



Roma, 18 febbraio 2026

Prot. V-24-02-2026

Evoluzione, armonizzazione, omogenizzazione e semplificazione del Mercato portuale nazionale regolato dalla legge speciale 28 gennaio 1994, n.84

Le proposte emendative che seguono si collocano in un quadro organico di evoluzione, armonizzazione, omogeneizzazione e semplificazione del mercato portuale nazionale disciplinato dalla legge speciale 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di rafforzarne la coerenza sistemica, l'efficienza operativa e la competitività complessiva, preservando al contempo un impianto regolatorio che nel tempo ha dimostrato solidità, capacità di adattamento e resilienza.

Il porto, quale bene demaniale attrezzato e funzionale alle operazioni (di qui in seguito servizi) commerciali di trasporto di merci e passeggeri, configura un mercato regolato orientato al perseguitamento dell'interesse pubblico, alla tutela della concorrenza tra operatori privati e alla salvaguardia del lavoro. In tale ambito si è progressivamente consolidato un equilibrio funzionale tra imprese autorizzate, terminalisti e soggetti fornitori di lavoro portuale temporaneo, cui si affiancano le imprese concessionarie di servizi di interesse economico generale, ormai componenti strutturali per la piena operatività degli ambiti demaniali portuali. Ne è derivato un modello organizzativo ad elevata performance e flessibilità, idoneo a garantire un'offerta di lavoro qualificata e modulabile rispetto a una domanda fisiologicamente variabile.

La disciplina speciale vigente, capace di coniugare interesse generale ed esigenze operative, ha assicurato nel tempo la tenuta del sistema portuale nazionale; per tale ragione gli interventi proposti non sono orientati a una revisione strutturale dell'assetto normativo, bensì a un aggiornamento mirato di specifici istituti, nel rispetto dell'ossatura regolatoria esistente.

In questa prospettiva, le misure proposte sono dirette a chiarire i perimetri di competenza, ridurre le aree di sovrapposizione istituzionale, uniformare le prassi applicative tra le Autorità di sistema



portuale, favorire l’evoluzione del lavoro portuale e rendere il quadro regolatorio più lineare e prevedibile per gli operatori. L’obiettivo è consolidare un mercato portuale nazionale maggiormente omogeneo, trasparente e coerente con i principi del diritto dell’Unione europea e con le esigenze di modernizzazione del settore.

L’evoluzione del comparto richiede, inoltre, una valorizzazione strutturale del fattore umano rappresentato dalle imprese e dai lavoratori portuali, elemento abilitante dell’efficienza del sistema. La logistica portuale del futuro presuppone infatti il rafforzamento del lavoro portuale quale leva essenziale di competitività, qualità dei servizi e resilienza operativa. In tale quadro emerge l’esigenza di un programma organico volto al potenziamento delle competenze, anche e soprattutto in ambito digitale, e all’introduzione di strumenti idonei a favorire un ordinato ricambio generazionale, a beneficio della continuità e dell’efficienza della filiera.

Deve altresì evidenziarsi che eventuali ritardi competitivi del sistema portuale nazionale non risultano riconducibili alle imprese né alla professionalità dei lavoratori del settore, il cui know-how continua a garantire elevati livelli di efficienza, operatività e produttività. Proprio la qualità del capitale umano e imprenditoriale ha consentito infatti al sistema di mantenere adeguati livelli di funzionalità anche in contesti complessi; tuttavia, l’attuale scenario geopolitico e competitivo rende non più rinviabile un percorso di evoluzione mirata.

Nel complesso, le proposte si muovono lungo direttrici convergenti di aggiornamento evolutivo, semplificazione procedurale, armonizzazione delle regole e omogeneizzazione delle prassi applicative, rafforzando la certezza del diritto e la qualità della regolazione. Molti degli interventi operano, inoltre, a saldo invariato per la finanza pubblica, configurandosi come misure di razionalizzazione normativa e di miglioramento dell’efficienza amministrativa e operativa del mercato portuale nazionale.

Dott. Gaudenzio Parenti
Direttore generale

A. Proposte normative generali

A. 1.

Esclusiva competenza delle Autorità di sistema portuale nella regolazione del mercato portuale nazionale

Proposta emendativa

- All'articolo 1, comma 1, secondo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo le parole «La presente legge disciplina, altresì, i compiti e le funzioni delle Autorità di sistema portuale, degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima», sono aggiunte le seguenti parole: «, *che, sulla base dei principi fissati dalla presente legge, rappresentano le sole autorità competenti nelle materia della regolamentazione, dell'accesso, della vigilanza e del controllo nel mercato delle attività portuali e dei soggetti abilitati ai sensi degli articoli 16, 17, 18 e 6, comma 10 della presente legge.*».
- All'articolo 8, comma 3 lettera n), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono abrogate nell'ultima parte le parole «*nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza.*».
- All'articolo 14, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate le seguenti parole «*e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione nonché nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011 , ove non ricomprese nella circoscrizione delle Autorità di sistema portuale*»
- All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate da ogni comma le seguenti parole «*e, laddove non istituita, l'autorità marittima*»
- All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate in ogni comma le seguenti parole «*e, laddove non istituita, l'autorità marittima*»
- All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate in ogni comma le seguenti parole «*e, laddove non istituita, l'autorità marittima*»
- All'articolo 24, comma 2 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate le seguenti parole «*o, laddove non istituita, l'autorità marittima*»

Relazione

La proposta di modifica normativa è volta a rappresentare un primo e significativo intervento finalizzato a chiarire la competenza esclusiva delle Autorità di Sistema Portuale nella regolamentazione a livello locale e nella vigilanza sull'insieme dei servizi portuali (già operazioni e servizi portuali) svolte dai soggetti di cui agli articoli 16, 17, 18 e 6, comma 10, della legge n. 84 del 1994. Tale intervento si rende particolarmente opportuno al fine di prevenire e superare possibili sovrapposizioni di competenze e attribuzioni con l'Autorità marittima ovvero con altri soggetti istituzionali, quali, a titolo esemplificativo, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Alla luce di quanto precede, appare opportuno affermare in modo espresso e definitivo che le specifiche materie afferenti all'ambito operativo portuale rientrano nella competenza esclusiva delle Autorità di Sistema Portuale. Le medesime Autorità, anche in virtù del rapporto di collaborazione, vigilanza e confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, risultano pienamente idonee a svolgere le funzioni di regolazione, controllo e tutela dei mercati delle attività portuali, senza che si ravvisi la necessità di ulteriori interventi da parte di altri soggetti, fatta salva, per quanto di competenza, l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Ai fini di una compiuta armonizzazione su base nazionale, si ritiene altresì opportuno ricondurre tutti i porti commerciali italiani nell'ambito della competenza esclusiva delle Autorità di Sistema Portuale. In coerenza con tale impostazione, si propone, a saldo invariato di bilancio, di sopprimere le previsioni relative all'eventuale competenza dell'Autorità marittima sia in materia di autorizzazioni allo svolgimento dei servizi portuali (già operazioni e servizi portuali) sia in materia di disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo.

* * *

A. 2.

Accorpamento delle operazioni e dei servizi portuali in servizi portuali

Proposta emendativa

- All'articolo 6, comma 4, lettera a) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 le parole «delle operazioni e dei servizi portuali» sono sostituite con le seguenti: «*dei servizi portuali.*». Alla lettera c) del medesimo comma le parole «connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1» sono sostituite con le seguenti: «*connessi ai servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1.*»
- All'articolo 6, comma 11, primo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 le parole «operazioni portuali» sono sostituite con le seguenti: «*servizi portuali.*».
- All'articolo 8, comma 3 lettera g), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, all'ultimo periodo le parole «delle operazioni portuali» sono sostituite dalle seguenti parole: «*dei servizi portuali.*».
- All'articolo 13, comma 1, alle lettere a) e b-bis) della legge 28 gennaio 1994, n.84 tutte le parole

«operazioni portuali» sono sostituite con le seguenti: «*servizi portuali*.».

- All'articolo 14, comma 1-quoter, della legge 28 gennaio 1994, n.84 la parola «operazioni» è sostituita con le seguenti: «*servizi portuali*.».
- All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il comma 1 è sostituito dal seguente: «*Sono servizi portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il rizzaggio, il derizzaggio e il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, e comunque nell'ambito portuale, comprese le attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo operativo dei servizi portuali. Tali attività sono individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente norma.*».
- All'articolo 16, comma 2 della legge 28 gennaio 1994, n.84 sono abrogate le seguenti parole: «*delle operazioni portuali e*».
- All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il comma 3 è sostituito dal seguente: «*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. Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri distinti tenuti dall'Autorità di sistema portuale e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.*».
- All'articolo 16, comma 4-bis, primo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 la parola «operazioni» è sostituita con «*servizi*» e la parola «operazioni» è sostituita con «*servizi*». Al medesimo comma alla lettera b) la parola «operazioni» è sostituita con «*servizi*».
- All'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il comma 5 è sostituito dal seguente: «*Le tariffe dei servizi portuali di cui al comma 1 sono rese pubbliche.*».
- L'articolo 17, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dalla seguente disposizione: «*Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della presente legge per l'esecuzione dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3. La presente disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo è disciplina speciale e si attua nell'interesse generale del sistema portuale nazionale.*».
- All'articolo 17, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n.84 tutte le parole «operazioni portuali» sono sostituite con le seguenti: «*servizi portuali*.».
- All'articolo 17, comma 15-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nel primo capoverso sono abrogate le seguenti parole «operazioni e».

- All'articolo 18, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 le parole «espletamento delle operazioni portuali» sono sostituite con le seguenti: «*espletamento dei servizi portuali*»
- All'articolo 18, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 la parola «operazioni» è sostituita con «*servizi*».
- All'articolo 18, comma 9, ultimo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 dopo le parole «attività comprese nel ciclo operativo» aggiungere le seguenti parole «*dei servizi portuali*».
- All'articolo 20, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, alla fine del secondo capoverso le parole «attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali» sono sostituite dalle seguenti parole: «*attività di impresa nei settori dei servizi portuali, della manutenzione e dei servizi, nonché in altri settori del trasporto o industriali*».

Relazione

Le proposte di modifica sono volte a semplificare, armonizzare e rendere omogenea la disciplina delle operazioni e dei servizi portuali sull'intero territorio nazionale ed evolverla in quella dei soli servizi portuali.

L'intervento muove dall'esigenza di superare le difformità applicative emerse tra le diverse Autorità di sistema portuale, che nel tempo hanno determinato assetti regolatori non pienamente uniformi, con possibili ricadute in termini di certezza del diritto, parità concorrenziale tra operatori e complessiva efficienza del sistema portuale. In tale prospettiva, la revisione normativa è diretta a ricondurre a maggiore coerenza la classificazione e il perimetro delle operazioni e dei servizi portuali, attraverso un'impostazione unitaria valida per l'intero ambito nazionale sotto un'unica classificazione di "servizi portuali".

Le modifiche si inseriscono, inoltre, in un più ampio percorso di razionalizzazione della disciplina, prevedendo (*in coerenza con le successive Proposte A.4.*) il successivo intervento di un decreto ministeriale volto a definire in modo puntuale ed omogeneo l'elencazione dei servizi portuali. Tale soluzione consente di coniugare l'esigenza di uniformità regolatoria con quella di aggiornabilità tecnica della disciplina, affidando alla fonte secondaria i necessari adeguamenti evolutivi.

L'intervento è altresì orientato ad assicurare la piena coerenza dell'ordinamento nazionale con il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, rafforzando un quadro regolatorio improntato ai principi di trasparenza, non discriminazione e parità di condizioni di accesso al mercato dei servizi portuali.

Nel complesso, le modifiche proposte, a saldo invariato di bilancio, mirano a garantire un assetto normativo più semplice, uniforme e coordinato, idoneo ad assicurare condizioni operative omogenee tra le diverse Autorità di sistema portuale e a favorire un ordinato sviluppo competitivo del sistema portuale nazionale.

A. 3.

Armonizzazione ed omogenizzazione della tariffazione dei servizi portuali (già operazioni e servizi portuali)

Proposta emendativa

- All'articolo 16, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 le parole «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.», sono sostituite dalle seguenti parole: «*Le Autorità di sistema portuale disciplinano e vigilano sull'espletamento dei servizi portuali di cui al primo comma, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5, riferendo periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*».

Relazione

La proposta di modifica armonizza ed omogenizza la tariffazione dei servizi portuali di cui alle imprese autorizzate all'espletamento degli stessi.

* * *

A. 4.

Nuova ed omogenea articolazione normativa del decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti anche alla luce dell'accorpamento delle operazioni e dei servizi portuali in servizi portuali.

Proposta emendativa

- L'articolo 16, comma 4, legge 28 gennaio 1994, n. 84, è eliminato e sostituito dal seguente: «*4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprio decreto, da emanarsi entro sessanta 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 di cui al comma 1 da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo, di un piano economico finanziario e di investimenti nonché 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 e alla revoca dell'atto autorizzatorio, nonché ai relativi controlli;*
- c) le attività portuali riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo dei servizi portuali rientranti nel campo di applicazione del comma 1;*
- d) 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.».*

SCHEMA DI DECRETO MINISTERIALE

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

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante il “Riordino della legislazione in materia portuale”;

Visto il decreto-legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.”.

Visto il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante le “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali.”.

Visto l'articolo 16, commi 1 e 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 che prevedono la determinazione con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei requisiti, criteri, termini e modalità inerenti il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio dei servizi portuali di carico, scarico, trasbordo, deposito, rizzaggio, derizzaggio e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, e comunque nell'ambito portuale, comprese le attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo operativo dei servizi portuali. (*modificato a seguito all'eventuale accorpamento delle operazioni e servizi portuali*).

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

Visti il decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 e il decreto ministeriale 6 febbraio 2001 n. 132 e considerata l'esigenza, alla luce dell'evoluzione del lavoro portuale dal punto di vista normativo ed operativo, di addivenire ad un regolamento organico e uniforme della materia quale riferimento per le Autorità competenti su tutto il territorio nazionale;

Decreta:

Articolo 1 - autorizzazione per l'esercizio delle attività portuali

1. I servizi portuali indicati nel comma 1 dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 non possono essere espletati se non a seguito di autorizzazione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale, o laddove non istituita, dall'Autorità Marittima.

2. Le Autorità adeguano i propri regolamenti ai principi generali stabiliti dal presente decreto.

3. Sono abrogati il decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 e il decreto ministeriale 6 febbraio 2001 n. 132

Articolo 2 - ciclo operativo dei servizi portuali e individuazione delle le attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo stesso.

1. Per «ciclo operativo dei servizi portuali» si intende l'insieme dei servizi di carico, scarico, trasbordo, deposito, rizzaggio e derizzaggio e il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, e comunque nell'ambito portuale, da parte delle imprese, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge, ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altre modalità di trasporto e viceversa.
2. Sono soggette alla disciplina dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e, quindi, del presente decreto anche le attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo operativo dei servizi portuali.
3. Il carattere specialistico delle prestazioni da ammettere come attività di cui al comma 2 è costituito dalla particolare competenza tecnica del fornitore, rappresentata anche dalla disponibilità di attrezzature e/o macchinari specificatamente dedicati allo svolgimento dell'attività.
4. Il carattere complementare ed accessorio delle prestazioni da ammettere come attività è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo dei servizi portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo.
5. Fermo restando che il rizzaggio e derizzaggio di ogni tipologia di merce comprese auto, trailer ed ogni veicolo rotabile sono servizi portuali, le attività riferite a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo dei servizi portuali sono le seguenti:
 - smarcatura, conteggio e cernita delle merci;
 - pulizia e ricondizionamento dei colli;
 - trasporto delle merci con mezzi stradali tra aree ubicate nell'ambito portuale;
 - riempimento e svuotamento dei contenitori;
 - pesatura delle merci;
 - etc...

6. Le Autorità di Sistema Portuale e, ove non istituite, le Autorità Marittime adeguano prontamente i propri regolamenti alla classificazione delle attività di cui al comma 5.

7. A fronte di situazioni operative particolari o di attività specifiche non ricomprese tra quelle di cui al comma 5, le Autorità, sentite le commissioni consultive locali, su motivata richiesta delle imprese portuali, avviano procedimenti istruttori finalizzati a ricoprendere nel novero della regolamentazione dell'art. 16, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 nonché del presente decreto altre attività che presentino i requisiti dei commi 2, 3 e 4 del presente articolo.

Articolo 3 - requisiti per il rilascio delle autorizzazioni

1. Per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 16, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, finalizzate allo svolgimento delle attività di cui all'articolo 16, comma 1, della stessa legge, le istanze avanzate dalle imprese richiedenti devono essere valutate sulla base dei seguenti requisiti:

- a) idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali, consistente nell'aver assolto l'obbligo scolastico ed attestata da idonea documentazione in ordine all'attività svolta almeno negli ultimi tre anni, nonché dal certificato dei carichi penali pendenti, dal certificato del casellario giudiziale e dal certificato antimafia per il titolare dell'impresa, per il procuratore e in caso di società per gli amministratori e per i membri del collegio sindacale;
- b) iscrizione nel registro delle imprese presso le camere di commercio. Le imprese appartenenti a Stati esteri possono presentare documentazione equivalente in base alla legislazione dello Stato di appartenenza, ovvero una dichiarazione giurata rilasciata dal legale rappresentante dell'impresa dinanzi all'autorità giudiziaria o amministrativa, o ad un notaio o pubblico ufficiale;
- c) capacità tecnica, basata sulla sussistenza di un complesso di beni mobili ed immobili destinati specificamente all'attività nel porto oggetto dell'istanza: macchinari o mezzi meccanici o navi o altri strumenti necessari allo svolgimento delle attività programmate, in proprietà, in leasing o in locazione o in base ad altro titolo legittimo, in ogni caso di durata non inferiore a quella dell'autorizzazione richiesta in relazione al programma operativo da attuare;
- d) capacità organizzativa idonea ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi nonché per la massima sostenibilità energetica ed ambientale, con indicazione documentata dell'arco temporale entro cui si intende darne attuazione nell'ambito del programma operativo presentato;
- e) capacità finanziaria attestata dalla presentazione dei bilanci relativi al biennio precedente ovvero per imprese e società costituite nel corso del biennio dalle referenze positive di uno o più istituti di credito iscritti all'albo delle banche tenuto dalla Banca d'Italia; in ogni caso, da certificazione comprovante che l'istante non è sottoposto ad alcun procedimento di carattere concorsuale;
- f) presentazione di un programma operativo contenente un piano degli investimenti pianificati, dei costi presumibili e delle prospettive di traffici, non inferiore ad un anno e comunque rapportato al periodo di autorizzazione richiesto. Le prospettive di traffici devono essere rappresentate da contratti di appalto di fornitura di attività portuali a favore di vettori marittimi o di caricatori/ricevitori delle merci o di imprese portuali concessionarie ai sensi dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, aventi durata compatibile con quella della richiesta, da prodursi in allegato (anche in estratto) alla istanza di autorizzazione, o da un elenco in cui siano riportati, anche sotto forma di schema, i principali contenuti dei contratti, la cui veridicità è attestata da una dichiarazione sostitutiva di certificazione resa dal legale rappresentante ai sensi dell'articolo 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445.
- g) struttura locale con organigramma dei dipendenti destinati specificamente allo svolgimento delle attività nel porto oggetto dell'istanza e adeguata all'espletamento delle attività programmate, suddivisi per livelli e profili professionali, con l'indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro unico del lavoro e il numero di unità da utilizzare eventualmente ai sensi dell'art. 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 o attraverso gli altri istituti compatibili con le vigenti disposizioni di legge e con il CCNL dei lavoratori dei porti.
- h) presentazione di un contratto assicurativo con primaria compagnia assicuratrice che garantisca con massimali adeguati persone e cose da eventuali danni derivanti dall'espletamento delle attività portuali oggetto dell'istanza.

Articolo 4 - procedimento amministrativo di rilascio delle autorizzazioni

1. L'autorizzazione per l'esercizio delle attività di cui all'articolo 2 è rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale con provvedimento motivato, previo espletamento di adeguata istruttoria ispirata ai principi della legge 7 agosto 1990, n. 241, sentita la commissione consultiva locale, ed entro i limiti massimi consentiti per ciascun porto, nel termine di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza. Essa ha efficacia annuale, a meno che non sia richiesto un periodo più lungo in relazione al programma operativo da attuare od alla concessione rilasciata ai sensi dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.
2. Per le imprese cui è stata rilasciata una concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 la durata dell'autorizzazione sarà parametrata a quella della concessione.
3. Per le imprese cui è stata assentita, per le attività direttamente connesse con lo svolgimento dei servizi portuali, specifica concessione demaniale ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, la durata della concessione può essere parametrata a quella dell'autorizzazione.

Articolo 5 - numero massimo delle autorizzazioni, ricognizione periodica

1. Alla fine di ogni anno, entro il 31 dicembre, l'Autorità competente di cui all'art. 4, comma 1, sentita la commissione consultiva locale, individua, in via prioritaria, un numero di autorizzazioni pari al massimo consentito dalle caratteristiche di ciascuno scalo, tenuto conto della capacità operativa e delle funzioni dello scalo medesimo, dell'andamento e delle prospettive dei traffici, dell'organizzazione e dell'efficienza dei servizi, delle infrastrutture portuali disponibili di quelle stradali e ferroviarie di collegamento con l'entroterra, assicurando la più ampia concorrenza. L'autorizzazione non può essere riservata, in ciascuno scalo, ad un'unica impresa, a meno che non sia stata presentata una sola domanda.
2. Qualora le domande, comprese quelle di rinnovo, che devono essere presentate entro il 1° dicembre di ogni anno, siano superiori al numero massimo di autorizzazioni da rilasciare, l'Autorità competente, sentita la commissione consultiva locale, predisponde sulla base di criteri di valutazione oggettivi una graduatoria degli istanti in possesso dei requisiti di idoneità di cui all'art. 3, dando priorità alle imprese che possano assicurare un incremento ed una qualificazione dei traffici, nonché, a parità di servizi offerti, condizioni di prezzo più convenienti per gli utenti dei servizi stessi. A parità di condizioni è data priorità alle richieste di rinnovo.
3. Ogni anno, in occasione dell'esame di nuove domande, deve essere effettuata una ricognizione in ordine alla realizzazione del programma operativo da parte delle imprese autorizzate per un periodo superiore ad un anno. L'accertamento della mancata realizzazione del programma operativo, salvo la ricorrenza di elementi ostativi e impeditivi non prevedibili e non imputabili all'impresa autorizzata, dà luogo alla revoca dell'atto autorizzatorio, senza diritto ad alcuno indennizzo.

Articolo 6 - tariffe, canone e cauzione.

1. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'indicazione delle tariffe che saranno adottate dall'istante e rese pubbliche, per filoni merceologici o per singoli servizi ovvero attività, nonché al versamento di un canone annuo e di una cauzione, che sono collegati al fatturato dell'impresa richiedente, ai programmi operativi presentati, nonché all'eventuale spazio in uso per l'espletamento dei servizi portuali ed al grado di pericolosità delle merci trattate.

2. Il canone annuo non può essere inferiore a euro 5.000,00.
3. La cauzione, anche sotto forma di fideiussione bancaria o di assicurazione con società assicuratrici di rilevanza internazionale o nazionale, non può essere inferiore a euro 10.000,00.
4. Fermo restando quanto previsto dal decreto ministeriale 28 dicembre 2022, n. 202 in tema di rilascio delle concessioni demaniali di aree e banchine portuali ai sensi dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche alle imprese che siano concessionarie di aree o banchine ai sensi di quest'ultima norma, garantendo la piena parità di trattamento tra le imprese concessionarie e quelle non concessionarie.
5. L'individuazione del canone e della cauzione, che l'impresa autorizzata è tenuta a corrispondere, è effettuata, con atto motivato, tenendo conto dei parametri di cui al comma 1, dall'Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione medesima, sentita la commissione consultiva locale.

Articolo 7 - variazioni, revoca e sospensione dell'autorizzazione.

1. Il soggetto che ha ottenuto il rilascio dell'autorizzazione è tenuto ad osservare, per tutto il periodo di durata dell'abilitazione, le disposizioni che regolano l'esercizio dei servizi portuali di cui all'articolo 2 ed a comunicare all'Autorità tutte le variazioni incidenti sulla capacità personale, tecnica, economica, finanziaria ed operativa nonché sulle tariffe indicate, assicurando la più ampia trasparenza e garantendo la parità di trattamento a parità di condizioni.
2. L'autorizzazione può essere sospesa o revocata da parte delle Autorità di cui all'art. 4, comma 1, in ogni tempo e senza diritto ad alcun indennizzo, con provvedimento motivato, sentita la commissione consultiva locale:
 - a) qualora i soggetti indicati all'art. 3, lettera a), non risultino più in possesso dell'idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali per essere incorsi in procedimenti penali e concorsuali;
 - b) qualora la capacità tecnica e finanziaria, accertata all'atto del rilascio dell'autorizzazione, risulti notevolmente ridotta e tale da pregiudicare le attività indicate;
 - c) qualora il programma operativo presentato non possa essere più realizzato per carenze organizzative ed inefficienza dei servizi o non sia stato realizzato ai sensi di quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, del presente decreto
 - d) qualora non siano state rispettate le norme tributarie, quelle previste dalla normativa in materia previdenziale nonché dal contratto collettivo dei lavoratori dei porti nonché le disposizioni del presente regolamento;
 - e) qualora sia utilizzato personale non iscritto nei registri di cui all'art. 8 o, comunque, in violazione delle vigenti disposizioni di legge in materia di contratti di lavoro nonché del contratto collettivo dei lavoratori dei porti;
 - f) qualora vengano applicate tariffe superiori a quelle comunicate alle autorità competenti oppure siano accertate pratiche contrarie ai principi della concorrenza;
 - g) qualora siano accertate violazioni alle normative in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori sul luogo di lavoro;
 - h) qualora siano violate le norme sulla fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
 - i) mancato pagamento del canone o mancato versamento della cauzione o mancata ricostituzione

della cauzione nel termine di 30 giorni dalla richiesta dell'Autorità.

Articolo 8 - registro dei lavoratori portuali

1. Anche al fine di garantire la sicurezza nell'espletamento delle attività di cui all'articolo 2, i lavoratori alle dipendenze, a qualunque titolo, dei soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 1 del presente decreto sono iscritti in un apposito registro tenuto da ciascuna Autorità competente, con l'indicazione dell'impresa da cui dipendono e della qualifica professionale rivestita.

Le imprese autorizzate sono tenute a comunicare all'Autorità competente ogni variazione dell'organico nel termine di quindici giorni affinché il registro dei lavoratori portuali risulti aggiornato

2. Per garantire la stabilità dei livelli occupazionali, le imprese che richiedono di operare in porto e quelle che hanno ottenuto il rilascio dell'autorizzazione, se debbono effettuare assunzioni per adeguare il proprio organico alle esigenze del mercato, provvedono, in via prioritaria, ad impiegare i dipendenti ed i lavoratori in esubero alle dipendenze dei soggetti già operanti nel porto ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, tenuto anche conto del Piano dell'organico del porto di cui all'articolo 8, comma 3 lett. s-bis e, della medesima legge, nonché i dipendenti in esubero delle Autorità di sistema portuale.

Articolo 9 - autoproduzione

1. Subordinatamente a quanto previsto dall'articolo 16, comma 4-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'Autorità di sistema portuale può rilasciare al vettore marittimo o all'impresa di navigazione o al noleggiatore, o per essi ad un loro rappresentante che dovrà spenderne il nome, l'autorizzazione all'esercizio dei servizi portuali di cui all'articolo 2 del presente decreto, in occasione dell'arrivo o partenza di navi, a condizione che:

- a) le navi siano dotate di mezzi meccanici adeguati alle attività da svolgere;
- b) le navi siano dotate di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento delle attività nell'ambito portuale;
- c) sia prestata idonea cauzione, anche sotto forma di fideiussione bancaria o di assicurazione con società assicuratrici di rilevanza internazionale o nazionale, sulla base dei parametri di cui all'articolo 6 del presente decreto e comunque correlata alla tipologia delle merci da trattare ed all'eventuale utilizzo di infrastrutture portuali;

2. Le Autorità adottano strumenti e procedure adeguate per verificare oggettivamente ed in tempi ragionevolmente rapidi, all'atto del ricevimento dell'istanza di cui al comma 1, che non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento in autoproduzione dei servizi portuali oggetto dell'istanza mediante il ricorso alle imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 1 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'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

3. I soggetti di cui al comma 1 potranno avvalersi, nell'esercizio delle attività autorizzate, anche della collaborazione dei propri ausiliari dotati di adeguata struttura operativa a terra, purché l'attività loro affidata consista solamente nel concorso all'organizzazione delle predette attività e non nell'autonomo esercizio delle stesse.

4. Dette autorizzazioni sono rilasciate in occasione dell'arrivo o partenza della nave ed anche per più arrivi o partenze già programmate, non rientrando nel numero massimo di autorizzazioni di cui all'articolo 5, del presente decreto.

5. L'istante deve dimostrare documentalmente la sussistenza dei requisiti di cui al comma 1 all'atto della richiesta di rilascio di autorizzazione e deve produrre un contratto assicurativo sottoscritto con primaria compagnia assicuratrice che garantisca con massimali adeguati persone e cose da eventuali danni derivanti dall'attività oggetto dell'istanza

6. L'autorizzazione è rilasciata previa verifica da parte dell'Autorità competente delle attestazioni fornite nonché previo versamento della cauzione e del canone, quantificati con atto motivato dell'Autorità tenendo conto dei parametri di cui all'articolo 6, comma 1, del presente decreto.

Articolo 10 - pubblicazione

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Relazione

Le proposte di modifica, unitamente alla nuova articolazione normativa demandata a decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono finalizzate a un complessivo aggiornamento dei criteri e dei principi in materia di servizi portuali (già operazioni e servizi portuali) originariamente definiti dai decreti ministeriali n585 del 1995 (per le operazioni portuali) e n. 132 del 2001 (per i servizi portuali), dei quali è prevista l'abrogazione.

L'intervento si inserisce in un più ampio processo di razionalizzazione della disciplina di settore e mira, in particolare, a ricondurre in un unico atto di normazione secondaria la regolamentazione delle operazioni e dei servizi portuali, superando l'attuale frammentazione delle fonti. Tale accorpamento è volto a rendere il quadro regolatorio più chiaro, aggiornato e coerente con l'evoluzione del sistema portuale.

Il nuovo decreto ministeriale, unitamente agli interventi di adeguamento della legge n. 84 del 1994 ad esso propedeutici, è destinato a costituire un riferimento uniforme per l'azione delle Autorità di sistema portuale, al fine di assicurare un'applicazione quanto più possibile omogenea della disciplina sull'intero territorio nazionale. L'obiettivo perseguito è quello di ridurre le difformità interpretative e applicative emerse nella prassi, rafforzando al contempo la certezza del quadro regolatorio per gli operatori del settore.

L'intervento risponde altresì all'esigenza di semplificazione normativa e di pieno coordinamento con i principi e le disposizioni del diritto dell'Unione europea, in particolare con il quadro delineato dal Regolamento (UE) 2017/352, promuovendo un assetto della regolazione portuale improntato a trasparenza, proporzionalità e parità di condizioni tra gli operatori.

Nel complesso, le modifiche proposte, a saldo invariato di bilancio, sono volte a conseguire una maggiore uniformità, chiarezza e coerenza della disciplina dei servizi portuali, favorendo un funzionamento più efficiente e competitivo del sistema portuale nazionale.

A.5.

Razionalizzazione ed omogenizzazione circa i canoni concessori e riequilibrio economico finanziario dei concessionari

Proposta emendativa

All’articolo 6 del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito con modificazioni dalla Legge 18 luglio 2025, n. 105,

- a) il comma 1 è sostituito dal seguente: «*All’articolo 4, comma 1-bis del decreto-legge 5 ottobre 1993, n.400, convertito con modificazioni dalla legge 4 ottobre, n.136, sostituire il comma 1 con il seguente: «1. A decorrere dall’annualità 2026, i canoni annui relativi alle concessioni demaniali marittime sono aggiornati annualmente, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nella misura pari allo 0,75% dell’indice determinato dall’ISTAT per i prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati (FOI) al netto dei tabacchi.»».*
- b) dopo il comma 1, aggiungere il seguente comma: «*1 bis. L’eventuale credito accertato dall’Autorità di Sistema Portuale a favore di un concessionario in ragione dell’applicazione della normativa previgente può essere compensato con il debito derivante dall’applicazione del canone per gli anni successivi al 2025 per un massimo di cinque anni ovvero fino alla fine della concessione, se di durata inferiore.».*

Relazione

La disposizione interviene sul decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, che disciplina l’aggiornamento annuale dei canoni delle concessioni demaniali marittime sulla base di indici ISTAT oggi non più integralmente disponibili. In particolare, l’ISTAT ha cessato di elaborare dal 1998 l’indice dei prezzi per il mercato all’ingrosso. Nelle more, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fatto ricorso all’indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali, la cui legittimità è stata recentemente oggetto di contestazione in sede giurisdizionale.

La modifica di cui alla lettera a) elimina pertanto il riferimento all’indice non più esistente e stabilisce in via definitiva che l’aggiornamento dei canoni avvenga sulla base del solo indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati al netto dei tabacchi (FOI), applicato nella misura dello 0,75 per cento, in linea con la prassi vigente per i canoni di locazione commerciale.

L’intervento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e mira a prevenire l’insorgenza di contenzioso nei confronti delle Autorità marittime e delle Autorità di sistema portuale.

Il nuovo comma 1-bis introduce un regime transitorio volto a consentire la compensazione di eventuali crediti maturati in base alla normativa previgente, mediante imputazione sui canoni dovuti dai concessionari per gli anni successivi al 2025, per un periodo massimo di cinque anni ovvero fino alla scadenza della concessione, se anteriore, al fine di evitare impatti sulla liquidità delle Autorità di sistema portuale e prevenire possibili controversie.

* * *

A. 6.

Valorizzazione del ruolo strategico del Piano dell'organico del porto

Proposta emendativa

- All'articolo 8, comma 3-bis della legge 28 gennaio 1994, primo periodo dopo le parole «analisi dei» aggiungere la seguente parola «reali».
- All'articolo 8, comma 3-bis della legge 28 gennaio 1994, sostituire le parole «e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico.» Con le seguenti parole «. *Anche se non produce vincoli per le imprese titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della presente legge, e fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico, il Piano di cui al comma 3, lettera s-bis) del presente articolo, costituisce l'elemento di riferimento per parametrare le necessità ovvero gli eventuali aumenti di organico delle medesime imprese.*».

Relazione

Le proposte emendative, a saldo invariato di bilancio, intervengono sull'articolo 8, comma 3-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo strategico del Piano dell'organico del porto quale strumento di programmazione e monitoraggio degli equilibri occupazionali in ambito portuale.

In particolare, l'inserimento del termine «reali» dopo le parole «analisi dei» è volto a qualificare in modo più puntuale la funzione conoscitiva del Piano, evidenziando la necessità che la programmazione degli organici sia fondata su dati effettivi e aggiornati relativi ai fabbisogni del sistema portuale. Tale precisazione mira a rafforzare la qualità dell'istruttoria e a favorire una pianificazione maggiormente aderente alle dinamiche operative dei singoli scali.

La seconda modifica, pur confermando il principio per cui il Piano non introduce vincoli diretti per le imprese titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16 e 18, attribuisce espressamente al medesimo Piano una funzione di riferimento per la parametrizzazione delle esigenze di organico e dei relativi eventuali incrementi. L'intervento intende quindi valorizzare il Piano quale strumento di indirizzo e coordinamento, idoneo a favorire scelte imprenditoriali più coerenti con l'equilibrio complessivo del mercato del lavoro portuale.

La proposta si colloca in un'ottica di prevenzione delle criticità economiche e sociali che, in assenza di adeguati strumenti programmatore, possono determinare squilibri occupazionali e successivi interventi straordinari a carico della finanza pubblica. L'esperienza maturata in alcuni porti di transhipment (nei quali si sono rese necessarie misure eccezionali di sostegno al lavoro portuale)

evidenzia infatti l'esigenza di rafforzare gli strumenti di pianificazione preventiva e di monitoraggio degli organici.

Nel complesso, l'intervento mira a rendere il Piano dell'organico del porto un presidio più efficace di equilibrio del mercato del lavoro portuale, favorendo una gestione più ordinata, trasparente e omogenea delle dinamiche occupazionali tra le diverse Autorità di sistema portuale e contribuendo a ridurre il rischio di future crisi con impatti economici e sociali rilevanti.

* * *

A. 7.

Concretizzazione del fondo di accompagnamento all'esodo per le lavoratrici e i lavoratori dei porti

Proposta emendativa

- All'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) al comma 3-septies, le parole «*autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84 del 1994*» sono sostituite con le seguenti «*autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16, 18 e 6 comma 10 della medesima legge n. 84 del 1994*»;
 - b) al comma 3-octies, le parole «*nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*» sono sostituite con le seguenti: «*presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale*»;
 - c) il comma 3-novies è sostituito dal seguente: «*3-novies. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n.84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-septies del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate. Nell'individuare le prestazioni erogabili dal fondo sarà data precedenza ai lavoratori di cui è stata accertata l'inidoneità totale all'esecuzione di servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone; a quelli di cui è stata accertata l'inidoneità parziale all'esecuzione di servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone; ai lavoratori che hanno svolto attività operative per un maggior numero di anni*».

Relazione

La disposizione interviene sui commi 3-septies, 3-octies e 3-novies dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, al fine di rendere più efficace e uniforme l'attuazione delle misure di incentivazione al pensionamento nel settore portuale.

La modifica di cui alla lettera a) è diretta a colmare una lacuna normativa emersa in sede applicativa, includendo tra i beneficiari della misura anche i dipendenti delle imprese concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della legge n. 84 del 1994 che applicano il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, in un'ottica di parità di trattamento e di omogeneizzazione della platea dei destinatari.

Le modifiche di cui alle lettere b) e c) sono finalizzate a superare le criticità che hanno impedito, allo stato, l'adozione del decreto attuativo previsto dalla normativa vigente. In particolare, al fine di semplificare e rendere più efficiente la gestione delle risorse destinate al pensionamento anticipato dei lavoratori portuali, si prevede l'istituzione del relativo fondo presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), in luogo della sua allocazione nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La disposizione demanda a un decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro novanta giorni, la definizione della disciplina attuativa del fondo, ivi compresi i criteri di gestione, le prestazioni e le priorità di accesso, al fine di assicurare certezza applicativa e uniformità sul territorio nazionale.

L'intervento riveste carattere di urgenza e indifferibilità. I potenziali beneficiari sono stimati in circa 5.000 lavoratori, con età media superiore ai cinquanta anni, e si prevede un utilizzo volontario dello strumento per circa 100 unità annue nei prossimi venti anni. Le risorse già accantonate dalle imprese ammontano a circa 5 milioni di euro; la tempestiva costituzione del fondo risulta pertanto necessaria per evitare la restituzione delle somme alle aziende e prevenire possibili criticità di natura sindacale in un settore di rilevanza strategica.

* * *

A.8.

Inserimento di alcuni profili professionali degli operatori portuali tra i lavori “usuranti”

Proposta emendativa

- All'articolo 1 del decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67 sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, lettera d), dopo la parola «collettivo» sono aggiunte le seguenti: «*e, a decorrere dal 1° gennaio 2026, conducenti di veicoli pesanti utilizzati nella movimentazione e traslazione dei carichi nell'ambito portuale*»;
- b) dopo la lettera d) è aggiunta la seguente d-bis): «*d-bis) a decorrere dal 1° gennaio 2026, lavoratori in ambito portuale svolgenti le seguenti mansioni: addetto a rizzaggio e derizzaggio; polivalente*».
- c) al comma 2, le parole: «di cui alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «*a), b), c), d) e d-bis*»;
- d) al comma 3, le parole: «alle lettere a), b), c) e d)» sono sostituite dalle seguenti: «*alle lettere a), b), c), d) e d-bis*»;
- e) al comma 7, le parole: «lettere a), b), c) e d)», ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: «*lettere a), b), c), d) e d-bis*».

(Copertura finanziaria).

«Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui alle presenti modifiche di legge, pari a un milione di euro all'anno a decorrere dall'anno 2026 e a 2 milioni di euro a decorrere dal 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per l'occupazione e formazione di cui all'art.18, comma 1, lettera a), del decreto legge 29 novembre 2008, n.185, convertito con modificazioni dalla legge 28 gennaio 2009, n.2.».

Relazione

La presente disposizione muove dal quadro normativo vigente in materia di “lavori usuranti”, tradizionalmente individuati dalla dottrina come quelle attività che richiedono un impegno fisico e/o psicofisico particolarmente intenso e continuativo, correlato a fattori non integralmente eliminabili mediante misure di prevenzione.

La disciplina relativa all’accesso anticipato al pensionamento per gli addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti (caratterizzata da requisiti agevolati rispetto alla generalità dei lavoratori) è stata nel tempo oggetto di progressiva revisione, fino all’attuale assetto delineato dal decreto legislativo n. 67 del 2011, come successivamente modificato dall’articolo 24 della legge n. 214 del 2011 e dall’articolo 1 della legge n. 232 del 2016. La questione assume pertanto rilievo essenzialmente sotto il profilo pensionistico e previdenziale.

In base alla normativa vigente, l’accesso al beneficio è subordinato alla sussistenza di requisiti sia soggettivi sia oggettivi, con riferimento ai lavoratori impiegati nelle mansioni particolarmente usuranti individuate dall’articolo 1, comma 1, del citato decreto legislativo n. 67 del 2011 e ai requisiti temporali di svolgimento dell’attività usurante stabiliti dal comma 2 del medesimo articolo. Le modalità di presentazione della domanda, da esercitarsi individualmente, sono disciplinate dall’articolo 2 del decreto legislativo, e non sono previsti oneri a carico dei datori di lavoro, come chiarito anche dalle istruzioni operative diramate dall’INPS.

Allo stato, solo la fattispecie del lavoro notturno potrebbe teoricamente riguardare una parte dei lavoratori addetti alle operazioni (*in seguito accorpate in servizi portuali*) e servizi portuali; tuttavia, nella prassi applicativa tale possibilità è risultata sostanzialmente preclusa in ragione dei limiti normativi relativi alle modalità di svolgimento della prestazione.



Alla luce delle peculiarità e specialità del settore portuale, si rappresenta l'esigenza di valutare motivatamente l'inclusione, nell'ambito dei lavori usuranti, di specifiche attività o mansioni proprie del comparto. In particolare, appare coerente con l'impianto della normativa vigente considerare quelle attività nelle quali risultino compresenti, per periodi prolungati e continuativi, una pluralità di fattori di gravosità, quali il lavoro notturno, il lavoro in quota, l'esposizione a condizioni climatiche gravose, nonché livelli elevati di stress connessi a ritmi produttivi, turnistica flessibile, significativo grado di attenzione richiesto, impegno fisico e tensione psicofisica.

Tali elementi, pur oggetto di costante valutazione e gestione da parte delle imprese, risultano in larga misura fisiologicamente connessi allo svolgimento dei servizi portuali e dei servizi di interesse economico generale in ambito portuale e, pertanto, non integralmente eliminabili.

In tale contesto, con specifico riferimento al settore portuale — caratterizzato da peculiari condizioni operative non pienamente assimilabili ad altri compatti — si prospetta l'opportunità di riconsiderare, ai fini dell'accesso al beneficio, i requisiti relativi al lavoro notturno, valorizzando l'effettuazione dell'attività su turni, per almeno cinque ore, nell'arco temporale compreso tra le ore 22 e le ore 6, in presenza dei fattori di gravosità sopra richiamati.

Un'analisi delle concrete condizioni di svolgimento delle attività lavorative nel corso dell'intera vita professionale, anche sulla base delle valutazioni espresse dai competenti medici aziendali, evidenzia che in ambito portuale tali fattori risultano stabilmente compresenti, in particolare con riferimento ai profili professionali dell'operatore polivalente di mezzi meccanici di sollevamento e/o traino, ivi comprese le gru di banchina, nonché dell'addetto al rizzaggio e derizzaggio e dell'operatore polivalente.

Alla luce delle considerazioni che precedono, si ravvisa l'opportunità di includere i suddetti profili professionali tra le attività qualificabili come lavori usuranti, in presenza congiunta e continuativa dei fattori di gravosità sopra indicati, al fine di assicurare una disciplina più coerente con le effettive condizioni operative del settore portuale e più uniforme sul territorio nazionale.

B. Proposta normativa armonizzata per le imprese di cui agli articoli 16 e 18 legge n.84/94

B.1.

Armonizzazione delle normative circa gli appalti legittimi tra terminal e imprese portuali

Proposta emendativa

- All'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, dopo il comma 9 aggiungere il seguente comma 9-bis:

«9-bis. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione circa l'affidamento dell'esercizio di alcuni servizi portuali ovvero attività comprese nel ciclo operativo di cui all'ultimo periodo del comma 9 del presente articolo, le imprese autorizzate secondo le disposizioni di cui all'articolo 16, comma 3 della presente legge dovranno presentare, oltre ai necessari adempimenti di cui al comma 4 del medesimo articolo, i contratti di affidamento dei servizi portuali ovvero attività comprese nel ciclo operativo di cui al presente articolo. L'affidamento, da espletarsi in regime di appalto ai sensi dell'articolo 1655 e seguenti del Codice civile, è autorizzato dalla competente Autorità di sistema portuale in deroga al principio dell'esercizio diretto da parte del concessionario, delle attività per le quali ha ottenuto la concessione, previo accertamento dell'effettiva autonomia organizzativa, secondo i seguenti criteri:

a) le imprese interessate debbono produrre il contratto che regola l'affidamento delle attività comprese nel ciclo operativo dei servizi portuali, dal quale è necessario dedurre l'effettiva organizzazione dei mezzi necessari a svolgere l'attività contrattuale. Tale contratto dovrà essere di durata pari alla durata del contratto di affidamento ed in ogni caso non inferiore ai 36 mesi;

b) le imprese interessate, committente ed appaltatore, debbono produrre atti e/o dichiarazioni che comprovino, da parte dell'appaltatore, l'esercizio dell'effettivo potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati nelle attività oggetto dell'affidamento;

c) il rischio d'impresa deve essere assunto, completamente dall'appaltatore e tale principio deve essere espressamente desunto dalle clausole del contratto depositato ai fini dell'autorizzazione.

Ai sensi dell'articolo 1657 del Codice civile, il contratto dovrà contenere l'esplicitazione del corrispettivo che il committente è tenuto a corrispondere all'appaltatore per l'esecuzione del contratto. Il mancato rispetto, anche di uno solo dei criteri di cui alle lettere a); b), e c) comporterà la decadenza dell'autorizzazione di cui all'ultimo periodo del comma 9 del presente articolo. In caso di ripetuta decadenza dell'autorizzazione tra le imprese interessate, la competente Autorità di sistema portuale e, laddove non istituita, l'autorità marittima avvia i procedimenti per la decadenza della concessione ai sensi dell'articolo 47 del Codice della navigazione, nei confronti del concessionario, responsabile in solido della violazione, nonché alla revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3 della presente legge nei confronti dell'impresa autorizzata.».

Relazione

La proposta normativa interviene sull'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, mediante l'introduzione del comma 9-bis, al fine di definire in modo più chiaro e uniforme le condizioni di legittimità dell'affidamento in appalto di servizi portuali o di attività ricomprese nel ciclo operativo portuale tra imprese concessionarie e imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 16 della medesima legge.

L'intervento si rende necessario alla luce delle evoluzioni del quadro normativo nazionale ed europeo in materia di contratti e organizzazione del lavoro, nonché delle modifiche intervenute con il nuovo Codice dei contratti pubblici, al fine di assicurare un assetto regolatorio coerente, omogeneo e idoneo a prevenire fenomeni distorsivi del mercato del lavoro portuale.

In particolare, la disposizione mira a rafforzare i presidi di legalità negli affidamenti tra terminalisti e imprese portuali, chiarendo i presupposti in presenza dei quali l'affidamento in appalto può considerarsi legittimo e distinguendolo dalle fattispecie di interposizione illecita o somministrazione fraudolenta di manodopera. L'esperienza applicativa ha infatti evidenziato la necessità di parametri oggettivi e uniformi che consentano alle Autorità di sistema portuale di svolgere in modo efficace le proprie funzioni di vigilanza, riducendo al contempo margini di incertezza interpretativa tra i diversi scali.

Tali previsioni, in linea con la disciplina civilistica dell'appalto di cui agli articoli 1655 e seguenti del codice civile e con i principi del nuovo Codice dei contratti pubblici, è finalizzata a garantire certezza giuridica agli operatori, uniformità applicativa tra le diverse Autorità di sistema portuale e piena tracciabilità delle responsabilità imprenditoriali.

Nel complesso, la proposta a saldo invariato di bilancio, persegue l'obiettivo di armonizzare la disciplina degli appalti in ambito portuale con il rinnovato quadro normativo in materia di contratti e lavoro, di semplificare l'attività istruttoria delle Autorità di sistema portuale mediante criteri chiari e uniformi e di prevenire pratiche elusive quali la somministrazione fraudolenta di personale, assicurando al contempo condizioni di concorrenza leale e trasparente tra gli operatori del settore.

C. Proposte evolutive specifiche per il lavoro portuale temporaneo di cui all'articolo 17 legge n.84/94

C. 1.

Esigibilità delle disposizioni del fondo di cui all'articolo 17, comma 15-bis, legge n.84/94.

Proposta emendativa

- All'articolo 17, comma 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, primo periodo, sostituire le parole «può destinare» con le seguenti parole: *«destina, su istanza motivata e progettuale dell'impresa di cui al comma 2 ovvero dell'agenzia di cui al comma 5 del presente articolo, previa verifica sulla compatibilità di bilancio dell'Autorità di sistema stessa,».*

Relazione

La proposta di modifica è volta a ridurre i margini di eccessiva discrezionalità nell'attuazione degli interventi previsti dall'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, con particolare riferimento al comma 15-bis, al fine di porre le Autorità di sistema portuale nelle condizioni di avviare in modo tempestivo e uniforme le procedure valutative preliminari all'attivazione delle misure ivi previste. L'esperienza applicativa ha infatti evidenziato come l'attuale formulazione della norma lasci ampi spazi di valutazione ai vertici delle singole Autorità, con il rischio di determinare prassi difformi tra i diversi scali e conseguenti disomogeneità nel funzionamento del sistema portuale nazionale. L'intervento normativo è pertanto diretto a rafforzare il grado di certezza e prevedibilità dell'azione amministrativa, favorendo un'applicazione più coerente e uniforme della disciplina su tutto il territorio.

La modifica si inserisce in un più ampio percorso di semplificazione e armonizzazione della regolazione portuale, volto a garantire condizioni operative omogenee tra le diverse Autorità di sistema portuale e a ridurre possibili incertezze interpretative per gli operatori del settore.

Si evidenzia, inoltre, che l'intervento risulta pienamente coerente con il quadro del diritto dell'Unione europea. Le imprese autorizzate ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 operano infatti nella fornitura di lavoro portuale temporaneo sulla base di procedure ad evidenza pubblica di livello europeo, idonee a garantire i principi di trasparenza, concorrenza e non discriminazione richiesti dall'ordinamento unionale.

Alla luce di tali elementi, la proposta mira a rendere la disciplina più chiara, uniforme e applicabile in modo omogeneo tra le Autorità di sistema portuale, senza introdurre profili di incompatibilità con il diritto europeo e contribuendo, al contempo, a un più ordinato funzionamento del mercato del lavoro portuale.

* * *

C. 2.

Strutturazione dei meccanismi perequativi a garanzia della continuità del soggetto giuridico autorizzato a fornire lavoro portuale temporaneo

Proposta emendativa

- All'articolo 17, comma 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'ultimo periodo «Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa» è eliminato e sostituito dal seguente periodo: «*Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale, in caso di diminuzione degli avviamenti mensili di fornitura di lavoro temporaneo di cui al comma 1 del presente articolo, attuano meccanismi automatici, continuativi e perequativi per garantire la continuità finanziaria, amministrativa, gestionale ed operativa dell'impresa di cui di cui al comma 2 ovvero dell'agenzia di cui al comma 5 del presente articolo. Con Decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, da emanare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente norma, sono definiti i parametri economici e perequativi per l'attuazione del presente comma.*

Relazione

La proposta di modifica muove dal riconoscimento della centralità, nel mercato del lavoro portuale, del soggetto autorizzato ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, il quale assicura la necessaria flessibilità professionalizzata del lavoro portuale mediante la fornitura di maestranze qualificate alle imprese operanti in porto. L'intervento è finalizzato a introdurre uno strumento idoneo a prevenire, nell'interesse complessivo dello scalo, situazioni di difficoltà dell'impresa o dell'agenzia di cui al medesimo articolo 17, qualora una temporanea contrazione dei traffici — non imputabile al soggetto autorizzato — incida negativamente sulla possibilità di avviamento dei lavoratori.

Occorre infatti evidenziare che, a differenza delle imprese autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 18 legge n. 84 del 1994, ai soggetti di cui all'articolo 17 è precluso lo svolgimento diretto o indiretto dei servizi portuali, essendo gli stessi abilitati, in deroga alla disciplina generale, esclusivamente alla fornitura di lavoro portuale temporaneo in favore delle imprese di cui agli articoli 16 e 18. Tale assetto, espressamente previsto dal secondo comma dell'articolo 17, determina una peculiare esposizione di tali soggetti alle oscillazioni cicliche dei traffici portuali.



In particolare, le imprese o agenzie autorizzate ex articolo 17 svolgono una funzione di integrazione dell’organizzazione delle imprese portuali richiedenti nei periodi di picco dei traffici; tuttavia, nelle fasi di flessione della domanda di lavoro, le medesime imprese ex articoli 16 e 18 sono in grado di operare prevalentemente con il proprio personale, con conseguente riduzione degli avviamenti del lavoro temporaneo. Ne deriva il rischio, per i soggetti di cui all’articolo 17, di dover sostenere costi gestionali e una quota rilevante del costo del lavoro in assenza di corrispondenti volumi di attività, nonostante la parziale tutela assicurata dall’indennità di mancato avviamento.

Alla luce di tali criticità, la proposta introduce una misura di natura perequativa volta a compensare le situazioni di difficoltà che possono manifestarsi nelle fasi di contrazione dei traffici, salvaguardando la continuità operativa del sistema della fornitura di lavoro portuale temporaneo e, conseguentemente, l’equilibrio complessivo del mercato del lavoro portuale.

In un’ottica di semplificazione, certezza applicativa e omogeneizzazione sul territorio nazionale, la definizione puntuale dei criteri e delle modalità di attuazione della misura è demandata a un apposito decreto, al fine di assicurare parametri oggettivi e uniformi per l’intervento delle Autorità di sistema portuale.

* * *

C. 3.

Estensione della possibilità di avviamenti di lavoro portuale temporaneo anche ad imprese ultronelle rispetto quelle autorizzate ad effettuare servizi portuali (già operazioni e servizi portuali).

Proposta emendativa

- All’articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 15-bis aggiungere il seguente comma 15-ter:

«15-ter. Previa autorizzazione dell’Autorità di sistema portuale, l’impresa di cui di cui al comma 2 ovvero l’agenzia di cui al comma 5 del presente articolo possono avviare il proprio personale in ambito portuale, ovvero in aree di proprietà dell’Autorità di sistema portuale, anche presso imprese esercenti attività non ricomprese tra quelle di cui all’articolo 16, comma 1, della presente legge nonché presso imprese concessionarie di cui all’articolo 6, comma 10 della medesima legge ovvero presso imprese esercenti di operazioni ferroviarie in ambito portuale. In questi casi la fornitura di lavoro temporaneo può avvenire solo su espressa istanza delle imprese richiedenti, fermo restando l’obbligo di queste ultime di esigere la specifica formazione e di garantire un corrispettivo parametrato al trattamento minimo non inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti di cui al comma 13 del presente articolo.».

Relazione



La proposta di modifica è finalizzata ad ampliare, nell'ambito portuale e in particolare nelle aree di competenza delle Autorità di sistema portuale, le possibilità di impiego, previa formazione specifica, del personale altamente specializzato dei soggetti autorizzati ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. L'intervento consente a tali soggetti di fornire lavoro temporaneo anche in favore delle imprese concessionarie che gestiscono servizi di interesse economico generale non strettamente riconducibili ai servizi portuali (già operazioni e servizi portuali) di cui all'articolo 16, ma comunque funzionalmente connessi alle dinamiche operative dello scalo.

In tale ambito possono rientrare, a titolo esemplificativo, le prestazioni di lavoro temporaneo a favore delle imprese che gestiscono servizi ai passeggeri, parcheggi attrezzati, servizi di manutenzione in ambito portuale, servizi comuni al comparto industriale e commerciale del porto, servizi informatici e telematici, nonché le manovre ferroviarie interne allo scalo e ulteriori attività ad esso connesse.

La misura si configura come una facoltà e non come un obbligo e mira a introdurre uno strumento di maggiore flessibilità operativa, idoneo a ottimizzare l'impiego delle maestranze nei periodi di minore domanda di lavoro portuale. In particolare, l'intervento è volto a contribuire alla riduzione delle giornate di indennità di mancato avviamento, preservando al contempo la funzione primaria delle imprese di cui all'articolo 17, che resta quella di garantire prioritariamente la fornitura di lavoro portuale temporaneo in favore delle imprese portuali.

Nel complesso, la proposta di modifica a saldo invariato di bilancio, si inserisce nel più ampio processo di razionalizzazione e omogeneizzazione della disciplina del lavoro portuale, favorendo un utilizzo più efficiente delle risorse umane disponibili e assicurando condizioni operative più uniformi tra le diverse Autorità di sistema portuale, in coerenza con i principi di flessibilità, proporzionalità e buon andamento dell'azione amministrativa.

D. Proposte evolutive specifiche per le imprese concessionarie di servizi di interesse economico generale di cui all'articolo 6, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n.84 - SIEG

D. 1.

Proposte per armonizzare ed omogenizzare la disciplina dei servizi di interesse economico generale all'interno dei porti.

Proposta emendativa

- All'articolo 6, comma 4, lettera c) della legge 28 gennaio 1994, n.84 dopo le parole «articolo 16, comma 1» aggiungere le seguenti parole «, *individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente norma;*»

SCHEMA DI DECRETO MINISTERIALE

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante il "Riordino della legislazione in materia portuale";
Visto il decreto-legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante la "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124.".

Visto il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, recante le "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali".

Visto l'articolo 6, comma 4, lettera b), della legge 28 gennaio 1994, n.84 che attribuisce all'Autorità di sistema portuale la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

Visto il comma 4, lettera c), dello stesso articolo 6 che demanda all'Autorità di sistema portuale l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi ai servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1;

Visto il comma 10 del ripetuto art. 6 che stabilisce che l'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.



Tenuto conto delle situazioni in atto nelle organizzazioni portuali in ordine allo svolgimento di servizi di interesse generale;

Richiamata la Circolare Ministeriale n. 10251 del 17 aprile 2018, con particolare riferimento alla parte in cui precisa che he la gestione dei servizi in argomento possa avvenire secondo modalità organizzative diverse, seppur nel rispetto della legge e, pertanto, anche non necessariamente ricorrendo all'istituto della concessione ovvero all'individuazione di un unico soggetto prestatore del servizio;

Decreta

Art. 1.

I servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 4, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale sono così identificati:

A) SERVIZI DI ILLUMINAZIONE.

Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali.

B) SERVIZI DI PULIZIA E RACCOLTA RIFIUTI.

Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfezione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali. Installazione e gestione di centri finalizzati alla raccolta dei rifiuti prodotti dalle attività insediate nelle aree portuali e provenienti dal mare o accidentalmente raccolti dalle imbarcazioni col fine di ottenere il tracciamento degli stessi con la pesatura differenziata.

C) SERVIZIO IDRICO.

Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti.

D) SERVIZI DI MANUTENZIONE E RIPARAZIONE.

Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto. Sono annoverati tra questi anche i servizi di manutenzione stradale, ivi compresi il rifacimento dello strato di usura e del binder, segnaletica orizzontale e verticale, manutenzione di tutte le strutture in ferro (cancelli, recinzioni etc.), in calcestruzzo (new jersey) o altri materiali che costituiscono parte integrante dell'infrastruttura portuale delle aree non in concessione a terzi.

E) STAZIONI MARITTIME PASSEGGERI.

Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri quali i servizi di mobilità resi a tutti i fruitori del porto, i servizi di indirizzamento verso le banchine di attracco dei vari navigli, i servizi di informazione, i servizi di assistenza allo sbarco ed imbarco dei passeggeri di navi ferry, ro-ro e ro-ro pax. I servizi di gestione ed assistenza nelle aree, cosiddette "dinamici di banchina", dedicate all'accumulo dei veicoli in imbarco.

F) SERVIZI INFORMATICI E TELEMATICI.



Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi.

G) SERVIZI COMUNI AL SETTORE INDUSTRIALE E AL SETTORE COMMERCIALE DEL PORTO.

Gestione, accosti attrezzati, bacini di carenaggio per il settore industriale; gestione di parcheggi attrezzati e connessi servizi di mobilità per il raggiungimento dei principali nodi del porto oltre che strutture di supporto all'autotrasporto ed agli altri operatori ed utenti del settore commerciale. Servizi di assistenza ai carichi eccezionali.

H) SERVIZIO FERROVIARIO IN AMBITO PORTUALE

servizio ferroviario strumentale all'esercizio delle attività di trazione da e per i porti e le aree retroportuali funzionalmente connesse, consistente nel servizio di movimentazione dei veicoli ferroviari in ambito portuale e retroportuale nella cornice del comprensorio di cui al Regolamento Comprensorio Ferroviario (RECOMAF) approvato il 2 febbraio 2023 dall'Assemblea e successive

modifiche e integrazioni, secondo i dettami della Delibera ART n° 130/2019 (manovra primaria e secondaria, eventuale "navettamento" tra i "nodi" del comprensorio, con i relativi servizi accessori)

Art. 2.

Nell'affidamento dei servizi di interesse generale individuati alle lettere A), B), C) e D) possono essere inclusi anche quelli relativi alle attività concernenti le manutenzioni delle parti comuni dell'ambito portuale per le quali si applica la particolare disciplina di cui all'articolo 6, comma 4, lettera b), della legge n. 84/1994.

Art. 3

Le Autorità di sistema portuale, con motivata richiesta, possono inquadrare un nuovo servizio necessario all'utenza come servizio di interesse generale non ricompreso nell'elenco di cui all'articolo 1 del presente decreto e nell'articolo 6, comma 4 lettere c). Prima di procedere all'affidamento dell'esercizio delle attività dello stesso, le Autorità di sistema portuale ne danno espressa, puntuale e congrua comunicazione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 4.

Le delibere adottate ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera f), della legge n. 84/1994, concernenti gli affidamenti di attività di cui al citato art. 6, comma 10, della stessa legge sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 5.

Restano nella competenza dell'Autorità marittima, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 84/1994, gli altri servizi di interesse generale previsti dal codice della navigazione e dalle altre leggi speciali, il cui coordinamento è affidato all'Autorità di sistema portuale.

Art. 6.

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Relazione

Le imprese concessionarie dei servizi di interesse generale hanno storicamente assicurato la funzionalità e la fruizione efficiente dei porti commerciali italiani, operando nel rispetto dei criteri di economicità e di buon andamento dell'azione amministrativa. Tuttavia, l'abrogazione, ad opera del decreto legislativo n. 232 del 2017, del decreto ministeriale 14 novembre 1994 ha determinato l'insorgenza di un vuoto normativo e funzionale nell'ambito delle Autorità di sistema portuale.

Tale situazione ha inciso negativamente sull'uniformità di inquadramento dei servizi già qualificati come di interesse generale, determinando in alcuni casi incertezze interpretative e applicative tra i diversi scali. In particolare, in assenza di una puntuale individuazione regolatoria, taluni servizi risultano talvolta resi sulla base della disciplina residuale di cui all'articolo 68 del Codice della navigazione, con conseguenti disomogeneità nel quadro regolatorio nazionale.

Permangono inoltre profili di incertezza in ordine alla sorte del decreto ministeriale 4 aprile 1996, relativo al servizio ferroviario in ambito portuale. La circolare ministeriale n. 10251 del 2018 ne ha ritenuto l'automatica caducazione; tuttavia, tale interpretazione non trova espresso fondamento in una disposizione normativa di rango primario, con il rischio di ulteriori difformità applicative tra le Autorità di sistema portuale.

In tale contesto, il presente intervento regolatorio — unitamente all'emendamento di adeguamento alla legge n. 84 del 1994 ad esso propedeutico — è volto a colmare il quadro di incertezza esistente, fornendo un riferimento normativo chiaro e uniforme per l'individuazione e la disciplina dei servizi di interesse generale in ambito portuale. L'obiettivo perseguito è quello di assicurare un assetto regolatorio omogeneo sull'intero territorio nazionale, rafforzando la certezza del diritto per gli operatori e l'efficacia dell'azione delle Autorità di sistema portuale.

Il riconoscimento, mediante apposito decreto, dei servizi di interesse generale assume rilievo strategico anche ai fini della regolazione dei processi di sviluppo e integrazione urbana dei porti, contribuendo a migliorare i livelli di accoglienza, la sicurezza degli impianti, la qualità della fruizione delle aree portuali e, più in generale, la competitività del sistema portuale nazionale.

Nel complesso, la proposta mira a ristabilire, a saldo invariato di bilancio, un quadro ordinato, coerente e uniforme della disciplina dei servizi di interesse generale, in un'ottica di semplificazione normativa, armonizzazione tra le diverse Autorità di sistema portuale e rafforzamento dell'efficienza complessiva degli scali italiani.

* * *

D. 2.

Armonizzazione ed omogenizzazione delle imprese concessionarie e i propri dipendenti nel CCNL dei lavoratori dei porti.

Proposta emendativa

- All'articolo 6, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n.84 dopo le parole «dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50» aggiungere le seguenti parole «, e secondo un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile che non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi di cui all'ultimo periodo dell'articolo 17, comma 13 della presente legge.».

Relazione

La proposta normativa, a saldo invariato di bilancio, interviene sull'articolo 6, comma 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di introdurre un parametro minimo inderogabile di trattamento economico e normativo per il personale impiegato dalle imprese concessionarie dei servizi di interesse economico generale operanti in ambito portuale.

L'intervento muove dall'esigenza di rafforzare la coerenza sistematica della disciplina portuale e di rendere più razionale e uniforme l'inquadramento delle società concessionarie di servizi di interesse generale nell'ambito del quadro speciale delineato dalla legge n. 84 del 1994.

In tale prospettiva, la modifica introduce e chiarisce il principio secondo cui tutte le attività lavorative svolte all'interno delle aree portuali, ivi comprese quelle rese nell'ambito dei servizi di interesse economico generale, devono fare riferimento a un unico contratto collettivo nazionale di settore, individuato nel CCNL dei lavoratori dei porti, quale livello minimo inderogabile di tutela. La previsione si applica pertanto anche alle imprese concessionarie SIEG operanti in ambito portuale.

Tale principio risponde all'esigenza di garantire uniformità di trattamento tra lavoratori che operano nel medesimo contesto logistico-portuale e di prevenire fenomeni di frammentazione contrattuale suscettibili di generare asimmetrie competitive tra operatori. La previsione di un trattamento minimo non inferiore a quello stabilito dal vigente CCNL dei lavoratori dei porti è altresì funzionale a contrastare pratiche di dumping contrattuale derivanti dall'applicazione di contratti collettivi meno onerosi ma non coerenti con le caratteristiche operative e organizzative del lavoro portuale.

La misura è pertanto diretta a garantire condizioni di concorrenza leale tra imprese concessionarie, a tutela sia delle lavoratrici e dei lavoratori sia della sostenibilità economica delle imprese correttamente inquadrata nel settore, contribuendo al contempo a una maggiore certezza applicativa per le Autorità di sistema portuale anche in sede di determinazione e verifica della tariffazione dei servizi resi.

L'intervento si pone in linea con i principi dell'ordinamento unionale in materia di parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità, in quanto si limita a individuare uno standard minimo coerente con la natura specialistica delle attività svolte in ambito portuale, senza introdurre restrizioni indebite alla concorrenza.

Nel complesso, la modifica è diretta a rafforzare l'armonizzazione e l'omogeneizzazione del quadro regolatorio del lavoro portuale favorendo un funzionamento più equilibrato, trasparente e competitivo del sistema portuale nazionale.

* * *

D.3.

Inserimento del rappresentante dell'impresa concessionaria ex articolo 6, comma 10 della legge 28 gennaio 1994, n.84 nell' Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis della medesima legge.

Proposta emendativa

- All'articolo 11-bis, comma 1 della legge 28 gennaio 1994, n.84 dopo la lettera l-bis) aggiungere la seguente lettera l-ter) «*un rappresentante dei concessionari di cui all'articolo 6, comma 10 della presente legge.*».

Relazione

La proposta normativa, a saldo invariato di bilancio, interviene sull'articolo 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al fine di integrare la composizione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare mediante l'inserimento di un rappresentante delle imprese concessionarie di cui all'articolo 6, comma 10, della medesima legge.

L'intervento muove dal riconoscimento del ruolo strategico svolto da tali concessionari nel funzionamento complessivo dei porti italiani, in quanto soggetti direttamente coinvolti nell'erogazione dei servizi di interesse economico generale e, più in generale, nelle dinamiche operative, logistiche e infrastrutturali dello scalo. Nonostante la rilevanza funzionale ed economica di tali operatori, l'attuale composizione dell'Organismo non ne prevede una rappresentanza diretta. La modifica è pertanto finalizzata a rafforzare la rappresentatività e la completezza del confronto partenariale, assicurando la presenza di tutti i principali stakeholder del sistema portuale all'interno della sede consultiva prevista dall'articolo 11-bis. L'inclusione proposta è idonea a migliorare la qualità del dialogo istituzionale sia in chiave ascendente sia discendente, contribuendo a una più efficace condivisione delle scelte strategiche e regolatorie.

Sotto il profilo sistematico, l'intervento si inserisce nel più ampio processo di armonizzazione e razionalizzazione della governance portuale, favorendo un assetto decisionale più inclusivo e coerente con la complessità dell'ecosistema portuale contemporaneo. La presenza del rappresentante dei concessionari ex articolo 6, comma 10, è inoltre funzionale a rafforzare le funzioni consultive dell'Organismo in materia di partenariato economico-sociale, in linea con i principi di trasparenza, partecipazione e buon andamento dell'azione amministrativa.

Nel complesso, la modifica proposta mira a rendere l'Organismo di partenariato della risorsa mare maggiormente rappresentativo delle componenti operative del porto, contribuendo a un processo decisionale più informato, equilibrato e omogeneo sull'intero territorio nazionale.