DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INVESTIMENTI E SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, PER LA FUNZIONALITA' DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI, DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE E DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI E AUTOSTRADALI

Art. 4

Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo

Al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14:

1) la rubrica e' sostituita dalla seguente: «Segnalazione di apparenti anomalie»;

2) al comma 1, e' aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Analoga informazione e' resa dalle autorita' di sistema portuale, dai comandanti dei rimorchiatori, dagli ormeggiatori, dai battellieri e dalle autorita' sanitarie che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, constatano che una nave attraccata in porto presenta anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della nave o rappresentare una minaccia irragionevole per l'ambiente marino.»;

3) al comma 4, le parole «dei piloti» sono sostituite dalla seguente: «ricevuta»;

b) all'articolo 16, comma 4, le parole «la compagnia non adotti» sono sostituite dalle seguenti: «i soggetti responsabili in base all'ordinamento dello Stato di bandiera non adottino»;

c) all'articolo 18, la rubrica e' sostituita dalla seguente: «Linee guida e procedure di sicurezza della navigazione e marittima»;

d) all'articolo 20, i commi 1-bis e 1-ter sono abrogati;

e) all'allegato I, punto 2, lettera d), le parole «quinquennale in scienze del governo e dell'amministrazione del mare» sono sostituite dalle seguenti: «magistrale conseguito al termine dell'iter di formazione degli ufficiali dei corsi normali». Ai fini dell'attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE, l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m), del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e' designata

autorita' nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea ed esercita le funzioni di cui agli articoli 5, 12 e 18 del citato regolamento (UE) 2019/1239. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, sono definite le modalita' di esercizio delle funzioni di coordinamento spettanti all'autorita' nazionale designata ai sensi del comma 1-bis per l'applicazione del regolamento (UE) 2019/1239 da parte delle autorita' interne competenti e le forme della loro cooperazione per assicurare la distribuzione dei dati e la connessione con i pertinenti sistemi delle altre autorita' competenti a livello nazionale e dell'Unione europea. Per la realizzazione e l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea di cui al regolamento (UE) 2019/1239 nonche' per l'ammodernamento della componente informatica e al fine di assicurare protocolli e misure di cybersicurezza del sistema e' assegnato all'amministrazione di cui al comma 1-bis un contributo di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036. Agli oneri derivanti dal comma 1-quater, pari a 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e a 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036, si provvede, per 8 milioni di euro per l'anno 2022 e 12 milioni di euro a decorrere dall'anno 2023, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, 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 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, dopo il comma 730 sono inseriti i seguenti: "730-bis. Per le finalita' di cui al comma 729, per 'nave abbandonata' si intende qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore o l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun atto, previsto dalla legge, relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero, il raccomandatario marittimo e l'equipaggio e siano decorsi sessanta giorni dalla notifica della diffida adottata dall'autorita' marittima, ai sensi dell'articolo 73, primo comma, del codice della navigazione nei casi di unita' che rappresentano un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, ovvero, in tutti gli altri casi, dall'Autorita' di sistema portuale nella cui circoscrizione territoriale e' collocata la nave. 730-ter. Per le finalita' di cui al comma 729, per 'relitto' si intende una nave sommersa o semisommersa, o qualsiasi parte di essa, compresi gli arredi". All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) i commi da 1 a 1-sexies sono sostituiti dai seguenti: "1. Le Autorita' 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 portualita', logistica e reti infrastrutturali nonche' con il Piano strategico nazionale della portualita' e della logistica. Il DPSS:

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

b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorita' di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorita' di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorita' di sistema portuale;(16)

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

d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonche' gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operativita' dei singoli porti del sistema. (16) 1-bis. Il DPSS e' adottato dal Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale; e' sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorita' 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 e' approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non e' assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS). (16) 1-ter. Nei singoli porti amministrati dalle Autorita' 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 nonche' i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilita', di cui al decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilita' non e' prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, puo' essere disposto dall'Autorita' di sistema portuale, mediante una conferenza di servizi ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Si applica quanto previsto dall'articolo 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'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attivita' accessorie alle funzioni previste dal citato

articolo 4, comma 3. 1-quinquies. La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali e' competenza esclusiva dell'Autorita' di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-citta' e' di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorita' di sistema portuale. Ai fini dell'adozione degli strumenti urbanistici relativi ai collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonche' agli attraversamenti del centro urbano rilevanti ai fini dell'operativita' del porto individuati nel DPSS, l'ente competente vi provvede previa acquisizione dell'intesa con l'Autorita' di sistema portuale. Le Autorita' di sistema portuale indicano al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' 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, nonche' le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocita' e dell'alta capacita'. 1-sexies. Nel caso dei porti in cui siano tuttora in vigore PRP approvati antecedentemente all'entrata in vigore della presente legge, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, laddove il Comitato di gestione dell'Autorita' di sistema portuale ravvisi la necessita' di realizzare opere in via d'urgenza, il piano operativo triennale di cui all'articolo 9, comma 5, lettera b), puo' definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree sulla base delle funzioni ammesse dall'articolo 4, comma 3. In tale caso il piano operativo triennale e' soggetto a specifica approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e alla procedura di verifica di assoggettabilita' a VAS, ai sensi dell'articolo 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'applicabilita' della disciplina stabilita dall'articolo 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"; (16)

b) i commi da 2 a 2-sexies sono sostituiti dai seguenti: "2. I PRP di cui al comma 1-ter sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualita' e della logistica e del DPSS nonche' in conformita' alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' 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 e' istituita l'Autorita' di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto

ambientale di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e':

a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorita' 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, nonche' al Ministero delle infrastrutture e della mobilita' 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'Autorita' di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS. 2-ter. Il PRP e' un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza";

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

d) il comma 4-ter e' sostituito dal seguente: "4-ter. Le varianti-stralcio di cui al comma 4 relative ai porti compresi in un'Autorita' di sistema portuale, la cui competenza ricade in piu' regioni, sono approvate con atto della regione nel cui territorio e' ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio sono compresi gli altri porti amministrati dalla medesima Autorita' di sistema portuale";

e) il comma 5 e' sostituito dal seguente: "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'Autorita' di sistema portuale, e' 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";

f) la rubrica e' sostituita dalla seguente: "Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale". Le modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui al comma 1-septies del presente articolo non si applicano ai documenti di pianificazione strategica di sistema approvati prima della data di entrata

in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le regioni adeguano i propri ordinamenti alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come da ultimo modificato dal comma 1-septies del presente articolo, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le disposizioni del citato articolo 5 si applicano nelle regioni a statuto speciale compatibilmente con i rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione. Al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali distribuite lungo l'intera costa della regione Sardegna e della regione Sicilia, all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al punto 7), dopo le parole «Portoscuso-Portovesme» sono inserite le seguenti: «, Porto di Arbatax»;

b) al punto 8), dopo le parole «Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani» sono inserite le seguenti: «, Porto Rifugio di Gela e Porto Isola di Gela nonche' Porto di Licata»;

b-bis) al punto 15-bis), le parole: "e Reggio Calabria" sono sostituite dalle seguenti: ", Reggio Calabria e Saline". Al fine di migliorare e rendere piu' sostenibile la mobilita' di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonche' la continuita' territoriale da e per la Sicilia, all'Autorita' di Sistema portuale dello Stretto sono assegnate risorse pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 finalizzate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacita' di accosto per le unita' adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonche' i servizi ai pendolari. Agli oneri derivanti dalla presente disposizione, pari a 2 milioni di euro per il 2021, a 30 milioni di euro per il 2022 e a 5 milioni di euro per il 2023 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'articolo 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorita' portuale ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021». In tutto il territorio nazionale e' vietata la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1 a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2 ed Euro 3 a decorrere dal 1° gennaio 2024. Con uno o piu' decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili sono disciplinati i casi di esclusione dal predetto divieto per particolari caratteristiche di veicoli di carattere storico o destinati a usi particolari. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro il 15 novembre 2023, comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco dei veicoli con caratteristiche antinquinamento Euro 3 adibiti al trasporto pubblico locale per i quali, al fine di consentire la continuita' e la regolarita' del servizio di trasporto pubblico locale, e' richiesto l'esonero dal divieto di cui al primo periodo. Dal 1° gennaio 2024 l'utilizzo

delle risorse dell'Unione europea, nazionali e regionali, gia' assegnate alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano e destinate al rinnovo della flotta dei mezzi di trasporto pubblico locale, e' prioritariamente finalizzato alla sostituzione dei veicoli con caratteristiche antinquinamento Euro 3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con apposito decreto entro il 15 dicembre 2023 dispone l'esonero dei veicoli di cui al terzo periodo e definisce le modalita' di verifica e monitoraggio dell'utilizzo delle risorse di cui al quarto periodo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede agli adempimenti di cui al presente comma con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale, e' autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalita' per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacita' di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto sono altresi' stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalita' di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, 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 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. All'articolo 89, comma 2, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole «alle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri», sono sostituite dalle seguenti: «alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo». All'articolo 88, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, le parole: "alle imprese armatoriali delle unita' o navi iscritte nei registri nazionali che esercitano attivita' di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi di bordo delle navi, nonche' adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali" sono sostituite dalle

seguenti: "alle imprese armatoriali con sede legale ovvero aventi stabile organizzazione nel territorio italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attivita' di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione e ai consumi di bordo delle navi, nonche' adibite a deposito e ad assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, relativamente al personale marittimo avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione e imbarcato sulle unita' navali suddette". All'articolo 1 della legge 18 luglio 1957, n. 614, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le parole: "nominato dal Ministro per i trasporti fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in attivita' di servizio od a riposo" sono sostituite dalle seguenti: "nominato dal Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili e scelto, fatto salvo quanto previsto dal secondo comma, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio, per un periodo di tre anni rinnovabile per una sola volta";

b) e' aggiunto, in fine, il seguente comma: "Ai fini della determinazione del trattamento economico riconosciuto al gestore si applicano le disposizioni dell'articolo 23-ter, comma 1, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214". Al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como svolto dalla Gestione governativa navigazione laghi, necessario per garantire la mobilita' dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 "Regina", cosiddetta "variante della Tremezzina", e' riconosciuto alla Gestione governativa medesima un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma si provvede mediante corrispondente riduzione, per l'anno 2021, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 19-ter, comma 16, del decreto-legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 novembre 2009, n. 166. All'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, lettera a):

1) le parole «dovuti in relazione all'anno 2020» sono sostituite dalle seguenti: «dovuti in relazione agli anni 2020 e 2021»;

2) dopo le parole «allo scopo anche utilizzando» sono inserite le seguenti: «, limitatamente all'anno 2020,»;

3) le parole « e, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019» sono sostituite dalle seguenti: «, per i canoni dovuti dal 1° agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1° luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del

fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti fino alla data del 15 dicembre 2021, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 15 dicembre 2021, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019»;

b) al comma 10-bis, secondo periodo, dopo le parole «salute pubblica» sono aggiunte le seguenti: «e che sarebbero stati destinati al finanziamento delle infrastrutture non intese ad essere sfruttate a fini commerciali»;

c) al comma 10-quinquies, le parole «ai commi 10-bis e 10-ter» sono sostituite dalle seguenti: «al comma 10-ter»;

d) dopo il comma 10-quinquies e' aggiunto il seguente: «10-sexies. Le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7, non assegnate con il decreto di cui al comma 8, sono destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali di cui all'articolo 36 del codice della navigazione, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonche' alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette societa' conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019. Le modalita' attuative del presente comma sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.». Per le finalita' di cui all'articolo 199, comma 1, lettera b), del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, l'Autorita' di sistema portuale del Mar Ligure occidentale e' autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, un ulteriore contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 5-bis, pari a 1 milione di euro per l'anno 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, 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 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. All'articolo 103-bis, comma 1, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole «fino al 31 agosto 2021» sono sostituite dalle seguenti: «fino al 31 dicembre 2021». Al comma 278 dell'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono apportate

le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: "con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2016 al 2020" sono inserite le seguenti: "nonche' di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022";

b) dopo il terzo periodo e' inserito il seguente: "Delle risorse del predetto fondo possono avvalersi anche le Autorita' di sistema portuale soccombenti in sentenze esecutive, o comunque parti debitrici in verbali di conciliazione giudiziale, aventi a oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per patologie asbesto-correlate, compresi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali". Agli oneri derivanti dal comma 6-bis, pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, si provvede mediante riduzione, per 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022, del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Il Ministro dell'economia e delle finanze e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. All'articolo 184-quater del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi: "5-bis. Al fine di promuovere investimenti a favore di progetti di economia circolare, di favorire l'innovazione tecnologica e di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possono autorizzare, previa caratterizzazione, eventualmente anche per singole frazioni granulometriche, dei materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere condotta secondo la disciplina vigente in materia, di cui all'articolo 109 del presente decreto legislativo e all'articolo 5-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e salve le ulteriori specificazioni tecniche definite ai sensi del comma 5-ter del presente articolo, il riutilizzo dei predetti materiali in ambienti terrestri e marino-costieri anche per singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici. 5-ter. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministro della transizione ecologica, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, sono adottate le norme tecniche che disciplinano le opzioni di riutilizzo dei sedimenti di dragaggio e di ogni loro singola frazione granulometrica secondo le migliori tecnologie disponibili".

Versione in vigore dal 29 novembre 2023, non più in vigore dal 31 dicembre 2023 · versione 16

RIFERIMENTI NORMATIVI

Atto	Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalita' del Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali

Estremi	Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121
Pubblicazione	Gazzetta Ufficiale del 10 settembre 2021

NOTE DI AGGIORNAMENTO

(16) La Corte Costituzionale, con sentenza 10 novembre 2022 - 26 gennaio 2023, n. 6 (in G.U. 1ª s.s. 1/2/2023, n. 5), ha dichiarato l'illegittimita' costituzionale dell'art. 4, comma 1-septies, lettera a): - "nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), non prevede che il documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) sia accompagnato da una relazione illustrativa che descriva i criteri seguiti nel prescelto assetto del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione"; - "nella parte in cui, sostituendo l'art. 5, comma 1-bis, della legge n. 84 del 1994, prevede che il DPSS «e' approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge», a seguito di parere della regione territorialmente interessata da esprimere nel termine di quarantacinque giorni, anziche' «e' approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere del comune, previa intesa con la regione territorialmente interessata, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241 in quanto compatibili»"; - "nella parte in cui sostituisce l'art. 5, comma 1, lettera b), della legge n. 84 del 1994, limitatamente alle parole «che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorita' di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorita' di sistema portuale»"; - "nella parte in cui inserisce il comma 1-septies nell'art. 5 della legge n. 84 del 1994".

Fonte del testo: dati aperti ufficiali, licenza CC BY 4.0
Fonti e licenze su iuspedia.it/fonti-e-metodologia. Il testo non ha carattere di ufficialità: fa fede quello pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

Documento generato da Iuspedia.it il 28 novembre 2026
https://www.iuspedia.it/disposizioni-urgenti-in-materia-di-investimenti-e-sicurezza-delle/art-4-disposizioni-urgenti-in-materia-di-investimenti-e-di-sicurezza-nel/versione/16

Inquadra il QR code per aprire la pagina su Iuspedia.it