione. Per le concessioni con licenza di durata superiore al biennio il canone è pagato anticipatamente per l'intera durata. Per le concessioni con licenza di durata superiore al biennio il canone è pagato anticipatamente a rate biennali.

Il concessionario deve pagare il canone anche quando non usufruisce in tutto o in parte della concessione, salvo il disposto dell'art. 40 del codice.

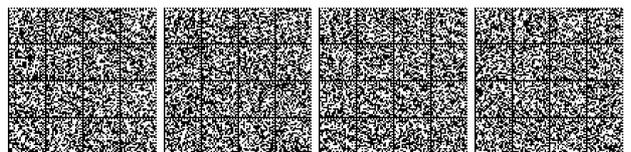
La misura minima normale del canone per le concessioni è stabilita da leggi o regolamenti speciali.

La misura del canone per le singole concessioni deve essere concordata fra il capo del compartimento e l'intendente di finanza in relazione alla entità delle concessioni stesse, allo scopo che si intende conseguire e ai profitti che può trarne il concessionario.

Per le concessioni con licenza la misura del canone, a seconda delle varie specie di concessioni, può essere stabilita in via generale dal capo di compartimento d'accordo con l'intendente di finanza.

Il concessionario è obbligato, quando ne sia richiesto, a esibire all'ufficio del compartimento la quietanza attestante il pagamento delle rate del canone.

Art. 17 (*Cauzione*). — Il concessionario deve garantire l'osservanza degli obblighi assunti con l'atto di concessione mediante cauzione, il cui ammontare è determinato in relazione al contenuto, all'entità della concessione e al numero di rate del canone il cui omesso pagamento importa la decadenza della concessione a norma dell'art. 47 lettera d del codice.



Per le concessioni con licenza il capo del compartimento può richiedere il versamento, presso la cassa dell'ufficio del compartimento, di un congruo deposito a garanzia degli obblighi risultanti dalla licenza.

Con l'atto di concessione o con la licenza può essere imposto al concessionario l'obbligo di accettare che l'amministrazione concedente, in caso di inadempienza, incameri a suo giudizio discrezionale, in tutto o in parte, la cauzione o il deposito, oppure si rivalga su di essi per soddisfacimento di crediti o per rimborso di spese, e ciò anche nel caso in cui l'amministrazione non si avvalga della facoltà di dichiarare la decadenza della concessione, restando il concessionario tenuto a reintegrare la cauzione o il deposito.

In nessun caso l'importo della cauzione può essere inferiore a due annualità del canone».

«Art. 19 (*Contenuto dell'atto di concessione*). — Nell'atto di concessione devono essere indicati:

1. l'ubicazione, l'estensione e i confini del bene oggetto della concessione;
2. lo scopo e la durata della concessione;
3. la natura, la forma, le dimensioni, la struttura delle opere da eseguire e i termini assegnati per tale esecuzione;
4. le modalità di esercizio della concessione e i periodi di sospensione dell'esercizio eventualmente consentiti;
5. il canone, la decorrenza e la scadenza dei pagamenti, nonché il numero di rate del canone il cui omesso pagamento importi la decadenza della concessione a termini dell'art. 47 del codice;
6. la cauzione;
7. le condizioni particolari alle quali è sottoposta la concessione, comprese le tariffe per l'uso da parte di terzi;
8. il domicilio del concessionario.

Agli atti di concessione devono essere allegati la relazione tecnica, i piani e gli altri disegni.

Nelle licenze sono omesse le indicazioni che non siano necessarie in relazione alla minore entità della concessione.

Art. 20 (*Custodia degli atti di concessione*). — Gli originali degli atti di concessione sono custoditi presso l'ufficio del compartimento sotto la responsabilità dell'ufficiale destinato a riceverli.

Art. 21 (*Registri delle concessioni*). — Gli atti e le licenze di concessione si trascrivono in appositi registri, tenuti dagli uffici compartimentali, con numerazione rinnovata annualmente; il numero di trascrizione è riportato sugli atti e sulle licenze.

Presso gli uffici circondariali è presa nota in appositi registri delle concessioni dei beni demaniali compresi nei limiti del circondario.

Art. 22 (*Nuove opere in prossimità del demanio marittimo*). — L'autorizzazione alla esecuzione di nuove opere nelle zone di cui all'art. 55 del codice consta di una dichiarazione di nulla osta del capo del compartimento, salvo sempre il rilascio dell'atto di concessione per i casi nei quali vengano recate limitazioni all'uso del demanio marittimo.

Art. 23 (*Responsabilità del concessionario*). — Il concessionario è responsabile verso l'amministrazione degli obblighi assunti e verso i terzi di ogni danno cagionato nell'esercizio della concessione alle persone o alle cose.

Il concessionario con l'atto o la licenza di concessione assume l'obbligo di manlevare e rendere indenne l'amministrazione da ogni azione che possa esserle intentata da terzi in dipendenza della concessione.».

«Art. 25 (*Scadenza della concessione*). — Scaduto il termine della concessione, questa si intende cessata di diritto senza che occorra alcuna diffida o costituzione in mora.

Art. 26 (*Revoca e decadenza della concessione*). — La revoca e la decadenza della concessione a norma dell'art. 48 del codice sono pronunciate con decreto notificato in via amministrativa.

Nel caso previsto dall'art. 47, lettera d, del codice, la decadenza è pronunciata sentita l'intendenza di finanza.

Art. 27 (*Vigilanza*). — L'esercizio della concessione è soggetto alle norme di polizia sul demanio marittimo. L'autorità marittima mercantile vigila sull'osservanza delle norme stesse e delle condizioni cui è sottoposta la concessione.

Il concessionario è inoltre tenuto alla osservanza delle disposizioni dei competenti uffici relative ai servizi militari, doganali, sanitari, e ad ogni altro servizio di interesse pubblico.

Art. 28 (*Obblighi del concessionario per l'esercizio della vigilanza*). — Il concessionario è obbligato a consentire l'accesso nei beni concessigli e nelle opere eseguitevi al personale civile e militare dell'amministrazione centrale e locale della marina mercantile, dell'amministrazione finanziaria, del genio civile e delle altre amministrazioni dello Stato, che dovessero accedervi per ragioni del loro ufficio.

Art. 29 (*Limiti dei diritti del concessionario*). — La concessione non attribuisce al concessionario alcuna ragione di preferenza per l'uso delle parti di demanio marittimo o delle opere non comprese nella concessione.

Art. 30 (*Subingresso*). — Il concessionario deve esercitare direttamente la concessione.

L'autorizzazione a sostituire altri nel godimento della concessione, a norma dell'art. 46 del codice, è data dall'autorità che ha approvato la concessione e il relativo atto è rilasciato dal capo del compartimento.

Qualora l'amministrazione, in caso di vendita o di esecuzione forzata, non intenda autorizzare il subingresso dell'acquirente o dell'aggiudicatario nella concessione, si applicano in caso di vendita le disposizioni sulla decadenza e in caso di esecuzione forzata le disposizioni sulla revoca.

Art. 31 (*Demolizione delle opere*). — Salvo che non sia diversamente stabilito nelle condizioni speciali che regolano la concessione, nei casi di revoca, di decadenza o di scadenza, il concessionario, se l'amministrazione non intenda avvalersi della facoltà di acquisire le opere, ha l'obbligo di provvedere, a sua cura e spese, alla demolizione delle opere stesse e alla rimessa in pristino e riconsegna dei beni concessigli, nei termini che gli saranno notificati.

Ove il concessionario non adempia a tale obbligo si fa luogo all'applicazione del disposto dell'ultimo comma dell'art. 49 del codice.

Art. 32 (*Efficacia della concessione nei confronti dell'amministrazione*). — L'atto di concessione non vincola l'amministrazione fino a che non è stato approvato nelle forme prescritte.

Art. 33 (*Esibizione del titolo di concessione*). — Il concessionario è obbligato a produrre il titolo di concessione ogni qualvolta ne venga richiesto dall'amministrazione e dagli agenti della forza pubblica.

Art. 34 (*Consegna e riconsegna dei beni concessi*). — Dopo l'approvazione dell'atto di concessione il capo del compartimento con l'assistenza, se necessaria, dell'ufficio del genio civile, immette il concessionario nel possesso del bene concesso. La consegna risulta da processo verbale.

Le stesse norme si applicano per la riconsegna da parte del concessionario alla cessazione della concessione.

Quando opere eseguite dal concessionario rimangono acquisite allo Stato, il verbale di riconsegna deve riguardare anche tali opere, delle quali è descritto lo stato di consistenza.

Le opere stesse sono iscritte nell'inventario dei beni di demanio pubblico, ramo marina mercantile.

Art. 35. (*Anticipata occupazione di beni demaniali marittimi*). — L'anticipata occupazione di beni demaniali marittimi e l'esecuzione di lavori ai sensi dell'art. 38 del codice sono consentite mediante atto, non soggetto ad approvazione, rilasciato nelle forme prescritte dall'art. 9, previa autorizzazione dell'autorità cui compete l'approvazione dell'atto di concessione.».

— Per il testo degli articoli 18 e 24 del decreto del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952 n. 328 si vedano, rispettivamente, le note agli articoli 2 e 6.

22G00214

