



**REGIONE  
LAZIO**

**Direzione Regionale  
Infrastrutture e Mobilità**

Area Trasporto Marittimo  
Aeroporti e Infrastrutture della Mobilità Sostenibile

# Piano dei Porti di Interesse Economico Regionale

**Rapporto Fase I  
Quadro generale di  
riferimento normativo  
Aggiornamento ottobre 2023**



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA



**CENTRO DI RICERCA  
PER IL TRASPORTO  
E LA LOGISTICA**



<b>Indice .....</b>	<b>.....</b>
<b>Introduzione .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Il quadro normativo europeo.....</b>	<b>5</b>
1.1 La normativa comunitaria.....	5
1.2 Normative nazionali .....	9
1.2.1 Il sistema portuale francese .....	9
1.2.2 Il sistema portuale spagnolo .....	12
1.2.3 Il sistema portuale belga .....	15
1.2.4 Il sistema portuale britannico .....	17
1.2.5 Il sistema portuale olandese .....	18
1.2.6 Il sistema portuale tedesco .....	19
<b>2 Il sistema portuale italiano .....</b>	<b>22</b>
2.1 Nozione e regime giuridico dei porti .....	22
2.2 La riforma del Titolo V della Costituzione e i suoi riflessi in ambito portuale .....	23
2.3 La riorganizzazione del sistema portuale italiano ai sensi della Legge n.84/1994.....	24
2.4 Pianificazione urbanistica e opere in ambito portuale.....	25
2.5 Le strutture dedicate alla nautica da diporto.....	27
<b>3 I sistemi portuali delle Regioni italiane .....</b>	<b>32</b>
3.1 Quadro introduttivo .....	32
3.2 Il sistema portuale in Campania .....	35
3.3 Il sistema portuale della Calabria .....	36
3.4 Il sistema portuale delle Marche .....	37
3.5 Il sistema portuale “minore” ligure .....	38
3.6 Il quadro normativo della Toscana in materia di porti .....	40
3.7 Il quadro normativo in tema di portualità nel Lazio .....	47
3.7.1 La Legge Urbanistica Regionale n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i. ....	47
3.7.2 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR).....	48

3.7.3	Le norme sul regime concessorio delle aree portuali minori .....	48
3.7.4	Il Piano di Coordinamento dei Porti, la Cabina di Regia del Mare e le Linee Guida per la redazione del Piano dei porti e delle Coste della Regione Lazio .....	49
3.8	Riflessioni conclusive .....	49
<b>Allegati</b>	.....	<b>53</b>
Allegati al Capitolo 1	.....	53
	Estratto del "Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea" - ex TCE (artt. 56, 101, 102, 106 e 345). .....	53
	Decreto Legislativo n. 171 del 18.07.2005 "Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE" .....	55
	Estratto del "Code des Transports" francese (Cinquieme Partie, Livre III, Titre 1er). .....	128
	Estratto del "Code des Ports Maritimes" francese. ....	144
	Estratto della legge spagnola "Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante". ....	168
Allegati al Capitolo 2	.....	235
	Testo della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale". .....	235
	Testo del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59." .....	296
	Testo della sentenza del Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012. ....	306
Allegati al Capitolo 3	.....	344
	Testo del Decreto dell'Assessore ai Trasporti della Regione Sicilia del 7 marzo 2001. ....	344
	Testo della Disciplina del Masterplan "La rete dei Porti Toscani", allegato al PIT della Regione Toscana. ....	349
	Testo della L.R. Toscana n. 65 del 10 novembre 2014 (entrata in vigore il 27.11.2014). ....	373
	Nota di aggiornamento normativo (2023) .....	593

## **Introduzione**

---

Il presente documento rappresenta il capitolo 1 del Piano dei Porti della Regione Lazio, relativo al quadro generale di riferimento normativo.

Partendo dal quadro normativo contenuto nelle Linee Guida per la redazione del Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio, il presente documento effettua una ricognizione sulla legislazione esistente in Europa e nelle Regioni italiane in ambito portuale.

In particolare, la prima sezione riguarda la normativa comunitaria e una rassegna dei sistemi portuali dei principali Paesi europei.

La seconda sezione analizza il sistema portuale italiano, mentre l'ultima sezione riporta una breve analisi della legislazione esistente in materia nel Lazio e in altre Regioni italiane.

In appendice sono riportati i testi delle normative maggiormente rilevanti per il settore.

# **1 Il quadro normativo europeo**

---

## **1.1 La normativa comunitaria**

L'Unione Europea non si è finora occupata in modo particolare di disciplinare i sistemi portuali, ma si è semplicemente limitata ad estendere ai medesimi le regole dettate a tutela della libera concorrenza, sancendo l'immediata applicabilità ai porti degli Stati membri del diritto primario comunitario, ovvero di alcune delle norme dei Trattati istitutivi dotate di efficacia diretta.

Infatti, le disposizioni del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE, ex TCE (Trattato Istitutivo della Comunità Europea, così come modificato dal Trattato di Lisbona, pubblicato in GUCE C/83 del 30.03.2010 e poi pubblicato in versione consolidata in GUCE C/326 del 26.10.2012) che appaiono rilevanti in tema di portualità sono, principalmente, l'art. 56 che regola la libertà di prestazione dei servizi, gli artt. 101 e 102 in materia di concorrenza (riportati in Appendice, al paragrafo 0) e l'art. 106, che stabilisce il divieto per gli Stati membri di emanare o mantenere norme in contrasto con le regole del libero mercato in favore di imprese pubbliche o di imprese titolari di diritti esclusivi o speciali.

É doveroso ricordare, inoltre, come il Trattato di Maastricht del 1992 abbia introdotto nella parte terza del Trattato CE un apposito Titolo, attualmente divenuto il Titolo XVI del TFUE, dedicato alle Reti Transeuropee (soprattutto alle reti TEN-T), che ha inciso, unitamente alla legislazione comunitaria e nazionale conseguente, pure sullo sviluppo e l'evoluzione dei principali porti esistenti negli Stati membri, ma non ha riguardato in alcun modo le restanti infrastrutture portuali cosiddette minori, numerosissime ed aventi comunque un'ingente importanza per le economie dei rispettivi territori.

Con riguardo al diritto comunitario secondario - ovvero agli atti legislativi europei emanati ai sensi dell'art. 288 TFUE (ex art. 249 TCE) - e alla giurisprudenza della Corte di Giustizia UE sui porti, non sembra rilevabile la presenza di una disciplina generale ed astratta in grado di avere un effetto realmente armonizzante sui sistemi nazionali.

Il primo ed unico tentativo di creare una sorta di indirizzo comune per le diverse legislazioni nazionali vigenti in ambito portuale è costituito dal

cosiddetto “Libro Verde sui porti europei e le infrastrutture marittime” del 1997, documento programmatico elaborato dalla Commissione Europea e contenente i principali orientamenti di politica comunitaria del settore.

Lo scopo di tale atto era quello di risolvere il problema della estrema eterogeneità e diversità delle singole normative nazionali, che creavano differenti modelli di gestione dei porti dell’Unione Europea.

Si è trattato, tuttavia, di un documento non avente carattere cogente, che non ha ottenuto i risultati attesi, anche in considerazione di una forte avversità manifestata dagli Stati Membri rispetto alle ingerenze comunitarie sulla materia.

A dimostrazione di ciò si consideri che, in conseguenza dell’emanazione del suddetto “Libro Verde”, è stato predisposto un primo progetto di direttiva che, presentato dalla Commissione Europea il 13 febbraio 2001, è stato respinto dal Parlamento Europeo in seconda lettura; analoga sorte ha avuto, infine, la seconda proposta presentata dalla Commissione nel settembre 2004, bocciata dal Parlamento Europeo nel 2006.

A fronte di tale fallimento, nella materia *de qua* l’Unione Europea ha deciso di limitarsi ad un approccio meno invasivo, utilizzando strumenti di *soft law*, ovvero raccomandazioni, risoluzioni o mere comunicazioni.

Cionondimeno, si è assistito ad un proliferare di atti normativi comunitari su tematiche quali l’ambiente (cfr. Direttiva 2003/44/CE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in tema di imbarcazioni da diporto, recepita integralmente ed attuata in Italia dal D.Lgs. n. 171 del 2005, rubricato “Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE, riportato in Appendice al par. 0), la tutela della salute, la libera concorrenza e gli appalti (cfr., ad esempio, le Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE) che, una volta recepiti dagli Stati membri, hanno spiegato i loro effetti, in maniera più o meno tangenziale, anche nel settore dei porti.

Senza contare, inoltre, i numerosi atti comunitari volti a dettare linee di sviluppo programmatiche dei sistemi di trasporto europei che, per il tramite delle conseguenti leggi emanate dagli Stati membri, hanno avuto alcuni riflessi indiretti pure sulla portualità minore di questi ultimi.

Basti pensare al Libro Bianco del giugno 2001 “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte”, che ha fissato gli obiettivi e le linee di azione comunitarie in materia di trasporti nel decennio scorso.

Nel Libro, la Commissione Europea ha proposto numerose misure per realizzare un sistema di trasporto capace di rilanciare le ferrovie, controllare la crescita del trasporto aereo e promuovere il trasporto marittimo e fluviale.

Le successive revisioni del Libro Bianco, datate rispettivamente 2006 e 2011, hanno quindi valutato lo stato di attuazione dei programmi varati nel 2001 e ne hanno suggerito l’ulteriore impulso e/o la modifica anche in una prospettiva di maggiore tutela dell’ambiente.

Per quanto attiene, invece, il regime giuridico della proprietà delle infrastrutture portuali, si ritiene unanimemente applicabile l’art. 345 TFUE, il quale stabilisce che “*i trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri*”.

Si è in presenza, in questo caso, di una classica espressione del c.d. *principio di neutralità* del diritto comunitario, rinvenibile ogni qualvolta il legislatore europeo prediliga individuare il fine da perseguire, lasciando liberi gli ordinamenti degli Stati membri in ordine alla scelta del mezzo da adottare per raggiungere il fine stesso.

Nel caso di specie, come si è visto, l’obiettivo primario dell’UE è quello di garantire la piena concorrenzialità dei servizi portuali e, quindi, la parità delle condizioni di accesso ai *terminal* da parte di diverse imprese.

A tal fine, non si è ritenuto indispensabile intervenire sull’assetto proprietario delle strutture.

In altri termini, l’Unione Europea è rimasta totalmente indifferente rispetto al regime giuridico delle infrastrutture portuali, ammettendo l’esistenza sia di porti pubblici, appartenenti al demanio marittimo e dunque allo Stato o a vari Enti pubblici territoriali, sia di porti privati.

Ne consegue che, dal punto di vista dell’assetto proprietario dei porti, nel territorio della UE siano ravvisabili tre tipologie di situazioni:

- *Comprehensive Ports*, porti in cui lo Stato o l’Ente locale è proprietario delle infrastrutture e gestisce direttamente anche le attività commerciali, in

particolare provvede ad erogare i servizi portuali, o soltanto i servizi accessori (nel caso dei *Tool Ports*); si procede, tuttavia, solitamente a costituire soggetti imprenditoriali distinti (ad esempio, Autorità Portuali), con forma giuridica privatistica ed autonoma contabilità (il fenomeno sopra descritto viene comunemente denominato con il termine inglese “*corporatisation*”);

- *Company Ports*, porti completamente privati (come quelli inglesi, che erano gestiti dallo Stato fino alla riforma del 1981), nei quali sia la proprietà degli *assets* che la produzione dei servizi risulta essere in capo a soggetti privati; il terminalista acquista, pertanto, l’area portuale su cui intende impiantare la propria attività direttamente dal proprietario privato (od eccezionalmente pubblico laddove si trattasse di particolari terreni da riconvertire in zona portuale) della stessa; la pianificazione economica ed anche territoriale dell’area risulta, pertanto, di specifica competenza dell’impresa privata, la quale dovrà solo rispettare la pianificazione territoriale generale;
- *Landlord Ports*, ovvero porti in cui la proprietà dell’area e delle infrastrutture portuali è pubblica, mentre la produzione e l’erogazione dei servizi portuali è gestita da imprese private.

É bene precisare come il primo dei tre modelli sopra indicati, avendo generato notevoli contrasti con la normativa comunitaria sulla libera concorrenza, è ormai stato quasi definitivamente abbandonato; il secondo è diffuso esclusivamente in Gran Bretagna, mentre il terzo è quello che, attualmente, risulta adottato dalla maggioranza degli Stati membri, in particolare dai Paesi dell’area del Mediterraneo, quali Spagna, Francia ed Italia.

Non può negarsi, infatti, che, nonostante la normazione comunitaria sui porti sia stata esigua ed inefficace - ed addirittura inesistente per ciò che concerne i porti minori – tra i sistemi portuali vigenti negli Stati membri affacciati sul Mediterraneo, come si vedrà nei prossimi paragrafi, esistano notevoli analogie e punti di contatto.



## 1.2 Normative nazionali

### 1.2.1 Il sistema portuale francese

Il settore portuale francese è molto sviluppato e rappresenta, per quantità di merci trattate nei suoi porti commerciali, circa il 5% del traffico mondiale e il 10% del traffico europeo.

I porti francesi destinati al commercio e alla pesca, ai sensi dell'art. L5311-1 del *Code des Transports*, art. L5311-1) sono attualmente distinti in:

- “Grandi Porti Marittimi” e “Porti Autonomi”, che fanno capo allo Stato;
- altri porti marittimi che rientrano nelle competenze delle collettività territoriali e dei loro raggruppamenti.

Costituisce caso a sé il porto di Port-Cros, la gestione del quale compete all'Ente pubblico del Parco nazionale di Port-Cros.

L'organizzazione dei porti francesi è stata riformata dalla *Loi* n. 660 del 4 luglio 2008 ed è attualmente disciplinata dal *Code des Transports* e dal *Code des Ports Maritimes*, di cui degli estratti sono riportati in Appendice ai paragrafi 0 e 0).

A seguito di tale riforma, da ottobre 2008 i grandi porti commerciali sul territorio nazionale sono stati trasformati da “Porti Autonomi” in “Grandi Porti Marittimi”.

#### 1.2.1.1 I Grandi Porti Marittimi

La Francia ha attualmente sette Grandi Porti: Marsiglia, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazare, Rouen, Bordeaux, La Rochelle.

Ad essi si sono aggiunti, dal 2013, i quattro Grandi Porti d'Oltremare: Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Fort-de-France (Martinica), Degrad-des-Cannes (Guiana) e Port-Réunion (Riunione).

A norma degli artt. L5312-1 – L5312-5 del *Code des Transports*, i Grandi Porti Marittimi sono Enti pubblici dello Stato e svolgono il ruolo di Autorità Portuali.

Essi esercitano le funzioni di regolamentazione e di polizia del traffico marittimo nelle zone portuali, attraverso le Capitanerie di Porto, e si occupano della gestione e manutenzione delle infrastrutture portuali (canali, dighe, chiuse, banchine, ecc.), della promozione generale del porto, della gestione e valorizzazione del patrimonio portuale e dei connessi servizi di trasporto terrestre, ferroviario e fluviale (art. L5312-2 del *Code des Transports*).

La gestione e la proprietà delle attrezzature portuali (gru, gru a portale, etc.) è invece stata ceduta, ad eccezione dei Grandi Porti d'Oltremare, agli operatori privati che si occupano della manutenzione dei terminali portuali.

L'art. L5312-6 del *Code des Transports* stabilisce che ogni Grande Porto Marittimo è gestito da un Direttorio Collegiale sotto il controllo di un Consiglio di Sorveglianza.

Il Direttorio è composto da un numero di membri variabile (di norma 3), determinato per ogni Grande Porto con decreto governativo ed è presieduto da un Presidente nominato dallo Stato, su parere conforme del Consiglio di Sorveglianza, che nomina invece direttamente gli altri membri del Direttorio (*Code des Transports*, art. L5312-9).

Il Consiglio di Sorveglianza, a sua volta, è composto da 17 membri, dei quali 5 rappresentanti dello Stato, 4 delle collettività territoriali, 3 del personale portuale e altre 5 personalità qualificate, nominate dall'Autorità statale in rappresentanza della Camera di Commercio e Industria locale, nonché degli attori economici collegati al porto (*Code des transports*, art. L5312-7).

Il mandato dei membri del Consiglio ha la durata di cinque anni ed è rinnovabile, così come quello del Presidente del Consiglio stesso, che viene eletto dagli altri membri (*Code des ports maritimes*, art. R 102-2).

È prevista anche la presenza di un organo consultivo, il Consiglio di Sviluppo, composto da 20 membri, nel quale sono rappresentate le imprese che operano e sono collegate al porto, le collettività territoriali, i rappresentanti dei lavoratori e almeno un rappresentante delle associazioni per la protezione dell'ambiente.

Il Grande Porto Marittimo, ente dotato di autonomia finanziaria, è inoltre soggetto al controllo di un Revisore dei conti e di un Commissario del Governo, nonché al controllo generale economico e finanziario dello Stato, mediante la Corte dei Conti.

Come risulta dalla stessa composizione dell'organo di indirizzo, quello che probabilmente colpisce maggiormente dell'esperienza francese dei Grandi Porti Marittimi è la forte presenza dello Stato centrale in termini di *governance* e vigilanza.

#### **1.2.1.2 I Porti Autonomi**

Anche i Porti autonomi sono Enti pubblici dello Stato (*Code des Transports*, artt. da L5313-1 a L5313-6).

Dotati di ampia autonomia gestionale, i Porti Autonomi amministrano le installazioni portuali all'interno del perimetro delle loro circoscrizioni (fluviale o marittima) ed esercitano il ruolo di Autorità Portuali con compiti relativi allo sfruttamento e alla polizia del porto, ai lavori di estensione e miglioramento delle infrastrutture e alla gestione del patrimonio immobiliare del porto del quale sono assegnatari (a differenza dei Grandi Porti che sono proprietari del relativo patrimonio immobiliare portuale).

Sono attualmente istituiti due Porti Autonomi fluviali in territorio nazionale, Parigi e Strasburgo, e due porti autonomi marittimi nei Territori Francesi d'Oltremare, ovvero Papeete e Nuova Caledonia.

I Porti autonomi sono gestiti da un Consiglio di Amministrazione, assistito da un direttore generale che viene nominato, con decreto, dal Governo Statale (*Code des Transports*, art. L5313-7).

Il Consiglio di Amministrazione di ciascun Porto Autonomo è presieduto da un Presidente eletto dai suoi membri.

Secondo modalità determinate da un decreto governativo, previo parere del Consiglio di Stato, il CdA comprende un numero variabile di membri (di norma 26) ed è composto:

- per metà, da rappresentanti designati dalle Camere di Commercio e Industria e dalle collettività locali (Regione, Dipartimento, Comune, Intercomunalità) della circoscrizione del porto, nonché da rappresentanti del personale dell'Ente pubblico e degli operai del porto;
- per il restante 50%, da rappresentanti dello Stato e da personalità scelte tra i principali attori economici utenti del porto o designati per la loro

competenza in materia di sistemi portuali, navigazione marittima, trasporti ed economia regionale o nazionale.

I membri diversi da quelli designati dalle Camere di Commercio e dalle Collettività Locali, che sono eletti in seno alle rispettive assemblee consiliari, sono nominati con decreto governativo (*Code des Transports*, art. L5313-8).

Il mandato dei membri del CdA ha la durata di cinque anni, ad eccezione dei membri eletti in rappresentanza della Camera di Commercio e dei consigli delle Collettività locali, i quali terminano il mandato al momento del rinnovo delle assemblee che li hanno designati.

### **1.2.1.3 Gli altri porti marittimi**

In tutti gli altri porti marittimi francesi (oltre 500), cosiddetti “minori”, il ruolo di Autorità Portuale è assicurato dalla Collettività Territoriale competente.

Ai sensi degli artt. L5314-1 e L5314-12 del *Code des Transports* si distinguono in particolare:

- i porti commerciali sui quali hanno competenza le Regioni, ma anche i Dipartimenti e/o le Comunità Locali;
- i porti pescherecci, di competenza dei Dipartimenti;
- i porti turistici, rientranti nelle competenze dei Comuni.

I poteri di polizia delle Capitanerie di Porto nei più importanti porti marittimi rimangono, tuttavia, sotto la responsabilità dello Stato, mentre la gestione e lo sfruttamento del porto sono, di norma, affidati, dalla Camera di Commercio e Industria della circoscrizione locale, a imprese private, attraverso contratti di concessione.

### **1.2.2 Il sistema portuale spagnolo**

L’ordinamento giuridico spagnolo contempla due categorie di porti, ovvero porti statali o di interesse generale e porti “minori” regionali, presupponendo la natura demaniale e, dunque, pubblica di entrambe le tipologie considerate.

Invero, l’art. 132, par. 2, della Carta Costituzionale spagnola del 1978 stabilisce che “*sono beni del demanio pubblico quelli che la legge determina e, in ogni caso, la zona marittimo-terrestre, le spiagge, il mare territoriale e le*

*risorse naturali della zona economica esclusiva e della piattaforma continentale”.*

A ben vedere, quindi, i porti non vengono elencati espressamente quali beni demaniali.

La circostanza che il carattere demaniale dei porti non sia formalmente costituzionalizzata comporta che - sebbene la demanialità degli stessi sia affermata da varie norme di rango inferiore, quali l'art. 339 del Codice Civil Español del 1889, l'art. 4, par. 11, della *Ley de Costas* e l'art. 14 della LPEMM del 1992 - a meno di non voler ricomprendere necessariamente le strutture portuali nella zona marittimo-terrestre, una futura legge parlamentare potrebbe prevedere forme di proprietà privata persino nell'ambito dei porti marittimi di interesse generale.

L'attuale appartenenza dei porti al demanio pubblico comporta la loro conseguente inalienabilità, non assoggettabilità a procedure fallimentari, concorsuali amministrative, ad esecuzione forzata e a sequestro, nonché la loro non usucapibilità, ovvero l'impossibilità di un loro acquisto a titolo originario in costanza di possesso pacifico ed ininterrotto da parte di privati; tutte caratteristiche, queste, comuni ai beni demaniali degli ordinamenti giuridici di *civil law*.

Per ciò che concerne, invece, il carattere di “interesse generale” da cui discende la catalogazione di un porto nel novero di quelli statali, esso viene riconosciuto, *ex art. 5 della Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante del 1992* (cfr. in Appendice, par. 0), in presenza di una serie di elementi, quali esemplificativamente: la capacità di attrarre traffici marittimi internazionali che interessino più Comunità Autonome; il possesso di un tasso di produttività annua e di volumi di traffico marittimo strategici in riferimento all'economia nazionale; la dotazione di impianti tecnologici particolarmente avanzati; la significativa influenza sull'hinterland in ragione della tipologia e del volume delle operazioni e dei servizi portuali erogati; la sussistenza di elevati standard di sicurezza con riferimento allo svolgimento dei traffici e dei servizi marittimi, ecc.

Il sistema spagnolo di regolazione dei porti di interesse generale è caratterizzato da un ruolo molto accentuato dell'Amministrazione centrale, anche se, a differenza dell'esperienza francese, esso non è gestito direttamente all'interno del circuito ministeriale.

In Spagna, infatti, l'esecuzione delle linee generali di politica portuale delineate dal Ministero delle Opere Pubbliche e dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, è svolta da un Ente autonomo, denominato "Puertos del Estado", dotato di autonoma personalità giuridica, pur se dipendente dal Ministero stesso.

Il ruolo di tale Ente nella gestione del sistema portuale è fondamentale, in quanto gestisce l'allocazione dei fondi pubblici operativi ed in conto capitale fra i diversi porti pubblici, individuando così le linee programmatiche di sviluppo dell'intero sistema.

Inoltre, l'Ente individua gli obiettivi gestionali generali del sistema portuale e supervisiona i meccanismi di controllo interno di ciascun porto, oltre ad approvare i bilanci preventivi delle Autorità Portuali, che in Spagna sono 28 e controllano un totale di 44 porti maggiori.

In realtà, l'elenco delle funzioni di "Puertos del Estado", contenuto nell'art. 26 della Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre (Boletín Oficial del Estado 25-11-1992 y 30-12-1997) elenca una lunga lista di poteri di supervisione dell'Ente sulle singole Autorità Portuali, che spaziano dall'autorizzazione per la costituzione di società miste di partecipazione alla contrattazione collettiva alla fissazione degli standard di qualità.

Se "Puertos del Estado" svolge la funzione di coordinamento e di controllo generale, la gestione dei singoli porti è invece affidata alle rispettive Autorità Portuali, anch'esse Enti di diritto pubblico, ma con una struttura di *governance* interna in cui vi è una forte presenza pure dei rappresentanti delle Comunità Autonome (cfr. l'art. 40, comma 2, della Ley 27/1992), Enti pubblici territoriali paragonabili alle Regioni italiane.

L'insieme delle funzioni attribuite alle Autorità Portuali dimostrano come a questa tipologia di Ente, ai sensi dell'art. 37 della stessa Ley 27/1992, siano affidati tutti i profili di regolazione e di programmazione-pianificazione dell'area portuale maggiormente rilevanti, oltre al potere di fissare le tariffe in base al principio cardine del recupero dei costi (salvo alcune deroghe per incentivare determinate attività o investimenti).

Le Autorità Portuali spagnole, coerentemente con il modello di *Landlord Port Authority*, non sono coinvolte nella prestazione dei servizi all'interno del porto,

fatta eccezione per alcuni servizi portuali (pilotaggio, fari, attracco, ecc.) che sono gestiti direttamente dall’Autorità o da concessionari in esclusiva.

Peraltro, recentemente, mediante la Legge n. 33 del 5.08.2010 (“*Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general*”, pubblicata sul Boletín Oficial del Estado – B.O.E. – n. 191 del 7.08.2010) il Parlamento Spagnolo è intervenuto, attribuendo alle Autorità Portuali maggiore autonomia finanziaria.

Infine, come già accennato, anche in Spagna, oltre che in Francia, è prevista una diversa amministrazione dei porti minori, che rientrano nella competenza esclusiva della Comunità Autonoma in cui sono situati.

### **1.2.3 Il sistema portuale belga**

Nell’ordinamento giuridico belga la materia dei porti marittimi rientra nella competenza legislativa regionale.

Posto che sostanzialmente la quasi totalità dei porti del Belgio è situata nella Regione Fiamminga, la disciplina normativa di settore è contenuta in una legge regionale, appunto, fiamminga: il c.d. “Decreto Porti” del 2 marzo 1999.

Il Legislatore fiammingo, nell’emanazione di suddetto decreto, ha tenuto in particolare considerazione la normativa comunitaria concernente i porti (norme del Trattato CE sulla politica dei trasporti, nonché regole generali in materia di aiuti di Stato, prassi della Commissione Europea, orientamenti dettati dal Libro Verde del 1997).

Il modello gestionale a cui il Decreto Porti si è ispirato è quello dei *Landlord Port*.

Sono, dunque, state attribuite alle Autorità Portuali, enti di amministrazione di ciascun porto, funzioni precipuamente indirizzate allo sviluppo ed alla promozione dell’area portuale, alla realizzazione, alla gestione ed alla manutenzione delle infrastrutture.

Al settore privato sono, invece, state delegate competenze per quanto attiene l’espletamento delle attività commerciali.

Il Decreto Porti ha, inoltre, introdotto una forma giuridica unitaria per i suddetti organismi amministrativi, prevedendo l'obbligo di costituire apposite società di gestione portuale, indipendenti, dal punto di vista economico e finanziario, dal governo regionale, sebbene soggette alle direttive ed al controllo indiretto di quest'ultimo, e dunque direttamente responsabili per tutta una serie di specifiche funzioni.

Attualmente i porti di Anversa, Gand ed Ostenda, tutti municipali, vengono gestiti da Autorità portuali, aventi forma societaria e capitale pubblico.

Il porto di Zeebrugge, invece, è amministrato da una società di capitali a responsabilità limitata a cui partecipano il Comune di Bruges ed imprese private.

A decorrere dal 17 maggio 2001, così come previsto dal citato Decreto Porti, la Regione Fiamminga non fa più parte della compagine sociale.

Ciascuna Autorità portuale ha un amministratore delegato, il quale viene anche denominato direttore portuale, il quale nei porti municipali è designato dai Comuni competenti.

L'attività delle Autorità portuali è coordinata e controllata da un Ente regionale: il *Vlaamse Havencommissie*, il quale dipende direttamente dal Ministero fiammingo delle Opere Pubbliche.

Alla stregua della prescrizione contenuta nell'art. 23, paragrafo 1, del Decreto Porti, il *Vlaamse Havencommissie* nomina un apposito commissario portuale, il cui compito principale consiste nel verificare, attraverso la partecipazione ai Consigli di Amministrazioni delle singole Autorità portuali fiamminghe, il rispetto della normativa regionale nell'assunzione di specifiche decisioni, nonché nella generale amministrazione del porto.

Per quanto concerne l'aspetto del finanziamento pubblico dei porti il Decreto in parola risulta, inoltre, fortemente ispirato al principio di sussidiarietà verticale.

In altri termini, la normativa regionale prevede una netta ripartizione degli ambiti di intervento.

Al settore pubblico, ovvero allo Stato Federale e, in particolare, alla Regione Fiamminga è demandato il finanziamento delle opere infrastrutturali



preordinate all'accessibilità dello scalo, nonché di quelle basilari per quanto attiene la navigabilità all'interno del porto.

Di competenza delle Autorità portuali, invece, gli investimenti relativi alle infrastrutture commerciali (banchine, piattaforme di carico e scarico, magazzini, depositi); in questo settore, tuttavia, è prevista anche la possibilità di un co-finanziamento pubblico.

La misura dei sussidi statali o regionali erogati è solitamente del 20% e la giustificazione delle sovvenzioni pubbliche viene, nella maggior parte delle ipotesi, ravvisata nell'interesse generale che ricoprono particolari infrastrutture od attività portuali anche se le stesse, a stretto rigore, ovvero sulla base della più volte richiamata disciplina regionale, sarebbero di esclusiva competenza delle Autorità portuali.

#### **1.2.4 Il sistema portuale britannico**

In Gran Bretagna, per quel che riguarda il regime proprietario dei porti, in assenza di un regime demaniale propriamente inteso, c'è una notevole eterogeneità, tale da non consentire di individuare un unico quadro regolatorio.

La maggioranza dei porti inglesi è stata privatizzata; tutti i porti di maggiori dimensioni sono privati, sia formalmente che sostanzialmente.

L'idea alla base dell'impostazione inglese in materia portuale, dunque, è quella di considerare l'intero sistema portuale dell'isola come un unico mercato in cui le diverse strutture portuali sono in concorrenza fra loro e dunque non è necessario provvedere ad un'apposita regolazione economica, quanto piuttosto garantire altri profili di interesse pubblico, come la tutela ambientale, l'ordine pubblico, la sicurezza della navigazione.

Accanto ad alcuni modelli di *Landlord Port Authorities*, sono presenti, pertanto, numerosi casi di *Comprehensive Ports* - si pensi, ad esempio, al porto di Felixstowe, di proprietà della Hutchison Port Holding, società quotata alla Borsa di Hong Kong - o di integrazione verticale fra l'Autorità portuale e gli operatori presenti nel porto, in cui sia la proprietà dei terreni che la gestione dei servizi è affidata al medesimo soggetto (a Southampton, ad esempio, Associated British Ports Holdings plc (ABP), compagnia privata quotata in borsa proprietaria delle infrastrutture portuali, è anche titolare del 49% delle azioni del maggior *terminal operator* del porto), con un intervento pubblico

limitato solo al controllo della navigazione ed ai servizi di polizia, sanitari ed ambientali.

Ancora diverso appare il modello regolatorio del porto fluviale di Londra, che è composto da diverse strutture private situate lungo l'alveo del fiume Tamigi per ben 150 km fino alla foce nel Mare del Nord.

Tali strutture sono coordinate da un *trust* che agisce da *Port Authority* e che non ha alcuna funzione imprenditoriale; esso è stato creato da una legge del parlamento e nei suoi organi interni sono presenti rappresentanze sia delle differenti categorie di utilizzatori del porto, sia dei lavoratori portuali e sia degli enti locali interessati.

Quello che maggiormente caratterizza il sistema inglese, dunque, è la totale eterogeneità della *governance* interna dei vari porti, in cui uniche caratteristiche comuni sono la completa privatizzazione delle aree e delle strutture, nonché l'assenza di un regime demaniale che comporti la necessaria presenza pubblica nella gestione del porto, fatta eccezione, come già accennato, per una mera funzione di regolazione territoriale, ambientale, sanitaria e di polizia.

Di conseguenza, anche le tariffe portuali sono fissate liberamente dalle società di gestione del porto, in coerenza con l'obiettivo di massimizzazione dei profitti e di recupero dei costi sostenuti, atteso che, ovviamente, gli investimenti sostenuti dalle società di gestione non sono finanziati dal settore pubblico, il quale si limita alla pianificazione territoriale, attribuita al *Department of Transport*.

### **1.2.5 Il sistema portuale olandese**

In Olanda la gestione del porto, in particolare con riferimento alle due piattaforme principali, ovvero Rotterdam e Amsterdam, è affidata ad una impresa portuale (detta *Havenbedrijff*), che svolge sia la funzione di Autorità Portuale, sia quella di gestione strategica e pianificazione.

La *Havenbedrijff* può avere la forma giuridica della società per azioni, come nell'ipotesi di Rotterdam, ovvero essere un dipartimento del Comune, come ad Amsterdam; in ogni caso essa gode di ampia autonomia finanziaria e lo stato centrale non provvede a ripianare le perdite della compagnia, garantendo così

che l'orientamento dell'impresa portuale sia essenzialmente di tipo commerciale.

I servizi di *terminal* sono svolti da privati, i quali sono totalmente liberi di fissare le relative tariffe.

L'attività di tipo imprenditoriale delle *Havenbedrijff* si concretizza, quindi, nella gestione delle aree portuali con riscossione di canoni concessori dai terminalisti, secondo il modello della *Landlord Port Authority*, e nella imposizione di tasse portuali agli operatori navali.

Mentre per quel che riguarda il primo aspetto la negoziazione per le concessioni dei terreni segue la contrattazione privata con la determinazione di un valore di mercato legato a taluni parametri oggettivi (maggiore o minore vicinanza dell'area alle banchine, profondità delle acque del molo, dimensioni dell'area...), per il secondo è previsto un vero e proprio potere tariffario, le cui caratteristiche principali sono definite dalla legge nazionale, ma in cui la concreta determinazione delle tasse è effettuata dalla *Havenbedrijff*.

Relativamente, infine, ai porti minori, la cui importanza è di gran lunga inferiore rispetto a quella dei due scali più grandi (si pensi che Rotterdam è il primo porto al mondo), vi è un'estrema eterogeneità di regimi, che spaziano dalla gestione diretta delle Autorità pubbliche locali alla completa privatizzazione.

### **1.2.6 Il sistema portuale tedesco**

Anche in Germania è possibile rintracciare una certa eterogeneità fra le diverse strutture proprietarie dei porti maggiori o minori del paese.

Vi sono porti di diretta proprietà pubblica, quindi dei *Länder*, dei Comuni o di entrambi, porti basati sulla struttura della società per azione a totale partecipazione pubblica, come quello di Brema, e porti completamente privati come Nordenham.

Senza considerare che nel sistema federale tedesco entrano in gioco diversi livelli di amministrazione pubblica e, dunque, molteplici autorità competenti, quali lo Stato, i *Länder* ed i Comuni.

Lo Stato, in particolare, ha la responsabilità in materia di accesso al porto, sia per via terrestre che marina, mentre il *Land* è competente sulla gestione all'interno dell'area portuale.

Nei porti minori si aggiungono le competenze delle autorità municipali.

Tuttavia, la componente comune è rappresentata dalla generale adozione del modello dei *Landlord Ports*, posto che l'autorità portuale, sia essa una società di gestione della struttura a partecipazione pubblica o l'ente territoriale stesso, non è coinvolta nella prestazione dei servizi all'interno del porto.

Le aree necessarie per la prestazione dei servizi, infatti, vengono concesse in locazione ai terminalisti privati dall'ente proprietario dei terreni, mediante contratti di lungo periodo, di durata usualmente trentennale.

La peculiarità di tale sistema consiste nel fatto che le sovrastrutture costruite dal concessionario, tuttavia, seguono il regime della proprietà privata, a differenza, ad esempio, che in Italia, dove il concessionario può vantare sulle strutture da lui realizzate nel porto soltanto un diritto di superficie avente durata pari a quella del suo titolo concessorio sull'area.

Per quel che riguarda il regime finanziario e tariffario, infine, la materia è di competenza dei singoli *Länder* - o degli Enti locali inferiori per i porti minori - i quali stabiliscono i canoni di utilizzo delle aree portuali, le tasse di utilizzazione delle infrastrutture, nonché il livello degli investimenti da destinare alle opere da realizzare all'interno del porto.

Nell'alveo di tale sistema a base federale, infine, al Governo federale spetta essenzialmente il compito di stabilire il quadro normativo generale di riferimento, tenendo in particolare considerazione la competitività del settore e la sua sostenibilità ambientale, e di costruire le infrastrutture che garantiscano l'accesso da e verso i porti.

Lo Stato federale svolge, altresì, un ruolo riequilibratore per quel che attiene il bilanciamento e la redistribuzione dei costi connessi alla realizzazione delle infrastrutture portuali tra i *Länder* in cui sono situate i porti e quelli interni che, pur risultandone privi, beneficiano dei relativi effetti economici positivi (esternalità positive).

Ciò avviene attraverso un apposito Fondo federale denominato *Länderfinanzausgleich*, che destina una parte delle entrate dello Stato centrale

provenienti dai Länder interni ai Länder dove sono ubicati i porti, affinché anche i primi concorrano alla realizzazione ed allo sviluppo delle infrastrutture portuali.

In tal modo viene costantemente garantito, inoltre, un adeguato livello degli investimenti per le aree portuali.

## 2 Il sistema portuale italiano

---

### 2.1 Nozione e regime giuridico dei porti

Nell'ordinamento giuridico italiano, fino a pochi anni fa, non era rinvenibile una definizione positiva e generale di porto.

Invero, tanto il Codice della Navigazione quanto il Codice Civile fanno riferimento ai porti, così come agli altri beni demaniali, senza fornirne una definizione, lasciando ampi margini di incertezza.

In conseguenza di ciò, vari e differenti, nonché spesso discutibili, sono stati i concetti di porto elaborati nel tempo dalla dottrina e dalla giurisprudenza.

La prima descrizione normativa del porto, limitata al solo porto turistico, risale al D.P.R. n. 509/97, che, all'art. 2, comma 1 lettera a), lo definisce come il *“complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari”* (cfr., in Appendice, par. 0).

Tuttavia, è soltanto con il recente D.Lgs. 6 novembre 2007, n. 203, attuativo della Direttiva 2005/65/CE sulla sicurezza nelle aree portuali, che è stata introdotta una precisa definizione di porto in generale, traducendo quasi *ad litteram* quella contenuta nella Direttiva stessa; il suddetto Decreto Legislativo individua, infatti, il porto come *“specifica area terrestre e marittima, comprendente impianti ed attrezzature intesi ad agevolare le operazioni commerciali di trasporto marittimo”*.

Si tratta, in altri termini, di un complesso di beni naturali e artificiali destinati alla prestazione di un insieme di servizi e allo svolgimento di attività portuali.

Relativamente al regime giuridico dei porti, come già accennato, occorre ribadire che sia l'art. 822 del Codice Civile sia l'art. 28, lett. a), del Codice della Navigazione li considerano beni facenti parte del demanio marittimo c.d. necessario dello Stato, con la conseguenza che essi possono appartenere soltanto allo Stato, dovendosi escludere una loro appartenenza a soggetti diversi, privati o pubblici.

Tale principio è stato, peraltro, scardinato dal D.Lgs. n. 85 del 28.05.2010 (c.d. decreto sul federalismo demaniale), che, all'art. 3, primo comma, ha conferito alle Regioni i beni del demanio marittimo, compresi quindi i porti, ad eccezione di quelli di rilevanza economica nazionale o internazionale e di quelli direttamente utilizzati dalle amministrazioni statali.

In ogni caso, la demanialità, statale o regionale, del bene-porto comporta la sua inalienabilità, non usucapibilità, inespropriabilità, insuscettibilità a costituire oggetto di diritti reali di garanzia.

Per quanto concerne i porti statali, le eventuali concessioni demaniali in favore di terzi sono rilasciate dallo Stato, mentre relativamente ai porti commerciali di rilevanza regionale o interregionale, come ha chiaramente stabilito la Corte Costituzionale nella sentenza n. 344 del 19.10.2007, la competenza amministrativa per il rilascio di concessioni demaniali spetta esclusivamente alla Regione o alle Regioni interessate.

Per i porti con finalità turistico-ricreative, infine, in seguito alla riforma del Titolo V della Costituzione Italiana, la competenza amministrativa spetta, senza alcun dubbio, al Comune nel cui territorio incide il porto stesso, ovvero alla relativa Regione di appartenenza, laddove sussistano esigenze di coordinamento ed esercizio unitario dei poteri.

## **2.2 La riforma del Titolo V della Costituzione e i suoi riflessi in ambito portuale**

La citata riforma del titolo V della Costituzione italiana, operata mediante la Legge Costituzionale n. 3/2001, ha dunque significativamente mutato il quadro delle competenze istituzionali anche in materia portuale.

In particolare, il nuovo dettato dell'articolo 117 della Costituzione ha incluso il governo del territorio, le infrastrutture, i porti e le grandi reti di trasporto e di navigazione tra le materie di legislazione concorrente tra Stato e Regioni.

Allo Stato compete, quindi, la determinazione dei principi fondamentali, mentre alle Regioni spetta l'adozione, nel rispetto dei principi statali, della legislazione di dettaglio.

Come anticipato, la riforma costituzionale *de qua*, ha, inoltre, attribuito tutte le funzioni amministrative nelle materie in oggetto ai Comuni, prevedendo

l'intervento della Regione e/o dello Stato solo in presenza di esigenze di unitarietà di azione, secondo una logica verticale dal basso verso l'alto.

Rimangono, invece, di competenza statale i sistemi di trasporto stradale, ferroviario, aereo e marittimo necessari per la mobilità nazionale e internazionale e altre materie connesse alla materia portuale, quali la sicurezza, le dogane, la tutela dell'ambiente e l'organizzazione degli enti pubblici nazionali, nel cui ambito vanno annoverate le Autorità Portuali.

### **2.3 La riorganizzazione del sistema portuale italiano ai sensi della Legge n.84/1994.**

La riforma dell'ordinamento portuale attuata dalla Legge n. 84/1994 (cfr., in Appendice, par. 0) ha introdotto una nuova classificazione dei porti, ripartendoli in due categorie:

- porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (I categoria);
- porti di rilevanza economica (II categoria), a loro volta distinti in:
  - porti di classe I, aventi rilevanza economica internazionale;
  - porti di classe II, aventi rilevanza economica nazionale;
  - porti di classe III, con rilevanza regionale e/o interregionale.

Sulla base della funzione cui sono preposti, invece, i porti di rilevanza economica possono essere commerciali, industriali, petroliferi, dedicati al servizio passeggeri, alla pesca, turistici o da diporto.

Relativamente ai porti di classe I o II, la L. 84/1994 ha poi previsto l'istituzione delle cosiddette Autorità Portuali, enti dotati di personalità giuridica di diritto pubblico operanti nella circoscrizione territoriale portuale individuata con decreto ministeriale e soggetti alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le Autorità Portuali, ai sensi dell'art. 6, comma 1, L. 84/94, hanno compiti:

- di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali ed industriali esercitate nel porto o nei porti di competenza;



- di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, ivi compresi i fondali;
- di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti del porto di servizi di interesse generale, non coincidenti né connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16 della stessa legge.

Nei porti di terza classe, laddove non è stata istituita l'Autorità Portuale, le medesime funzioni spettavano, fino al 1998, all'Autorità Marittima; tuttavia, ai sensi dell'art. 105 del D.Lgs. 112/1998, le suddette competenze sono ora devolute alle Regioni o agli Enti locali nel cui territorio è situato il porto.

## **2.4 Pianificazione urbanistica e opere in ambito portuale**

Ai sensi della legge n. 84 del 1994, la pianificazione urbanistica in ambito portuale (tranne che per i porti con funzione peschereccia) è data dal Piano Regolatore Portuale, che disegna l'assetto complessivo del porto, le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Le previsioni del Piano Regolatore Portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti e devono quindi integrarsi con il Piano Regolatore Generale dell'Ente locale di riferimento.

A tale fine, il PRP è adottato dal Comitato Portuale (organo dell'Autorità Portuale in cui sono presenti i rappresentanti degli Enti locali di prossimità, le amministrazioni centrali e gli operatori del settore), previa intesa con il Comune o i Comuni interessati.

La mancanza di assenso da parte dell'Ente locale va considerata come un ostacolo alla conclusione del procedimento.

Una volta adottato, il piano regolatore portuale è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) o alla valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al D.Lgs 152/06 (Codice Ambiente) ed è, quindi, approvato dalla Regione<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Nel caso in cui il Piano Regolatore Portuale contrasti con il Piano Regolatore Generale, con l'eventuale intesa il Comune interessato si impegna formalmente ad adottare una variante per

Ai sensi dell'art. 5 della legge n.84/1994, nei porti nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato, sempre previa intesa con il comune o i comuni interessati, dall'Autorità Marittima.

Tale previsione, tuttavia, come già accennato, deve ritenersi attualmente superata ai sensi del D.Lgs. n. 112/1998, che all'art. 105 attribuisce alle Regioni e/o agli Enti locali la competenza in materia di programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale e/o interregionale.

In conformità con il Piano Regolatore Portuale viene redatto il Piano Operativo Triennale che riguarda le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Mentre i porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza nazionale (I categoria) sono di totale competenza statale, per i porti di rilevanza economica (II categoria), la legge prevede una ripartizione delle competenze tra Stato e Regione.

In particolare, sono di competenza regionale:

- le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di classe II (nei quali non siano state istituite Autorità Portuali) e classe III;
- l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione<sup>2</sup> previste dagli strumenti di pianificazione nei porti di classe III.

Spetta invece allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di classe I e II.

In questo ambito, le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità Portuale possono, comunque, intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato stesso.

Il già citato D.Lgs. n.112/98 ha anche affidato alle Regioni:

---

rendere coerenti i due strumenti di pianificazione. In tal caso, la Regione prima dovrà approvare la variante al piano urbanistico e successivamente quello al piano portuale.

<sup>2</sup> Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

- l'attività di escavazione dei fondali dei porti ove non è istituita l'Autorità Portuale;
- le funzioni di programmazione, pianificazione e gestione integrata e gli interventi di difesa delle coste e degli abitati costieri.

## **2.5 Le strutture dedicate alla nautica da diporto**

Il D.P.R. n. 509/1997 (c.d. Decreto Burlando, dal cognome del Ministro dei Trasporti e della Navigazione dell'epoca), nel disciplinare il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, classifica tali strutture come segue:

- Porto turistico*: complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra ed a mare, allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Approdo turistico*: porzione dei porti polifunzionali, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- Punti d'ormeggio*, ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture non implicanti impianti di difficile rimozione, destinati ad ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Per i porti e gli approdi turistici, la concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto è rilasciata, qualora la concessione ricada nella circoscrizione territoriale di un'Autorità Portuale, dal suo Presidente.

Negli altri casi, la concessione è rilasciata dalla Regione o dall'Ente Locale competente, all'esito di un complesso procedimento amministrativo, nell'ambito del quale deve essere indetta anche una Conferenza di Servizi, cui devono partecipare gli esponenti di tutti gli enti e le associazioni interessate.

In particolare, il procedimento per la realizzazione di un porto turistico si apre con la presentazione della domanda da parte del privato interessato al rilascio della concessione al capo del compartimento marittimo competente per

territorio, che deve darne comunicazione al Comune nel territorio del quale deve essere realizzata l'infrastruttura.

Ai sensi dell'art. 3 comma 2 del D.P.R. 509/97 la domanda deve essere accompagnata da un progetto preliminare dell'opera, che ne definisca, tra l'altro, le caratteristiche qualitative e funzionali.

Una volta presentata la domanda, il capo del compartimento deve, altresì, darne pubblicità entro 20 giorni dalla ricezione, mediante l'affissione all'albo del Comune ove è situato il bene richiesto e l'inserzione per estratto nel foglio degli annunci legali della provincia.

Ai sensi del comma 2 dell'art. 4 l'ordine della pubblicazione deve indicare i giorni di inizio e di fine della pubblicazione stessa e l'invito a tutti gli interessati a presentare, entro un termine che non può essere inferiore a 30 né superiore a 90 giorni, le osservazioni che ritengano opportune, le quali devono essere obbligatoriamente valutate dalle Pubbliche Amministrazioni coinvolte.

Entro trenta giorni dalla pubblicazione, la domanda e le eventuali domande concorrenti di terzi (che pure devono essere pubblicate con le modalità e i tempi sopra descritti) devono essere trasmesse, a cura dell'Autorità Marittima competente, al sindaco del Comune interessato.

Inizia, quindi, la fase istruttoria, consistente nell'esame preliminare dei progetti da parte di una Conferenza di Servizi, promossa dal sindaco entro trenta giorni dalla ricezione delle domande.

Alla Conferenza, che ha funzione di coordinamento, partecipano una pluralità di soggetti (Comune, Regione, Ufficio del Genio Civile, Agenzia del Demanio, Autorità Marittima, ecc.), ognuno dei quali è portatore di uno specifico interesse.

La Conferenza di Servizi, dopo aver esaminato le domande, decide su queste rigettandole ovvero ammettendole alla successiva fase del procedimento; può anche invitare i partecipanti, per una sola volta, ad adeguare il progetto preliminare.

Infine, la Conferenza, entro il termine di 30 giorni dalla conclusione della fase preliminare, si esprime sullo studio di impatto ambientale del progetto presentato.

Entro quindici giorni dalla valutazione di ammissibilità del progetto, il sindaco invita l'istante a presentare il progetto definitivo.

L'approvazione del progetto definitivo compete alla Conferenza di Servizi qualora vi sia conformità del progetto stesso rispetto agli strumenti di pianificazione ed urbanistici vigenti; in caso contrario, si procede ad un accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 della L. n. 241/90 (Legge sul Procedimento Amministrativo) e s.m.i.

Approvato il progetto definitivo, l'Amministrazione competente rilascia entro 30 giorni la relativa concessione, previa determinazione del canone concessorio.

E' doveroso precisare che, in seguito alla modifica del Titolo V della Costituzione introdotta dalla Legge Costituzionale n. 3/2001 (cfr. par. 2.2 del presente documento), essendo stata delegata la normativa di dettaglio sul governo del territorio, ivi inclusi i porti di classe II e III (esclusi quelli soggetti ad Autorità Portuale), alla competenza legislativa delle Regioni ed essendo state conferite le funzioni amministrative, soprattutto quelle relative ai porti turistici, ai Comuni interessati, il sopra descritto procedimento concessorio previsto dal D.P.R. 509/97 continua a trovare applicazione, per il principio di sussidiarietà, soltanto laddove le Regioni non abbiano disciplinato in modo diverso la materia.

A conferma di ciò, occorre sottolineare come la giurisprudenza amministrativa abbia avuto modo di precisare che *“il D.P.R. n. 509/1997 costituisce normativa statale di dettaglio, che, a seguito della riformulazione dell'art. 117 della Costituzione, non può trovare applicazione nel caso di specie, essendo la relativa disciplina demandata, come visto, alla legislazione regionale”* (cfr., *ex plurimis*, T.A.R. Toscana, Sez. III, sent. n. 661/2010).

Del resto l'art. 11 del D.P.R. 509/97 stesso, già prima della suddetta riforma costituzionale, prevedeva che la sua disciplina fosse applicabile fino alla ridefinizione della materia da parte delle Regioni dopo il conferimento delle relative funzioni a queste ultime; conferimento successivamente operato mediante il D. Lgs. n. 112/98.

Per ciò che concerne, infine, la natura di opera pubblica e servizio pubblico di rilevanza economica del porto turistico, la stessa è stata affermata, anche recentemente, dalla giurisprudenza amministrativa, con la nota sentenza del

Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012 relativa al porto di Tropea, il cui testo integrale è riportato in Appendice (cfr. par. 0.).

In tale pronuncia giurisdizionale, il supremo Collegio di Giustizia Amministrativa, ha rilevato come *“le aree su cui insistono i porti turistici sono in parte aree del demanio marittimo, in parte porzioni di mare; le aree demaniali vengono affidate a coloro che aspirano a realizzare i porti turistici mediante concessione, preceduta da una gara ... [omissis] ... dal complessivo quadro normativo si evince che, nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici soddisfatti prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione, sotto i seguenti profili:*

- *si tratta comunque di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina, e dunque di vere e proprie “infrastrutture” (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica da diporto);*
- *detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell’intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico);*
- *sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici.” (cfr. CdS sent. n. 6488 del 18.12.2012).*

Conseguentemente, il legislatore non solo disciplina compiutamente le procedure di evidenza pubblica per l’affidamento delle concessioni del demanio marittimo, ma disciplina in chiave pubblicistica anche il profilo della realizzazione e gestione dei porti turistici, cui devono essere applicate tanto le disposizioni della L. 109/1994, quanto l’art. 153 del Codice degli Appalti.

Ha aggiunto, altresì, il Consiglio di Stato che l’art. 60 del D.lgs. n. 616/77, laddove attribuisce ai Comuni le funzioni amministrative in materia di promozione di attività ricreative e sportive, espressamente estese anche alla “gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche”, consente a tali enti di espletare il servizio di realizzazione e gestione dei porti turistici, eventualmente pure in forma diretta, ovviamente nei limiti in cui l’evoluzione normativa consenta tale tipo di gestione.

Pertanto, per quanto attiene la gestione, le strutture portuali possono essere gestite da privati, mediante un idoneo titolo concessorio che, per il diritto comunitario, deve essere rilasciato tramite apposite procedure comparative ed

avere una durata limitata nel tempo, ovvero essere gestite direttamente da soggetti pubblici, con applicazione analogica della disciplina dettata dal D.M. Trasporti del 31.12.1983 (emanato in attuazione dell'art. 6, comma 3, d.l. n. 55/1983, conv. in l. n. 131/1983, e implicitamente richiamato dall'art. 172, comma 1, lett. e), d.lgs. n. 267/2000) in tema di c.d. “*servizi pubblici locali a domanda individuale*”.

## **3 I sistemi portuali delle Regioni italiane**

---

### **3.1 Quadro introduttivo**

Nell'ambito delle competenze loro attribuite in tema di infrastrutture portuali cosiddette "minori", ovvero di porti inseriti, ai sensi della L. 84/1994, nella categoria II, classe III, diverse Regioni italiane hanno tentato e stanno cercando, per la verità in maniera piuttosto disorganica, di dotarsi di strumenti di pianificazione e programmazione volti al potenziamento delle loro rispettive reti di porti.

Si tratta, in gran parte, di interventi poco efficaci e confusi, anche a causa della estrema eterogeneità di Enti e livelli amministrativi coinvolti.

Allo scopo di rappresentare la situazione in modo esaustivo – situazione che sarà, infine, riassunta nella Tabella 1 del presente elaborato – appare opportuno procedere, innanzitutto, a delineare un quadro introduttivo sinottico di varie scelte regionali, per poi passare all'esame specifico della normativa emanata e/o emananda da alcune Regioni.

È opportuno sottolineare sin d'ora, inoltre, come i vari programmi di intervento regionale elaborati abbiano trovato e trovino raramente attuazione, rimanendo, nella grande maggioranza dei casi, lodevoli iniziative politiche e legislative di pianificazione economica ed urbanistica prive di effettive ricadute sul territorio.

Tra i differenti approcci scelti, alcuni meritano maggiore attenzione per l'organicità del disegno elaborato.

Uno dei primi interventi a vocazione organica può essere considerato quello dell'Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo della Regione Campania, approvato con delibera della Giunta Regionale n. 5490 del 15.11.2002.

Si tratta di un documento, intitolato "Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica", nel quale, per la prima volta, viene sottolineata l'importanza di un sistema di porti integrati tra loro e con il resto del territorio circostante.



Le linee programmatiche della Regione Campania evidenziano la volontà di puntare sul sistema della portualità come potenziale volano per molti settori della produzione e del mercato del lavoro.

Al contrario, il profilo dell'integrazione territoriale appare del tutto assente, o comunque non chiaramente rinvenibile, nelle "Linee per la definizione del Sistema regionale di portualità turistica", approvate a novembre 2006 dalla Giunta della Regione Puglia, su proposta dell'Assessorato al Turismo e Industria Alberghiera.

Tale documento, infatti, si limita a porre l'accento sulla bassissima percentuale di posti barca destinati al transito, individuando la definizione di una rete di porti come unica soluzione a tale mancanza, senza interrogarsi sulle necessarie azioni da porre in essere per attrarre flussi di transito integrativi rispetto alle usuali presenze stanziali.

Né appaiono migliori i quadri normativo-programmatici di altre Regioni, quali, a titolo meramente esemplificativo, quello della Sicilia, che peraltro necessiterebbe di aggiornamenti.

Alla Sicilia, tuttavia, va riconosciuto il merito di essere l'unica Regione italiana ad aver compiutamente effettuato, con Decreto del 7 marzo 2001 a firma dell'Assessore ai Trasporti, una classificazione dei propri porti secondo i criteri della L. 84/1994, specificando altresì la vocazione (industriale, petrolifera, commerciale, peschereccia, turistica, ecc.) di ciascun insediamento portuale, come riportato in Appendice, par. 0.

Non connotata da alcuna organicità è, altresì, la legislazione della Regione Sardegna in materia di infrastrutture portuali.

La normativa regionale sarda si limita ad alcune indicazioni di natura molto generale proprie del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e del Piano Regionale per lo Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS, adottato con Delibera della Giunta regionale n. 39/15 del 05/08/2005).

Le Norme di attuazione del PPR non affrontano compiutamente il tema della portualità come settore strategico dell'economia sarda.

Sono, invece, trattati, in chiave programmatica i temi della infrastrutturazione nautica e della riqualificazione delle aree di waterfront negli ambiti urbani costieri.

Ciò evidenzia la mancanza di una lettura del comparto nautico come fattore fondamentale dello sviluppo regionale.

Altrettanto vaghe ed inefficaci appaiono le indicazioni del PRSTS, che esamina i trend di crescita del diportismo nautico, senza tuttavia elaborare alcuna strategia per il potenziamento del settore.

La Regione Emilia Romagna, a sua volta, si è dotata di un Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) fin dal 1998. Il PRIT del 1998 ha dedicato un'intera parte al sistema portuale ed idroviario, nonché alla rete dei porti minori regionali.

Tuttavia, in tale ultimo ambito, l'attenzione del PRIT si è incentrata essenzialmente e quasi esclusivamente sull'aumento dei posti-barca nei porti turistici.

Il PRIT del 1998 è stato aggiornato a novembre 2009 dal PRIT 2010-2020, senza novità di rilievo per il settore portuale, rispetto al quale è stato tuttavia pubblicato un documento, non cogente, contenente gli "Orientamenti per la pianificazione urbanistica e l'esercizio delle funzioni regionali".

Degni di maggiore attenzione, in quanto strutturati in maniera quantomeno più complessa, appaiono invece i piani ed i sistemi normativi elaborati, in tema di infrastrutture portuali, dalla Liguria (che ha avuto il merito di essere stata la prima regione italiana ad aver adottato, nel 2000, un Piano Territoriale di Coordinamento della Costa), dalla Calabria e dalle Marche - ai quali si accennerà brevemente nel prosieguo del presente lavoro, unitamente alle linee programmatiche della Campania – nonché quelli della Regione Lazio e della Regione Toscana, che saranno successivamente esaminati in maniera più approfondita.

La Toscana, in particolare, ha adottato uno strumento normativo innovativo (peraltro utilizzato pure dalla Calabria), ovvero il Masterplan, inserendolo come allegato al Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Il citato Masterplan, intitolato "La rete dei Porti Toscani", è uno specifico atto di programmazione del sistema portuale regionale.

Tra i suoi punti di forza deve essere annoverata, senza dubbio, la sua inclusione, come atto di indirizzo, in un più ampio strumento di governo del territorio regionale; in tal modo esso definisce le possibili strategie rivolte a potenziare il sistema portuale regionale, individuando al contempo le priorità utili a migliorare la competitività logistica dell'intera regione.

In altri termini, nelle sue disposizioni in materia di pianificazione dei porti turistici, la Toscana ha adottato un modello di ampio respiro idoneo, da un lato, a garantire il rispetto dei migliori standard ambientali tramite l'integrazione con le direttive regionali riguardanti la tutela dell'intera fascia costiera e, dall'altro, a coordinarsi perfettamente con la pianificazione della rete di trasporti regionali, in un'eccellente visione di insieme.

### **3.2 Il sistema portuale in Campania**

La Campania, come già evidenziato, con deliberazione della Giunta Regionale n. 5490 del 15.11.2002 ha approvato le "Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica", dando seguito al Piano Regionale dei Trasporti, approvato con L.R. n. 3 del 2002.

Nelle "Linee Programmatiche" è stato introdotto il concetto di "sistema integrato" della portualità, ad indicare che l'insieme delle diverse strutture portuali si connota, da un lato, per le differenziazioni nelle caratteristiche e nelle funzioni e, dall'altro, per la complementarità nelle prestazioni, in modo da soddisfare le più disparate esigenze dell'utenza, da quelle strettamente legate alla sicurezza ed alla piacevolezza della navigazione alla disponibilità di servizi a terra ed all'integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante, specialmente per quanto attiene la fruibilità dell'offerta turistico – culturale regionale.

In tale documento, infatti, lo sviluppo del sistema portuale è concepito secondo tre dimensioni:

- una dimensione puntuale, dove i singoli porti e approdi esistenti vengono valorizzati attraverso la definizione di funzioni coerenti con le vocazioni proprie dei siti e attraverso la determinazione della relativa capacità di offerta in termini di strutture (posti barca e aree dedicate) e servizi;
- una dimensione lineare - orizzontale, dove ogni porto (esistente e di nuova realizzazione) gioca il proprio ruolo integrandosi con gli altri porti

dell'ambito, contribuendo alla definizione di un'identità complessiva del sub sistema (in termini vocazionali/funzionali) ed alla sua autosostenibilità (almeno per quanto riguarda i requisiti minimi di funzionalità di area) nell'intero sistema regionale;

- una dimensione perpendicolare, dove per i porti e gli approdi turistici (esistenti e di nuova realizzazione) viene esaltato il ruolo di intersezione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione.

Purtroppo, alle Linee Programmatiche del 2002 non ha fatto seguito un'adeguata politica attuativa, né una strategia di revisione ed aggiornamento.

### **3.3 Il sistema portuale della Calabria**

La Regione Calabria, evidentemente seguendo l'esempio della Toscana, ha deciso di pianificare lo sviluppo infrastrutturale del proprio sistema portuale mediante lo strumento del masterplan.

Il Masterplan per lo sviluppo della portualità Calabrese, adottato con DGR n. 450 del 14.10.2011 è stato elaborato tenendo presente che è necessario non solo “creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Gioia Tauro, Crotona, Reggio Calabria, ecc., assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità”, ma che, accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali, sia necessario inserire gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

Affinché il sistema portuale calabrese possa svolgere un ruolo importante nello sviluppo dell'economia regionale, si è ritenuto necessario, innanzitutto, puntare alla valorizzazione funzionale dei diversi porti calabresi ed alla definizione di un assetto coordinato, di un sistema integrato tra i porti caratterizzati da una stessa funzione prevalente (porti commerciali, approdi turistici e da diporto, porti pescherecci).

Si è affermato, inoltre, che il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali opere marittime debbano essere programmati nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera.

Per lo sviluppo del *masterplan* dei porti è stata presa in considerazione la suddivisione del territorio calabrese così come risultante da altri interventi programmatici territoriali in corso di elaborazione.

In particolare, sono stati individuati:

- Sistemi Territoriali identificati nel Sistema costiero “Le Porte della Calabria” che permetterà la connessione e lo sviluppo di strategie congiunte con il Sistema Interno o Montano “Cultura e Naturalità”;
- Sottosistemi Territoriali caratterizzati dalla presenza al loro interno di attrattori, suddivisi in base alle tipologie di risorse (culturali, ambientali, rurali, agroalimentari, manifatturieri, commerciali, infrastrutturali, etc.), che nel loro insieme costituiscono elementi caratteristici e identitari dei territori interessati;
- Ambiti territoriali, ovvero sistemi territoriali di notevole ampiezza, capaci di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura.

Appare evidente, in conclusione, che il *masterplan* dei porti calabresi, al pari delle “linee programmatiche” campane e, come vedremo, del *masterplan* toscano abbia il pregio di considerare la rete dei porti quale parte integrante di un contesto territoriale più ampio.

É opportuno, tuttavia, rilevare come, analogamente a quanto accaduto in Campania, anche in Calabria il *masterplan* non sia stato finora affiancato da una concreta legislazione attuativa di dettaglio.

### **3.4 Il sistema portuale delle Marche**

In tema di porti ed infrastrutture, la Regione Marche è dotata certamente di un sistema più complesso e completo.

La Regione, infatti, ha recentemente realizzato il nuovo Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto Merci e Logistica (inviato al Consiglio Regionale con DGR n. 297 del 2010), che si configura come un piano di settore cui spetta il compito di organizzare le politiche infrastrutturali, ivi comprese quelle portuali.

Il Piano tiene conto delle indicazioni contenute dal Piano Generale dei Trasporti nazionale, dal Piano della Logistica, dal Piano generale della Mobilità e dagli strumenti territoriali di coordinamento.

Il documento analizza, altresì, lo stato attuale delle infrastrutture marchigiane e lo contestualizza all'interno delle logiche di programmazione comunitaria e nazionale.

La Regione è dotata, infine, di un Piano d'Inquadramento Territoriale (PIT).

Con specifico riferimento ai porti, la L.R. 17.05.1999 n. 10 ha attribuito ai Comuni “le funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione nei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché delle opere a servizio dell'attività portuale”.

La Regione Marche, a seguito della riorganizzazione amministrativa di cui alla L.R. 20/2001, ha di recente istituito, nell'ambito del Dipartimento Territorio e Ambiente, la struttura “Risorse Idriche e Pianificazione Porti” che, fra l'altro, ha il compito di:

- elaborare il Piano Regionale dei Porti, in relazione alle prospettive di sviluppo delle attività commerciali, di servizio ai passeggeri, della pesca, della cantieristica, turistiche e da diporto;
- svolgere il coordinamento tecnico di pianificazione e programmazione degli interventi nei porti e sul demanio marittimo di competenza regionale ai sensi dell'art. 105 del D.Lgs. 112/1998;
- collaborare con gli Enti locali per la redazione dei piani regolatori dei porti ai sensi della Legge 84/94.

Proprio grazie al lavoro svolto dalla struttura “Risorse Idriche e Pianificazione Porti” è stato elaborato il progetto di Piano Regionale dei Porti, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1907 del 22/12/2008, pubblicata sul BUR n. 4 del 16/01/2009.

Interessante aspetto del Piano dei Porti delle Marche è il tentativo in esso contenuto di cogliere la prospettiva polifunzionale delle principali realtà portuali della Regione.

### **3.5 Il sistema portuale “minore” ligure**

La Liguria, come già accennato, è stata la prima Regione italiana ad elaborare ed emanare, con la D.C.R. n. 64 del 29/12/2000, un Piano Territoriale di Coordinamento della Costa (PTC), al quale è stata recentemente apportata una

variante con D.G.R. n. 936 del 27/07/2011, poi approvata a stralcio con Delibere del Consiglio Regionale n. 30 dell'11/12/2012 e n. 7 del 26/03/2014.

Si tratta di uno strumento di disciplina che tenta di pianificare, su scala territoriale e con una visione unitaria, gli interventi infrastrutturali ricadenti nella fascia costiero-marina della Regione, comprendendo, quindi, in estrema sintesi, quelli inerenti l'uso delle spiagge, gli insediamenti urbani, i trasporti via terra e la portualità.

Le articolazioni propositive e normative del Piano sono espresse con formulazioni d'efficacia diversificate e differentemente vincolanti, contemplando disposizioni sia di mero indirizzo programmatico, sia d'indirizzo vincolante per la formazione di progetti, sia, infine, norme cogenti e prevalenti rispetto agli strumenti urbanistici comunali.

Nonostante il lodevole intento di integrare diversi ambiti di disciplina, tuttavia, il PTC ligure, per quanto attiene i porti minori, risulta poco coordinato con gli strumenti pianificatori riguardanti le zone regionali non direttamente affacciate sul mare e limita la propria attenzione alle strutture turistiche, ovvero a quelle dedicate alla nautica da diporto, omettendo di disciplinare adeguatamente, ad esempio, i porti pescherecci.

Peraltro, la mancanza di un Piano Territoriale Regionale (PTR), attualmente in fase di studio, fatta eccezione per il Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico (PTCP), rende il quadro legislativo estremamente disorganico.

A ciò si aggiunga che la normativa della Regione Liguria, nel cui territorio sono situati tre porti di interesse nazionale importantissimi, ovvero Genova, Savona e Vado Ligure, è sempre stata comprensibilmente orientata allo sviluppo di tali infrastrutture e si è interessata meno delle numerose realtà portuali minori, che pure rappresentano, però, una risorsa preziosa per l'economia regionale.

Per quanto attiene i porti turistici, infine, la normativa regionale ligure, al pari di quella emanata dalla maggior parte delle altre regioni italiane, si è concentrata in particolare, o meglio quasi esclusivamente, sul potenziamento dei posti barca esistenti, senza considerare altri aspetti, quali, ad esempio, lo sviluppo delle infrastrutture viarie circostanti e di quelle per la cantieristica navale collegata.

### 3.6 Il quadro normativo della Toscana in materia di porti

Il quadro normativo di riferimento della Regione Toscana in materia di porti era costituito essenzialmente, fino al 2007, dalla L.R. n. 68/97, intitolata “*Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana*”, e dalla L.R. n. 1/2005 “*Norme sul governo del territorio*”.

La Legge R.T. n. 68 del 11.08.1997, più volte modificata nel tempo anche per effetto dell’entrata in vigore della Legge R.T. 01/05, definiva i porti turistici e stabiliva che tra i compiti della Regione Toscana in materia di portualità vi fosse la predisposizione del Piano regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (PREPAT), che doveva indirizzare e disciplinare, appunto, la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici.

La legge ne definiva i contenuti e stabiliva i criteri di approvazione da parte del Consiglio Regionale.

Essa stabiliva, altresì, che il PREPAT dovesse essere attuato attraverso i piani regolatori dei porti e degli approdi turistici ed avesse validità a tempo indeterminato, pur dovendo essere sottoposto a verifica da parte del Consiglio Regionale ogni 5 anni.

Successivamente, la L.R. n. 15/2007 ha abrogato integralmente la L.R. n. 68/97, inserendo nella L.R. 01/05 il Capo III *bis* (ovvero gli artt. 47 *bis* e 47 *ter*), dettante “*Disposizioni in materia di porti e approdi turistici*”, nonché modificando l’art. 48 (“*Piano di indirizzo territoriale*”).

La L.R. Toscana n. 66/2009 ha, altresì, completato il quadro, modificando ulteriormente gli artt. 47*bis* (“*Porti di interesse regionale. Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti*”) e 47*ter* (“*Piano regolatore portuale*”) della L.R. n. 1/2005 ed inserendovi l’art. 47 *quater* (“*Attuazione del piano regolatore portuale*”).

Infine, con intervento legislativo recentissimo, in data 10.11.2014 è stata approvata la L.R. n. 65/2014, pubblicata sul BUR n. 53, prima parte, del 12.11.2014 ed entrata in vigore il 27.11.2014, la quale, dettando le nuove “*Norme per il governo del territorio*”, ha abrogato e sostituito la vecchia L.R. n. 1/05, peraltro non senza alcuni problemi di coordinamento (cfr. par. 0).

Agli artt. 86 e ss. la nuova L.R. Toscana n. 65/2014 detta le norme in materia di porti regionali, tra l’altro prevedendo un procedimento di rilascio delle



concessioni per i porti turistici parzialmente diverso – e più snello – rispetto a quello introdotto, a livello nazionale, dal più volte citato D.P.R. n. 509/97 (Decreto Burlando).

Nel nuovo assetto normativo, inoltre – come invero già avvenuto dopo l’entrata in vigore della L.R. n. 1/05, la cui disciplina, pur abrogata, è in gran parte riprodotta dal testo normativo di ultima emanazione (L.R. n. 65/2014) – un ruolo centrale tra gli strumenti di pianificazione territoriale aventi ricadute sul sistema portuale è ricoperto dal Piano di Indirizzo Territoriale (PIT), cui si affiancano i singoli Piani Regolatori (ora “Strutturali”) dei Comuni interessati e i Piani Regolatori dei Porti, con relativi regolamenti di attuazione (art. 86 e ss.L.R. n. 65/2014).

Ai sensi dell’art. 88, comma 7, lettere e) ed f) della L.R. n. 65/2014 (sostanzialmente riprodotte dei commi *c ter*) e *c quater*) dell’art. 48 L.R. 1/2005) il PIT, che ha anche valore di piano paesaggistico ai sensi dell’art. 143 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, stabilisce la disciplina e gli indirizzi per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici; in particolare il piano di indirizzo territoriale contiene l’individuazione dei porti e approdi turistici, l’ampliamento e la riqualificazione di quelli esistenti, nonché direttive e standard per la relativa pianificazione e progettazione; esso individua, altresì, i porti di interesse regionale e prevede gli interventi di ampliamento e di riqualificazione dei porti esistenti, disciplinandone le funzioni.

Il nuovo PIT della Regione Toscana è stato promulgato con Delibera del Consiglio Regionale n. 72 del 24.07.2007 ed ha acquisito efficacia definitiva con la pubblicazione sul BURT n. 42 del 17.10.2007; è stato, quindi, recentemente integrato con valore di Piano Paesaggistico con Delibera del Consiglio Regionale n. 58 del 2.07.2014.

Esso contiene in allegato, ai sensi dell’art. 3, comma 5, lett. b), il *Masterplan “La Rete dei porti toscani”*, che è strutturato in 4 sezioni e precisamente:

- a. Il Quadro conoscitivo, caratterizzato dall’analisi di contesto del sistema portuale, delle infrastrutture e dei servizi per l’accessibilità ai vari porti commerciali e turistici. Tale quadro conoscitivo è supportato dallo studio “Indagine conoscitiva della Costa Regione Toscana”;

- b. Il Documento di Piano, che evidenzia, partendo dal quadro conoscitivo presentato, le strategie della Regione per la rete dei porti commerciali e turistici toscani, nel quadro della piattaforma logistica costiera e delle strategie del Programma regionale di Sviluppo;
- c. La Disciplina, che sottolinea il rapporto esistente tra gli strumenti della pianificazione territoriale, gli atti di governo del territorio e il sistema portuale, che costituisce risorsa unitaria di interesse regionale del territorio toscano;
- d. Il rapporto ambientale, redatto conformemente ai requisiti contenuti nell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

Disposizione importantissima della Disciplina del “Masterplan” (riportata in Appendice, al par. 0) è quella contenuta nell'art. 9, che, unitamente agli artt. 45 e 85, comma 1, della L.R. n. 65/2014 (sostanzialmente riproducenti il dettato dell'art. 47 *bis* della L.R. 1/05 come modificato dalla L.R. n. 66/2009) individua lo strumento dell'accordo di pianificazione *ex* artt. 41, 42 e 43 della stessa L.R. 65/2014 (corrispondenti agli artt. 21, 22 e 23 della abrogata L.R. n. 1/05) quale pratica ordinaria e cooperativa tra Enti per la previsione di nuove infrastrutture portuali regionali e l'ampliamento e la riqualificazione di quelle esistenti.

L'art. 9 della Disciplina del “Masterplan”, in combinato con l'art. 45 della L.R. n. 65/2014, stabilisce, infatti, che le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti e di localizzazione di nuovi porti di interesse regionale, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale o comportanti modifiche ai piani strutturali (vecchi “piani regolatori”) od operativi, sono approvate mediante gli accordi di pianificazione di cui agli articoli 41 e seguenti della medesima L.R. 65/2014 e costituiscono una definizione o variazione del PIT.

Nell'ambito di tali accordi di pianificazione i Comuni proponenti:

- a. predispongono gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali idonei alla localizzazione delle strutture portuali e i relativi livelli prestazionali da garantire, prevedendo i necessari servizi e differenziando l'offerta in relazione alla tipologia dei natanti;

- b. procedono alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della L.R. n. 1/05 e relativo regolamento (peraltro non più esistente nella L.R. n. 65/2014, con evidenti problemi di coordinamento legislativo);
- c. definiscono gli indirizzi del regolamento urbanistico o del piano regolatore portuale, affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, oltre che la differenziazione dell'offerta, riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto;
- d. definiscono la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale, con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

L'art. 9 della Disciplina del "Masterplan" impone, altresì, che, mediante la valutazione integrata di cui all'art. 11 della L.R. n. 1/2005 (non più vigente), da compiersi nell'ambito dell'adozione degli atti di governo del territorio, in particolare del piano regolatore portuale, venga definito l'idoneo dimensionamento delle infrastrutture portuali.

Ai piani regolatori portuali è, inoltre, demandata l'attuazione degli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare volte alla riqualificazione, all'adeguamento funzionale e all'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti.

Considerata la centralità dell'accordo di pianificazione nel nuovo sistema di assetto territoriale e, soprattutto, portuale toscano, appare opportuno analizzare brevemente le caratteristiche di tale strumento - peraltro contemplato pure in altri ordinamenti urbanistici regionali (ad es. quello della Liguria), ma in maniera diversa e con minore importanza - e della procedura di valutazione integrata ad esso collegata.

L'art. 41 della L.R. n. 65/2014 impone che, qualora appaia opportuna, ai fini del coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale, la definizione o variazione contestuale di almeno due di essi, il Comune interessato, la provincia o la Regione, in base all'interesse prevalente, promuovono la conclusione di un apposito accordo di pianificazione.

Con l'accordo di pianificazione le amministrazioni coinvolte definiscono consensualmente le modifiche da apportare ai rispettivi strumenti della pianificazione territoriale e, ove ritenuto necessario per il perseguimento degli obiettivi di governo del territorio, anche ai piani operativi con le forme e le modalità procedurali previste dall'articolo 42.

Qualora, però, verificano che il progetto di piano proposto non comporta la variazione degli altri strumenti ed atti di governo del territorio ad esso correlati, ne prendono semplicemente atto e la procedura di approvazione del piano prosegue secondo le forme ordinarie.

Nell'ipotesi dei piani regolatori portuali di cui all'art. 5 della L. 84/1994, tuttavia, stante la notevole incidenza degli stessi sull'intero assetto del territorio e, quindi, sugli altri strumenti urbanistici, l'art. 44 della L.R. n. 65/2014 (corrispondente sostanzialmente al comma 4 dell'art. 21 L.R. n. 1/2005) stabilisce che si proceda, in ogni caso, mediante accordi di pianificazione, a cui partecipino comunque la Regione, i comuni, la provincia e l'Autorità Portuale interessati.

Quanto alla relativa procedura, gli artt. 42 e 43 della L.R. n. 65/2014 (22 e 23 della L.R. n. 1/2005) prevedono che il soggetto promotore dell'accordo convochi una conferenza tra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti al fine di esaminare il progetto predisposto al fine, comprensivo della documentazione tecnica necessaria per l'adozione degli atti di cui agli articoli 22, 23 e 24 della L.R. n. 10/2010 e di verificare la necessità e la possibilità di concludere l'accordo medesimo, trasmettendo agli enti convocati, almeno trenta giorni (sessanta nella vigenza della L.R. n. 1/05) prima della data di convocazione, il relativo progetto.

Il soggetto promotore acquisisce, prima della data di convocazione della conferenza di servizi, i pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, come definiti dall'art. 4 della L.R. n. 10/2010, sugli elaborati tecnici di cui sopra, ai fini della conclusione della conferenza.

Qualora, nel corso della conferenza si accerti la necessità di procedere alla modifica di almeno uno degli strumenti della pianificazione territoriale o degli atti di governo del territorio emanati da un Ente diverso da quello promotore, i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza procedono, consensualmente, alla stipulazione di un'apposita intesa preliminare.

Le amministrazioni che hanno siglato l'intesa preliminare procedono, quindi, all'adozione dei relativi strumenti della pianificazione o delle loro varianti, esplicitando i contenuti dell'intesa e tenendo conto di tutte le condizioni e prescrizioni concordate con l'intesa medesima.

Gli strumenti della pianificazione, insieme all'intesa preliminare siglata, sono depositati presso ciascuna amministrazione per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

Entro tale termine perentorio, tutti possono prendere visione dell'atto e dell'intesa depositati, presentando eventualmente le osservazioni che ritengano opportune.

Quindi, l'amministrazione promotrice dell'accordo di pianificazione procede alla nuova convocazione delle altre amministrazioni partecipanti all'intesa, ai fini della conclusione definitiva dell'accordo medesimo.

L'accordo di pianificazione conferma l'intesa preliminare, tenendo conto delle osservazioni eventualmente pervenute.

L'accordo, siglato dai legali rappresentanti delle amministrazioni partecipanti all'intesa, è ratificato dagli organi competenti delle medesime amministrazioni entro sessanta giorni a pena di decadenza.

Successivamente alla conclusione dell'accordo, le amministrazioni approvano definitivamente lo strumento della pianificazione territoriale, in conformità con le modifiche concordate nell'accordo medesimo.

È opportuno, inoltre, ribadire come, in tema di piani dei porti (strumenti pianificatori soggetti a Valutazione Ambientale Strategica), nella fase preliminare dell'*iter* dei relativi accordi di pianificazione, l'amministrazione promotrice fosse tenuta ad effettuare, ai sensi del combinato disposto dell'art. 11 L.R. n. 1/2005, oggi abrogato, e dell'art. 9 della Disciplina del Masterplan "La rete dei porti Toscani", una valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana del piano da adottare.

La valutazione integrata comprendeva la verifica tecnica di compatibilità relativamente all'uso delle risorse essenziali del territorio.

Attualmente – giova ribadirlo – l'art. 11 della L.R. n. 1/05, disciplinante la valutazione integrata, è stato abrogato dalla L.R. n. 65/2014, creando alcuni

problemi di coordinamento normativo, attesa peraltro la permanente vigenza dell'art. 9 della Disciplina del Masterplan "*La rete dei porti toscani*".

Si ritiene, tuttavia, che l'apparente discrasia possa essere agevolmente superata in considerazione del fatto che la valutazione integrata sembra essere stata sostituita, ex art. 42 L.R. n. 65/2014, dall'acquisizione dei pareri tecnico-ambientali di cui all'art. 4 della L.R. n. 10/2010 (che, comunque, concernono un ambito più limitato rispetto a quello della valutazione integrata di cui al vecchio art. 11 L.R. n. 1/05).

Restano, in ogni caso, applicabili le disposizioni in tema di VAS, Valutazione Strategica Ambientale, e di VIA, Valutazione di Impatto Ambientale.

Per completare la disamina dell'articolato quadro normativo toscano in materia di portualità, è doveroso, infine, evidenziare che la Regione Toscana, unica in Italia, ha anche deciso di istituire, con L.R. n. 23 del 2012, una Autorità Portuale Regionale, dotata di caratteristiche, struttura e funzioni simili a quelle delle Autorità Portuali create dalla L. 84/1994 ed avente competenza amministrativa sui porti di interesse regionale di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo.

Si tratta di un ente dipendente della Regione con personalità giuridica di diritto pubblico, istituito ai sensi dell'articolo 50 dello Statuto Regionale, dotato di autonomia tecnico-giuridica, organizzativa, amministrativa e contabile.

Ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 23/2012, "*l'Autorità svolge le seguenti funzioni:*

- a) adozione del piano annuale delle attività;*
- b) pianificazione delle aree portuali;*
- c) progettazione e realizzazione delle opere portuali;*
- d) gestione e manutenzione delle aree portuali;*
- e) rilascio e gestione delle concessioni demaniali e di ogni altra concessione o autorizzazione nelle aree portuali;*
- f) formulazione, con le procedure di cui all'articolo 6, comma 2, e articolo 9, comma 2, lettera d), della proposta di bilancio preventivo economico annuale e pluriennale, e della proposta di bilancio di esercizio, per gli adempimenti previsti dall'articolo 18."*

Gli organi dell’Autorità Portuale regionale sono i comitati portuali (uno per ciascun porto di competenza), il segretario generale e il collegio dei revisori dei conti.

Il Presidente della Giunta Regionale assume il ruolo di presidente di ciascun comitato portuale.

### **3.7 Il quadro normativo in tema di portualità nel Lazio**

Per quanto concerne la pianificazione, realizzazione e amministrazione dei porti della Regione Lazio, vengono in rilievo principalmente i seguenti provvedimenti normativi:

#### **3.7.1 *La Legge Urbanistica Regionale n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i.***

La L.R. n. 38 del 23 dicembre 1999 e s.m.i. “Norme sul governo del territorio” regola la pianificazione territoriale e urbanistica del Lazio.

L’adozione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nonché delle relative variazioni, competono alla regione, alle province, alla città metropolitana di Roma, ai Comuni e alle loro associazioni.

La pianificazione territoriale regionale si esplica mediante il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG).

I piani territoriali regionali di settore integrano e specificano il PTRG, in coerenza con gli obiettivi e le linee di organizzazione territoriale da quest'ultimo previsti.

Il PTRG definisce gli obiettivi generali da perseguire in relazione all’uso ed all’assetto del territorio della regione, dettando disposizioni strutturali e programmatiche.

A livello provinciale la pianificazione territoriale si esplica mediante il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG); esso indica, in particolare, i sistemi delle infrastrutture, le attrezzature, gli impianti e gli interventi complessi di interesse pubblico di rilevanza provinciale.

La pianificazione comunale si esplica mediante il Piano Urbanistico Comunale Generale (PUCG) con lo scopo di delineare i cardini dell'assetto del territorio comunale.

Per quanto riguarda i porti, infine, occorre ribadire che la L. 84/94 ha previsto la redazione di appositi Piani Regolatori Portuali, i quali vengono elaborati dall'Autorità Portuale, ove istituita, ovvero dall'Ente Locale di competenza.

### **3.7.2 Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR)**

La Giunta Regionale del Lazio, con deliberazioni nn. 556 e 1025 del 2007, ha adottato il nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR), ai sensi degli artt. 21 e ss. della L.R. n. 24/98.

Il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale è lo strumento di pianificazione attraverso cui, nel Lazio, la Pubblica Amministrazione disciplina le modalità di governo del paesaggio, indicando le relative azioni volte alla sua conservazione, valorizzazione e ripristino.

Il PTPR si configura quale piano urbanistico territoriale con finalità di salvaguardia dei valori paesistico-ambientali ai sensi dell' art. 135 del D.lgs n. 42/2002.

Con riferimento all' assetto del governo del territorio, definito dalla legge urbanistica regionale, il PTPR si pone inoltre quale strumento di pianificazione territoriale di settore, ai sensi degli articoli 12, 13 e 14 della L.R. n. 38/99, costituendo integrazione, completamento e specificazione del Piano Territoriale Generale Regionale (PTGR).

### **3.7.3 Le norme sul regime concessorio delle aree portuali minori**

Relativamente ai porti minori, vengono, inoltre, in rilievo, l'art. 129 della L.R. n. 14/99 – ai sensi del quale la competenza al rilascio della concessione demaniale marittima per i porti turistici e gli approdi turistici, all'esito della procedura di cui al D.P.R. 509/97, spetta alla Regione, fermo restando il conferimento ai Comuni di tutte le altre funzioni amministrative connesse – e la L.R. n. 13/2007 (recante norme sull'organizzazione del sistema turistico laziale), che invece attribuisce ai Comuni la competenza al rilascio delle concessioni demaniali marittime per alcune attività turistico-ricreative, tra cui i punti di ormeggio.



Occorre menzionare, infine, la Delibera della Giunta Regionale n. 4740 del 14.09.1999, mediante la quale è stato istituito lo Sportello Unico Regionale dei Porti, con il compito di raccogliere tutti i pareri richiesti alla Regione in tema di concessioni demaniali marittime per la realizzazione e gestione di strutture per la nautica da diporto.

#### **3.7.4 Il Piano di Coordinamento dei Porti, la Cabina di Regia del Mare e le Linee Guida per la redazione del Piano dei porti e delle Coste della Regione Lazio**

La Regione Lazio, con Delibera del Consiglio Regionale n. 491 del 1998, ha adottato l'attuale Piano Regionale di Coordinamento dei Porti, che rappresenta sostanzialmente un aggiornamento del primo Piano dei Porti redatto nel 1983.

Nel 2010 la Regione ha, inoltre, istituito la “Cabina di Regia del Mare” per *“il coordinamento e l'integrazione delle politiche settoriali relative alla politica marittima, oltre che per l'attuazione del programma integrato di interventi che consentono di valorizzare e salvaguardare le risorse strutturali e ambientali, di diversificare l'offerta turistica, di potenziare le attività produttive marittime”*.

Essa ha il compito di favorire il confronto tra le parti istituzionali, raccordare gli interventi dei vari soggetti interessati, coordinare l'iter procedurale del programma integrato degli interventi e predisporre un Programma strategico della politica marittima del Lazio.

Successivamente, l'Amministrazione Regionale ha redatto le “Linee Guida per la redazione del nuovo Piano dei Porti e delle Coste della Regione Lazio”.

Nel settore della portualità minore e turistica, l'obiettivo perseguito dalle “Linee Guida” è quello di costituire un sistema di porti e approdi strutturato secondo una gerarchia e una distribuzione territoriale in grado di offrire una copertura costante di servizi e funzioni di elevato livello qualitativo.

### **3.8 Riflessioni conclusive**

Dalla panoramica delle varie normative regionali sopra delineata, e riassunta in Tabella 1, emerge un quadro piuttosto eterogeneo e variegato, in cui spicca, per organicità, originalità e concretezza l'esperienza della Toscana.

Invero, appare chiaro come la Regione Toscana abbia implementato nel tempo un sistema di strumenti giudici operativi, in grado di garantire, meglio che nelle altre realtà regionali, il governo e la pianificazione del territorio e della rete infrastrutturale, avuto particolare riguardo al sistema portuale.

Una breve e sommaria comparazione tra tale complesso normativo e la corrispondente legislazione in tema di porti elaborata dalle altre regioni italiane, pure di quelle che sono riuscite a creare e strutturare nel tempo sistemi di pianificazione del territorio e delle infrastrutture portuali di livello senza dubbio soddisfacente, evidenzia con immediatezza la qualità ed organicità del quadro giuridico promulgato, in subiecta materia, dalla Regione Toscana.

Basti pensare all'ideazione e predisposizione del Masterplan dei porti toscani non già come documento isolato e non coordinato rispetto agli altri atti di pianificazione regionale, alla stregua della maggior parte degli strumenti pianificatori dei porti promulgati da altre Regioni, bensì come allegato di un più ampio strumento di programmazione territoriale ed infrastrutturale, qual è il Piano di Indirizzo Territoriale (PIT).

Si tratta di una differenza di impostazione fondamentale, posto che solo la piena integrazione del Piano dei Porti in un documento di più ampio respiro, ovvero, ad esempio, in un Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti o addirittura in un Piano Regolatore Generale regionale, potrebbe consentire di individuare le migliori traiettorie di sviluppo della rete dei porti, coordinandola al meglio con la pianificazione delle altre infrastrutture e con i progetti urbanistici del territorio circostante.

Altra innovazione fondamentale del sistema toscano è rappresentata dall'introduzione dell'accordo di pianificazione quale ordinario strumento di cooperazione interistituzionale in fase di progettazione e predisposizione di nuove infrastrutture portuali o di modifiche a quelle esistenti.

Tale strumento di cooperazione, coordinamento e verifica tra diverse amministrazioni, infatti, appare assai più snello e flessibile delle procedure adottate da altre Regioni, nonché in grado di anticipare e semplificare i passaggi della classica "conferenza di servizi" introdotta dal Decreto Burlando (per i porti turistici) ed adottata dalle varie legislazioni regionali (inclusa la Toscana); l'accordo di pianificazione consente, infatti, di ridurre e semplificare i tempi e le procedure di predisposizione e realizzazione dei piani urbanistici.

Basti pensare che, ai sensi degli artt. 41 e ss. della recentissima L.R. Toscana n. 65/2014, i tempi dell'accordo di pianificazione sono stati ridotti complessivamente a 90 giorni.

Infine, la decisione della Regione Toscana, pur discutibile sotto diversi profili, di istituire un'Autorità Portuale Regionale appare senz'altro dotata di un innegabile profilo di concretezza, troppo spesso assente nella legislazione di molte altre regioni italiane in ambito di pianificazione e governo del territorio.

Non v'è dubbio, infatti, che un'Autorità Portuale Regionale strutturata alla stregua delle Autorità Portuali "statali", dotata di analoghe funzioni e di una certa autonomia contabile, sia in grado di consentire una migliore gestione delle infrastrutture portuali di propria competenza rispetto ad altri enti, diversamente istituiti da altre Regioni, aventi prevalentemente un ruolo consultivo, un'operatività limitata, nonché poteri e prerogative piuttosto indefiniti.

Tabella 1 Tabella comparativa dei sistemi portuali regionali esaminati

	<b>Classificazione dettagliata regionale dei porti minori e descrizione della loro vocazione</b>	<b>Pianificazione territoriale regionale</b>	<b>Pianificazione portuale regionale</b>	<b>Concreta integrazione tra pianificazione portuale e pianificazione territoriale regionale</b>
<b>Sicilia</b>	Si	Si	Si (solo per i porti turistici)	No
<b>Campania</b>	No	Si	Si	No
<b>Calabria</b>	No	Si	Si	No
<b>Emilia Romagna</b>	No	Si	Si	No
<b>Marche</b>	No	Si	Si	No
<b>Liguria</b>	No	Si (solo Piano Territoriale di Coordinamento Paesistico)	Si (Piano Territoriale di Coordinamento della Costa)	No
<b>Toscana</b>	No (legge abrogata)	Si	Si	Si
<b>Lazio</b>	No	Si	Si	No

# Allegati

---

## Allegati al Capitolo 1

*Estratto del "Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea" -  
ex TCE (artt. 56, 101, 102, 106 e 345).*

[...omissis...]

### **Art. 56 (ex art. 49 TCE)**

Nel quadro delle disposizioni seguenti, le restrizioni alla libera prestazione dei servizi all'interno dell'Unione sono vietate nei confronti dei cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro che non sia quello del destinatario della prestazione.

Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono estendere il beneficio delle disposizioni del presente capo ai prestatori di servizi, cittadini di un paese terzo e stabiliti all'interno dell'Unione.

[...omissis...]

### **Art. 101 (ex art. 81 TCE)**

1. Sono incompatibili con il mercato interno e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese e tutte le pratiche concordate che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato interno ed in particolare quelli consistenti nel:

- a) fissare direttamente o indirettamente i prezzi d'acquisto o di vendita ovvero altre condizioni di transazione;
- b) limitare o controllare la produzione, gli sbocchi, lo sviluppo tecnico o gli investimenti;
- c) ripartire i **mercati** o le fonti di approvvigionamento;

d) applicare, nei rapporti commerciali con gli altri contraenti, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, così da determinare per questi ultimi uno svantaggio nella concorrenza;

e) subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

2. Gli accordi o decisioni, vietati in virtù del presente articolo, sono nulli di pieno diritto.

3. Tuttavia, le disposizioni del paragrafo 1 possono essere dichiarate inapplicabili:

- a qualsiasi accordo o categoria di accordi fra imprese,

- a qualsiasi decisione o categoria di decisioni di associazioni di imprese, e

- a qualsiasi pratica concordata o categoria di pratiche concordate,

che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva, ed evitando di:

a) imporre alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi;

b) dare a tali imprese la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi.

### **Articolo 102 (ex art. 82 TCE)**

È incompatibile con il mercato interno e vietato, nella misura in cui possa essere pregiudizievole al commercio tra Stati membri, lo sfruttamento abusivo da parte di una o più imprese di una posizione dominante sul mercato interno o su una parte sostanziale di questo.

Tali pratiche abusive possono consistere in particolare:

a) nell'imporre direttamente od indirettamente prezzi d'acquisto, di vendita od altre condizioni di transazione non eque;

b) nel limitare la produzione, gli sbocchi o lo sviluppo tecnico, a danno dei consumatori;

c) nell'applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza;

d) nel subordinare la conclusione di contratti all'accettazione da parte degli altri contraenti di prestazioni supplementari, che, per loro natura o secondo gli usi commerciali, non abbiano alcun nesso con l'oggetto dei contratti stessi.

[...omissis...]

#### **Articolo 345 (ex art. 295 TCE)**

I trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri.

#### ***Decreto Legislativo n. 171 del 18.07.2005 "Codice della Nautica da Diporto ed attuazione della Direttiva 2003/44/CE"***

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003», ed in particolare l'articolo 1 e l'allegato B;

Vista la direttiva 2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto;

Vista la legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, recante norme sulla navigazione da diporto;

Visto il decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto;

Visto il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, recante disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431, recante regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche;

Vista la legge 8 luglio 2003, n. 172, e successive modificazioni, recante disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica, ed in particolare l'articolo 6, recante delega al Governo per l'emanazione del codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto;

Viste le preliminari deliberazioni del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del 15 ottobre 2004 e del 20 maggio 2005;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, espresso nella seduta del 3 marzo 2005;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 1° luglio 2005;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro delle politiche comunitarie, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'economia e delle finanze, della salute, delle comunicazioni, per la funzione pubblica, della giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca e delle attività produttive;

Emana il seguente decreto legislativo:

## **Titolo I**

### **REGIME DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO**

#### **Capo I**

##### **Disposizioni generali**



**Art. 1.*****Finalità e ambito di applicazione***

1. Le disposizioni del presente codice si applicano alla navigazione da diporto, anche se esercitata per fini commerciali mediante le unità da diporto di cui all'articolo 3 del presente codice, ivi comprese le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172. (1)

2. Ai fini del presente codice si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172, ferma restando la disciplina ivi prevista. (1)

3. Per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative. Ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di ventiquattro metri.

(1) Comma così sostituito dall'art. 3, comma 7, D.L. 13 maggio 2011, n. 70, convertito, con modificazioni, dalla L. 12 luglio 2011, n. 106.

**Art. 2.*****Uso commerciale delle unità da diporto***

1. L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

a) è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;

b) è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;

c) è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

2. L'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata nei relativi registri di iscrizione, con l'indicazione delle attività svolte

e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione, nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione.

3. Qualora le attività di cui al comma 1 siano svolte con unità da diporto battenti bandiera di uno dei Paesi dell'Unione europea o extraeuropei, l'esercente presenta all'autorità marittima o della navigazione interna con giurisdizione sul luogo in cui l'unità abitualmente staziona una dichiarazione contenente le caratteristiche dell'unità, il titolo che attribuisce la disponibilità della stessa, nonché gli estremi della polizza assicurativa a garanzia delle persone imbarcate e di responsabilità civile verso terzi e della certificazione di sicurezza in possesso. Copia della dichiarazione, timbrata e vistata dalla predetta autorità, deve essere mantenuta a bordo. (1)

4. Le unità da diporto di cui al comma 1, lettera a), possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite.

(1) Comma così modificato dall'art. 60, comma 2, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27.

### **Art. 3.**

#### ***Unità da diporto***

1. Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:  
a) unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;

b) nave da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto;

c) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b);

d) natante da diporto: si intende ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui alla lettera b).

## Capo II

### Progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto

#### Art. 4.

##### *Ambito di applicazione*

Le disposizioni del presente capo si applicano:

- a) per quanto riguarda la progettazione e la costruzione, a:
    - 1) unità da diporto, anche parzialmente completate, con scafo di lunghezza compresa tra duevirgolacinque e ventiquattro metri;
    - 2) moto d'acqua, come definite dall'articolo 5;
    - 3) componenti di cui all'allegato I, quando sono immessi sul mercato comunitario separatamente e sono destinati ad essere installati;
  - b) per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico, a:
    - 1) motori di propulsione che sono installati o specificamente destinati ad essere installati su o in unità da diporto e moto d'acqua;
    - 2) motori di propulsione installati su o in tali unità oggetto di una modifica rilevante del motore;
  - c) per quanto riguarda le emissioni acustiche, a:
    - 1) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato;
    - 2) unità da diporto con motore di propulsione entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato oggetto di una trasformazione rilevante dell'unità e successivamente immesse sul mercato comunitario entro i cinque anni successivi alla trasformazione;
    - 3) moto d'acqua;
    - 4) motori fuoribordo e entro bordo con comando a poppa con scarico integrato destinati ad essere installati su unità da diporto.
2. Le disposizioni del presente capo non si applicano a:
- a) per quanto riguarda il comma 1, lettera a):
    - 1) unità destinate unicamente alle regate, comprese le unità a remi e le unità per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal costruttore;
    - 2) canoe e kayak, gondole e pedalo';
    - 3) tavole a vela;
    - 4) tavole da surf, comprese le tavole a motore;
    - 5) originali e singole riproduzioni di unità storiche, progettate prima dell'anno 1950, ricostruite principalmente con i materiali originali e identificate in tale senso dal costruttore;

- 6) unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario;
  - 7) unità realizzate per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;
  - 8) unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio ed a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella direttiva 82/714/CEE del Consiglio, del 4 ottobre 1982, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, indipendentemente dal numero di passeggeri;
  - 9) sommergibili;
  - 10) veicoli a cuscino d'aria;
  - 11) aliscafi;
  - 12) unità a vapore a combustione esterna, alimentate a carbone, coke, legna, petrolio o gas;
- b) per quanto riguarda il comma 1, lettera b):
- 1) motori di propulsione installati, o specificamente destinati ad essere installati, su: unità destinate unicamente alle regate e identificate in tale senso dal costruttore, unità sperimentali, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario, unità specificamente destinate ad essere dotate di equipaggio e a trasportare passeggeri a fini commerciali, salvo le unità da diporto utilizzate per noleggio o per l'insegnamento della navigazione da diporto, in particolare quelle definite nella citata direttiva 82/714/CEE, indipendentemente dal numero di passeggeri, sommergibili, veicoli a cuscino d'aria e aliscafi;
  - 2) originali e singole riproduzioni di motori di propulsione storici, basati su un progetto anteriore all'anno 1950, non prodotti in serie e montati sulle unità di cui al comma 2, lettera a), numeri 5) e 7);
  - 3) motori di propulsione costruiti per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni;
- c) per quanto riguarda il comma 1, lettera c), a tutte le unità di cui alla lettera b) del presente comma, le unità costruite per uso personale, sempre che non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario durante un periodo di cinque anni.
3. Le disposizioni del presente capo si applicano alle moto d'acqua e alle emissioni di gas di scarico ed acustiche di cui al comma 1, a decorrere dalla

prima immissione sul mercato o messa in servizio successiva alla data di entrata in vigore del presente codice.

4. Le disposizioni del presente capo si applicano anche alle unità da diporto utilizzate per noleggio, locazione, insegnamento della navigazione da diporto o come unità appoggio per le immersioni subacquee, purché immesse sul mercato per finalità di diporto.

## **Art. 5.**

### ***Definizioni***

1. Ai fini del presente capo, si intende per:

a) unità da diporto parzialmente completata: una unità costituita dallo scafo e da uno o più altri componenti;

b) moto d'acqua: un natante da diporto di lunghezza inferiore a quattro metri, che utilizza un motore a combustione interna con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinato ad essere azionato da una o più persone non collocate al suo interno;

c) motore di propulsione: qualsiasi motore a combustione interna, ad accensione a scintilla o per compressione, utilizzato a fini di propulsione, compresi i motori a due tempi e a quattro tempi entro bordo, i motori entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e i motori fuoribordo;

d) modifica rilevante del motore: la modifica di un motore:  
1) che possa aver per effetto il superamento dei limiti di emissione del motore stabiliti nell'allegato II, paragrafo B; le sostituzioni ordinarie di componenti del motore che non alterano le caratteristiche di emissione non sono considerate una modifica rilevante del motore;

2) che determina un aumento superiore al quindici per cento della potenza nominale del motore;

e) trasformazione rilevante dell'unità: la trasformazione di un'unità che:

1) modifica il mezzo di propulsione dell'unità;

2) comporta una modifica rilevante del motore;

3) altera l'unità in misura tale che essa possa considerarsi una diversa unità;

f) mezzo di propulsione: il meccanismo mediante il quale l'unità è mossa in particolare eliche o sistemi di propulsione meccanica a getto d'acqua;

g) famiglia di motori: il raggruppamento, effettuato dal costruttore, di motori che, per la loro progettazione, presentano caratteristiche di emissione di gas di scarico simili e che sono conformi ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo;

- h) costruttore: persona fisica o giuridica che progetta e costruisce un prodotto cui si applica il presente capo o che fa progettare o costruire tale prodotto con l'intenzione di immetterlo sul mercato per proprio conto;
- i) mandatario: persona fisica o giuridica stabilita nel territorio dell'Unione europea, destinatario di un mandato scritto del costruttore di agire a suo nome per quanto riguarda gli obblighi impostigli dal presente capo.

## **Art. 6.**

### ***Requisiti essenziali di sicurezza***

1. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, devono essere conformi ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori indicati nell'allegato II.
2. I motori entrobordo e i fuoribordo a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido, devono essere conformi ai requisiti stabiliti, in aderenza alla normativa comunitaria, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
3. La marcatura CE di cui all'articolo 8 attesta la conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, ai requisiti indicati al comma 1, salvo quanto previsto dall'articolo 12.
4. I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, si presumono conformi ai requisiti indicati dal comma 1 qualora soddisfino le pertinenti norme nazionali adottate in applicazione delle norme armonizzate pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea.

## **Art. 7.**

### ***Immissione in commercio e messa in servizio***

1. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio per uso conforme alla loro destinazione i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, che soddisfano i requisiti di sicurezza indicati all'articolo 6 e che recano la marcatura CE di cui all'articolo 8.
2. Possono, inoltre, essere immessi in commercio e messi in uso i motori entrobordo e fuoribordo quattro tempi a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido, derivati da motori aventi le specifiche CE.
3. Possono essere immesse in commercio le unità da diporto parzialmente completate che soddisfino i requisiti indicati all'articolo 6, destinate, per la dichiarazione del costruttore o del suo mandatario stabilito nell'Unione europea

o della persona responsabile dell'immissione sul mercato, ad essere completate da altri.

4. La dichiarazione di cui al comma 3 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;
- b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;
- c) descrizione dell'unità da diporto parzialmente completata;
- d) dichiarazione attestante che l'unità da diporto é destinata ad essere completata da altri e che essa é conforme ai requisiti essenziali previsti, in questa fase di costruzione, dall'allegato II.

5. Possono essere immessi in commercio e messi in servizio i componenti di cui all'articolo 4, comma 1, recanti la marcatura CE di cui all'articolo 8, accompagnati da una dichiarazione di conformità, di cui all'allegato VIII, che sono destinati ad essere incorporati nelle unità da diporto, conformemente alla dichiarazione del costruttore o del suo mandatario nel territorio comunitario, ovvero, in caso di importazione da un Paese terzo, di colui che immette i componenti sul mercato comunitario.

6. La dichiarazione di cui al comma 5 contiene i seguenti elementi:

- a) nome e indirizzo del costruttore;
- b) nome e indirizzo del mandatario del costruttore stabilito nel territorio comunitario o della persona responsabile dell'immissione sul mercato;
- c) descrizione dei componenti;
- d) dichiarazione attestante che i componenti sono conformi ai pertinenti requisiti essenziali di cui all'allegato II.

7. Possono essere immessi in commercio o messi in servizio i motori di propulsione entroborde e entroborde con comando a poppa senza scarico integrato, i motori omologati a norma del provvedimento di recepimento della direttiva 97/68/CE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1997, conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I della medesima, nonché i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CE, del Consiglio, del 3 dicembre 1987, se il costruttore o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea dichiara, ai sensi dell'allegato VIII, punto 3, che il motore soddisfa i requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente capo, quando sia installato in un'unità da diporto o in una moto d'acqua secondo le istruzioni fornite dal costruttore.

8. In occasione di fiere, mostre e dimostrazioni, possono essere presentati i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, anche se non conformi alle disposizioni del presente capo, purché sia indicato espressamente e in modo visibile che

detti prodotti non possono essere immessi in commercio o messi in servizio finché non siano resi conformi.

#### **Art. 8.**

##### ***Marcatura CE di conformità***

1. Quando sono immessi sul mercato, i seguenti prodotti devono recare la marcatura CE di conformità apposta da un organismo di uno Stato membro dell'Unione europea, secondo le modalità di cui all'allegato III;
  - a) unità da diporto, moto d'acqua e componenti di cui all'allegato I, considerati conformi ai corrispondenti requisiti essenziali di cui all'allegato II;
  - b) motori fuoribordo considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C;
  - c) motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato considerati conformi ai requisiti essenziali di cui all'allegato II, paragrafi B e C.
2. La marcatura CE di conformità, come indicato nell'allegato III, deve essere apposta in modo visibile, leggibile e indelebile sulle unità da diporto e sulle moto d'acqua di cui al punto 2.2 dell'allegato II, paragrafo A, sui componenti di cui all'allegato I o sul loro imballaggio e sui motori fuoribordo ed entro bordo con comando a poppa con scarico integrato di cui al punto 1.1 dell'allegato II, paragrafo B. La marcatura CE deve essere corredata dal numero di identificazione dell'organismo responsabile dell'attuazione delle procedure di cui agli allegati X, XI, XII, XIII e XIV.
3. È vietato apporre marchi o iscrizioni sui prodotti contemplati dal presente capo che possano indurre in errore i terzi circa il significato o la forma della marcatura CE. Sui prodotti contemplati nel presente capo o sul loro imballaggio può essere apposto ogni altro marchio, purché questo non limiti la visibilità e la leggibilità della marcatura CE.
4. Qualora i prodotti oggetto del presente capo siano disciplinati da altre direttive relative ad aspetti diversi e che prevedano l'apposizione della marcatura CE, quest'ultima indica che gli stessi si presumono conformi anche alle disposizioni di tali direttive. La marcatura CE indica che il prodotto è conforme alle direttive applicabili o alle pertinenti parti delle stesse. In tale caso i riferimenti alle suddette direttive applicate dal costruttore, quali pubblicate nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea, devono essere riportati nei documenti, nelle dichiarazioni di conformità o istruzioni per l'uso che, in base a queste direttive, accompagnano tali prodotti.



## **Art. 9.**

### ***Valutazione della conformità***

1. Prima di immettere sul mercato o mettere in servizio i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, il costruttore o il suo mandatario stabilito nell'Unione europea espletano le procedure di cui ai commi 2, 3 e 4. Per le unità da diporto, in caso di valutazione della conformità successiva alla costruzione, se né il costruttore né il mandatario stabilito nella Comunità assumono la responsabilità per la conformità del prodotto al presente capo, questa può essere assunta da una persona fisica o giuridica stabilita nella Comunità che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio sotto la propria responsabilità. In tale caso la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve presentare una domanda a un organismo notificato ai fini di una relazione successiva alla costruzione. La persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio deve fornire all'organismo notificato tutti i documenti disponibili ed i dati tecnici relativi alla prima immissione sul mercato del prodotto nel Paese di origine. L'organismo notificato esamina il singolo prodotto ed effettua calcoli e altre valutazioni per assicurarne la conformità equivalente ai pertinenti requisiti di cui all'articolo 6. In tale caso la targhetta del costruttore descritta all'allegato II, punto 2.2, deve contenere la dizione «certificazione successiva alla costruzione». L'organismo notificato redige la dichiarazione di conformità concernente la valutazione eseguita e informa la persona che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio riguardo ai suoi obblighi. Detta persona redige la dichiarazione di conformità di cui all'allegato VIII e appone o fa apporre sul prodotto la marcatura CE con il numero distintivo del pertinente organismo notificato.

2. Per quanto riguarda la progettazione e la costruzione dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), il costruttore di unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità espletano le seguenti procedure per le categorie di progettazione A, B, C e D, di cui al punto 1 dell'allegato II, paragrafo A:

a) per le categorie A e B:

- 1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra due virgolacinque e dodici metri: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;

- 2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B), di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C), di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;
- b) per la categoria C:
- 1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra duevirgolacinque e dodici metri: in caso di rispetto delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II, paragrafo A: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H; in caso di inosservanza delle norme armonizzate relative ai punti 3.2 e 3.3 dell'allegato II paragrafo A: controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;
- 2) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra 12 e 24 metri: esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;
- c) per la categoria D:
- 1) per le unità con scafo di lunghezza compresa tra duevirgolacinque e ventiquattro metri: controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H;
- d) per le moto d'acqua:
- 1) controllo di fabbricazione interno (modulo A) di cui all'allegato IV, o controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;
- e) per i componenti di cui all'allegato I:
- 1) uno dei seguenti moduli: B + C, B + D, B + F, G, H di cui agli allegati VI, VII, X, XI, XII, XIII.

3. Per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), il costruttore dei motori o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano l'esame CE del tipo (modulo B) di cui all'allegato VI, completato dalla conformità al tipo (modulo C) di cui all'allegato VII, oppure uno dei seguenti moduli: B + D, B + E, B + F, G, H di cui agli allegati VI, X, XI, XII, XIII, XIV;

4. Per quanto riguarda le emissioni acustiche:

a) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), numeri 1) e 2), il costruttore dell'unità o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano:

1) se le prove sono effettuate utilizzando le norme armonizzate per la misurazione del rumore: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII ovvero la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

2) se per la valutazione si utilizzano il numero di Froude e il rapporto potenza/dislocamento: il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo A) di cui all'allegato IV, o il controllo di fabbricazione interno e prove (modulo AA) di cui all'allegato V, o la verifica di un unico prodotto (modulo G) di cui all'allegato XII, ovvero la garanzia qualità totale (modulo H) di cui all'allegato XIII;

3) se per la valutazione sono utilizzati dati certificati relativi all'unità di riferimento, stabiliti conformemente al numero 1): il controllo di fabbricazione interno, modulo A, di cui all'allegato IV o il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari, modulo AA, di cui all'allegato V o la verifica di un unico prodotto, modulo G, di cui all'allegato XII o la garanzia qualità totale, modulo H, di cui all'allegato XIII;

b) per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera c), numeri 3) e 4), il costruttore della moto d'acqua o del motore o il suo mandatario stabilito nella Comunità applicano il controllo di fabbricazione interno e i requisiti supplementari di cui all'allegato V (modulo AA) o il modulo G o H di cui agli allegati XII e XIII.

5. Le avvertenze e le istruzioni d'uso, nonché la documentazione relativa ai mezzi di attestazione di conformità, devono essere redatte anche nella lingua italiana.

6. Gli organismi di cui all'articolo 10 trasmettono al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle approvazioni rilasciate, delle revoche e dei dinieghi di approvazione sui prodotti di cui all'articolo 4, comma 1.

7. Le spese per la valutazione della conformità sono a carico del richiedente.

#### **Art. 10.**

##### ***Organismi di certificazione***

1. Possono essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità di cui all'articolo 9, nonché i compiti specifici per i quali sono stati autorizzati, i soggetti che soddisfano i requisiti fissati con regolamento adottato con decreto del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso regolamento é disciplinato il procedimento di autorizzazione.

2. I soggetti interessati inoltrano apposita istanza al Ministero delle attività produttive che provvede, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla relativa istruttoria ed alla verifica dei requisiti. L'autorizzazione é rilasciata dal Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza; decorso tale termine, si intende negata.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 ha durata quinquennale e puo' essere rinnovata. L'autorizzazione é revocata ove i requisiti di cui al comma 1 vengano meno ovvero nel caso in cui siano accertate gravi o reiterate irregolarità da parte dell'organismo.

4. All'aggiornamento delle prescrizioni, nonché all'aggiornamento dei requisiti in attuazione di norme comunitarie si provvede con regolamento adottato con decreto del Ministro delle attività produttive, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Il Ministero delle attività produttive e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilano sull'attività degli organismi autorizzati. Il Ministero delle attività produttive, per il tramite del Ministero degli affari esteri, notifica alla Commissione europea e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi autorizzati ad espletare le procedure di certificazione ed ogni successiva variazione.

6. In caso di diniego della certificazione da parte di uno degli organismi di cui al comma 1, l'interessato puo' rivolgersi alle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, che, entro sessanta giorni, procedono di intesa al riesame, comunicandone l'esito alle parti, con conseguente addebito delle spese.

7. Le spese di rilascio dell'autorizzazione sono a carico del richiedente. Le spese relative ai controlli successivi sono a carico degli organismi autorizzati.

## **Art. 11.**

### ***Vigilanza e verifica della conformità***

1. La vigilanza sull'applicazione delle disposizioni del presente capo é demandata al Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze, che operano in coordinamento fra loro.

2. Al fine di verificare la conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, alle prescrizioni del presente capo, le amministrazioni vigilanti di cui al comma 1 hanno facoltà di disporre verifiche e controlli mediante i propri uffici centrali o periferici.

3. Gli accertamenti possono essere effettuati, anche con metodo a campione, presso il produttore, i depositi sussidiari del produttore, i grossisti, gli importatori, i commercianti o presso gli utilizzatori. A tale fine é consentito:

- a) l'accesso ai luoghi di fabbricazione o di immagazzinamento dei prodotti;
- b) l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie all'accertamento;
- c) il prelievo temporaneo e a titolo gratuito di un singolo campione per l'esecuzione di esami e prove

4. Per l'effettuazione delle eventuali prove tecniche le amministrazioni di cui al comma 1 possono avvalersi di organismi tecnici dello Stato o di laboratori conformi alle norme della serie EN 45000, specificatamente autorizzati con provvedimento del Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Al fine di agevolare l'attività di vigilanza e di verifica, il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, predispongono e mantengono a disposizione degli organi di vigilanza, per dieci anni, la documentazione indicata nell'allegato IX.

6. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 56, le amministrazioni vigilanti, quando accertano la non conformità dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, alle disposizioni del presente capo, ordinano al fabbricante o al suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, o al responsabile dell'immissione in commercio, di adottare tutte le misure idonee a far venire meno la situazione di non conformità, fissando un termine non superiore a trenta giorni.

7. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 6, le amministrazioni vigilanti ordinano l'immediato ritiro dal commercio dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine.

8. Nel caso di mancato adeguamento, il Ministero delle attività produttive, di

concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adotta le misure atte a limitare o vietare l'immissione del prodotto sul mercato o a garantire il ritiro dal commercio, a spese del costruttore o del suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o del responsabile dell'immissione in commercio.

**Art. 12.**

***Clausola di salvaguardia***

1. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, qualora ritengano, a seguito di accertamenti effettuati in sede di vigilanza o su segnalazione degli organismi di cui all'articolo 10, che i prodotti oggetto del presente capo, ancorché recanti marcature CE ed utilizzati in modo conforme alla loro destinazione, possano mettere in pericolo la sicurezza e la salute delle persone, i beni o l'ambiente, vietano o limitano l'immissione in commercio e in servizio od ordinano il ritiro temporaneo dal mercato dei prodotti stessi, a cura e spese del soggetto destinatario dell'ordine, ed adottano di intesa ogni altro provvedimento diretto ad evitarne l'immissione in commercio o la messa in servizio, informandone immediatamente la Commissione europea.

**Art. 13.**

***Disposizioni transitorie***

1. Possono essere messi in commercio o in servizio i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, che siano conformi alla normativa vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, con le seguenti modalità:

- a) fino al 31 dicembre 2005 per i prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a), nonché per i motori ad accensione per compressione ed i motori a scoppio a quattro tempi;
- b) fino al 31 dicembre 2006 per i motori a scoppio a due tempi.

**Art. 14.**

***Rinvio***

1. Alla progettazione e costruzione delle navi da diporto si applicano le disposizioni del libro secondo, titolo I, del codice della navigazione e del libro II, titolo I, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, parte navigazione marittima.

## **Titolo II**

### **REGIME AMMINISTRATIVO DELLE UNITÀ DA DIPORTO**

#### **Capo II**

##### **iscrizione delle unità da diporto**

###### **Art. 15.**

###### ***Registri di iscrizione***

1. Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto. Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici provinciali del Dipartimento dei trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici autorizzati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il modello dei registri é approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto puo' chiedere l'iscrizione provvisoria dell'unità, presentando apposita domanda.

3. Le unità da diporto costruite da un soggetto privato per proprio uso personale e senza l'ausilio di alcuna impresa, cantiere o singolo costruttore professionale, possono essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto, purché munite di attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

4. Il proprietario dell'unità da diporto puo' richiedere all'ufficio d'iscrizione l'annotazione della perdita di possesso dell'unità medesima a seguito di furto, presentando l'originale o la copia conforme della denuncia di furto e restituendo la licenza di navigazione. Ove il possesso dell'unità sia stato riacquistato, il proprietario richiede annotazione all'ufficio di iscrizione, che rilascia una nuova licenza di navigazione.

###### **Art. 16.**

###### ***Iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria***

1. Le unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria con facoltà di acquisto sono iscritte a nome del locatore con specifica annotazione sul registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto.

**Art. 17.*****Disposizioni per la pubblicità degli atti relativi alle unità da diporto***

1. Per gli effetti previsti dal codice civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione ed annotazione sulla licenza di navigazione.
2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dall'ufficio di iscrizione, sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.
3. Accertata una violazione in materia di pubblicità di cui al comma 1, ne é data immediata notizia all'ufficio di iscrizione dell'unità che, previa presentazione da parte dell'interessato della nota di trascrizione e degli altri documenti prescritti dalla legge, nel termine di dieci giorni dalla data dell'accertamento regolarizza la trascrizione. Ove l'interessato non vi provveda nel termine indicato l'ufficio di iscrizione dispone il ritiro della licenza di navigazione.
4. Per gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali di cui al comma 1, posti in essere fino alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo si procede, su richiesta dell'interessato avanzata entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto legislativo e senza l'applicazione di sanzioni, alle necessarie regolarizzazioni.

**Art. 18.*****Iscrizione di unità da diporto da parte di cittadini stranieri o residenti all'estero***

1. Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 15, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previsti dalla legislazione dello Stato stesso o presso un proprio rappresentante che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.
2. L'elezione di domicilio effettuata ai sensi del comma 1 non costituisce stabile organizzazione in Italia della società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135.



3. Il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia.

4. I cittadini italiani residenti all'estero che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 15 devono nominare un proprio rappresentante, che abbia domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

#### **Art. 19.**

##### ***Iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto***

1. Per ottenere l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto il proprietario deve presentare all'autorità competente il titolo di proprietà, la dichiarazione di conformità CE rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio comunitario, conforme a quanto previsto dall'allegato VIII, unitamente all'attestazione CE del tipo, ove prevista, nonché la dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo.

2. Per le unità provenienti da uno Stato membro, dell'Unione europea munite di marcatura CE, ai documenti indicati al comma 1 è aggiunto il certificato di cancellazione dal registro ove l'unità era iscritta che, se riportante i dati tecnici, sostituisce la documentazione tecnica di cui al comma 1. Qualora la legislazione del Paese di provenienza dell'unità da diporto non preveda l'iscrizione nei registri, il certificato di cancellazione è sostituito da apposita dichiarazione del proprietario dell'unità o del suo legale rappresentante. Per le unità provenienti da uno Stato membro non munite di marcatura CE la documentazione tecnica di cui al comma 1 è sostituita da una attestazione di idoneità rilasciata da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

3. Qualora il proprietario di un'imbarcazione da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro chieda l'iscrizione nei registri nazionali, in luogo del titolo di proprietà è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario dal quale risultino le generalità del proprietario stesso e gli elementi di individuazione dell'unità.

4. Per l'iscrizione di unità da diporto provenienti da Paesi terzi costruite, immesse in commercio o messe in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea (AEE) prima del 16 giugno 1998, la documentazione tecnica è sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo

tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni.

#### **Art. 20.**

##### ***Iscrizione provvisoria di imbarcazioni da diporto***

1. Il proprietario di un'imbarcazione da diporto puo' chiedere l'assegnazione del numero di immatricolazione, ove si tratti di prima immissione in servizio, presentando domanda ad uno degli uffici detentori dei registri. Alla domanda é allegata:

a) copia della fattura attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato, nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa;

b) dichiarazione di conformità CE unitamente a copia dell'attestazione CE del tipo, ove prevista;

c) dichiarazione di potenza del motore o dei motori entro bordo installati a bordo;

d) dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte dell'intestatario della fattura per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione fino alla data di presentazione del titolo di proprietà di cui al comma 2.

2. L'assegnazione del numero di immatricolazione determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà, da effettuare a cura dell'intestatario della fattura entro e non oltre sei mesi dalla data dell'assegnazione stessa. Contestualmente all'iscrizione sono rilasciati la licenza provvisoria di navigazione e il certificato di sicurezza.

3. Decorso sei mesi dall'assegnazione del numero di immatricolazione senza che sia stato presentato il titolo di proprietà, l'iscrizione si ha per non avvenuta, la licenza provvisoria e il certificato di sicurezza sono restituiti all'ufficio che li ha rilasciati e il proprietario dell'unità deve presentare domanda di iscrizione ai sensi dell'articolo 19.

#### **Art. 21.**

##### ***Trasferimento di iscrizione e cancellazione dai registri***

1. Per trasferire ad altro ufficio l'iscrizione di una unità da diporto e le eventuali trascrizioni a suo carico il proprietario, o un suo legale rappresentante, deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione dell'unità.

2. La cancellazione delle unità da diporto dai registri di iscrizione puo'

avvenire:

- a) per vendita o trasferimento all'estero;
- b) per demolizione;
- c) per passaggio dalla categoria delle imbarcazioni a quella dei natanti;
- d) per passaggio ad altro registro;
- e) per perdita effettiva o presunta.

## **Capo II**

### **Abilitazione alla navigazione delle unità da diporto**

#### **Art. 22.**

##### ***Documenti di navigazione e tipi di navigazione***

1. I documenti di navigazione per le navi da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione, che abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime senza alcun limite;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

2. I documenti di navigazione per le imbarcazioni da diporto, rilasciati dall'ufficio che detiene il relativo registro all'atto dell'iscrizione, sono:

- a) la licenza di navigazione che abilita al tipo di navigazione consentito dalle caratteristiche di costruzione dell'unità, indicate nella dichiarazione di conformità, rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nel territorio dell'Unione europea, ovvero da attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 o autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314;
- b) il certificato di sicurezza, che attesta lo stato di navigabilità.

3. Le imbarcazioni da diporto possono essere abilitate ai seguenti tipi di navigazione:

a) imbarcazioni senza marcatura CE:

- 1) senza alcun limite nelle acque marittime ed interne;
- 2) fino a sei miglia dalla costa nelle acque marittime e senza alcun limite nelle acque interne;

b) imbarcazioni con marcatura CE:

- 1) senza alcun limite, per la categoria di progettazione A di cui all'allegato II;
- 2) con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a quattro metri, mare agitato, per la categoria di progettazione B di cui all'allegato II;
- 3) con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a due metri, mare

molto mosso, per la categoria di progettazione C di cui all'allegato II;  
4) per la navigazione in acque protette, con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,3 metri, per la categoria di progettazione D di cui all'allegato II.

### **Art. 23.**

#### ***Licenza di navigazione***

1. La licenza di navigazione per le unità da diporto é redatta su modulo conforme al modello approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Sulla licenza di navigazione sono riportati il numero e la sigla di iscrizione, il tipo e le caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore, il nome del proprietario, il nome dell'unità se richiesto, l'ufficio di iscrizione e il tipo di navigazione autorizzata, nonché la stazza per le navi da diporto. Sono annotati il numero massimo delle persone trasportabili, gli eventuali atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sull'unità, nonché l'eventuale uso commerciale dell'unità stessa.
3. La licenza di navigazione e gli altri documenti prescritti sono mantenuti a bordo in originale o in copia autentica, se la navigazione avviene tra porti dello Stato.
4. La denuncia di furto o di smarrimento o di distruzione dei documenti prescritti, unitamente ad un documento che attesti la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria alla navigazione tra porti nazionali per la durata di trenta giorni, a condizione che il certificato di sicurezza dell'unità sia in corso di validità.
5. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio su supporto informatico o per via telematica.
6. Le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione non sia ancora concluso possono essere abilitate alla navigazione dai rispettivi uffici di iscrizione con licenza provvisoria la cui validità non può essere superiore a sei mesi.

### **Art. 24.**

#### ***Rinnovo della licenza di navigazione***

1. La licenza di navigazione é rinnovata in caso di cambio del numero e della sigla dell'ufficio di iscrizione ovvero di modifiche del tipo e delle

caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore e del tipo di navigazione autorizzata.

2. La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti necessari per il rinnovo sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

#### **Art. 25.**

##### ***Bandiera nazionale e sigle di individuazione***

1. Le imbarcazioni e le navi da diporto iscritte nei registri espongono la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio presso cui sono iscritte e dal numero di iscrizione.

Dopo il numero di iscrizione é apposta la lettera D nel caso di imbarcazioni da diporto ovvero il gruppo ND nel caso di navi da diporto.

2. Le caratteristiche delle sigle di individuazione delle unità da diporto sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il proprietario ha facoltà di contraddistinguere l'imbarcazione o la nave da diporto anche con un nome che deve essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo ufficio di iscrizione.

4. Il proprietario che trasferisca o venda all'estero l'unità da diporto é tenuto a chiedere preventivamente il nulla osta alla dismissione della bandiera.

#### **Art. 26.**

##### ***Certificato di sicurezza***

1. Il certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto attesta lo stato di navigabilità dell'unità e fa parte dei documenti di bordo. Il rilascio, il rinnovo e la convalida del certificato di sicurezza sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

#### **Art. 27.**

##### ***Natanti da diporto***

1. I natanti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 15, della licenza di navigazione di cui all'articolo 23 e del certificato di sicurezza di cui all'articolo 26.

2. I natanti da diporto, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico.

3. I natanti senza marcatura CE possono navigare:

- a) entro sei miglia dalla costa;
  - b) entro dodici miglia dalla costa, se omologati per la navigazione senza alcun limite o se riconosciuti idonei per tale navigazione da un organismo tecnico notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314; in tale caso durante la navigazione deve essere tenuta a bordo copia del certificato di omologazione con relativa dichiarazione di conformità ovvero l'attestazione di idoneità rilasciata dal predetto organismo;
  - c) entro un miglio dalla costa, i natanti denominati jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalo', tavole a vela e natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 metri quadrati, nonché gli acquascooter o moto d'acqua e mezzi simili.
4. I natanti provvisti di marcatura CE possono navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza di cui all'allegato II.
5. La navigazione e le modalità di utilizzo dei natanti di cui al comma 3, lettera c), sono disciplinate dalla competente autorità marittima e della navigazione interna.
6. L'utilizzazione dei natanti da diporto ai fini di locazione o di noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale, nonché di appoggio alle immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo é disciplinata, anche per le modalità della loro condotta, con ordinanza della competente autorità marittima o della navigazione interna, d'intesa con gli enti locali.

#### **Art. 28.**

##### ***Potenza dei motori***

- 1. Per potenza del motore si intende la potenza massima di esercizio come definita dalla norma armonizzata EN/ISO 8665.
- 2. Per ogni singolo motore il costruttore, ovvero il suo legale rappresentante o rivenditore autorizzato stabilito nell'Unione europea, rilascia la dichiarazione di potenza su modulo conforme al modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- 3. La dichiarazione di potenza del motore fa parte dei documenti di bordo.

#### **Art. 29.**

##### ***Apparati ricetrasmittenti di bordo***

- 1. Su tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza superiore ai ventiquattro metri é fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiotelefonìa,

ad onde ettometriche, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

2. A tutte le unità da diporto con scafo di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano a distanza superiore alle sei miglia dalla costa, é fatto obbligo di essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente ad onde metriche (VHF), anche portatile, secondo le norme stabilite dall'autorità competente.

3. Tutti gli apparati ricetrasmittenti a bordo delle unità da diporto, conformi alla normativa vigente, sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie, salvo l'obbligo di collaudo per le stazioni radioelettriche per mezzo delle quali é effettuato il servizio di corrispondenza pubblica. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, rilascia una dichiarazione attestante la conformità dell'apparato alla normativa vigente ovvero, se trattasi di unità proveniente da uno Stato non comunitario, alle norme di uno degli Stati membri dell'Unione europea o dello spazio economico europeo.

Gli apparati sprovvisti della certificazione di conformità sono soggetti al collaudo da parte dell'autorità competente.

4. L'istanza per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico, rivolta all'autorità competente e corredata della dichiarazione di conformità, é presentata all'ufficio di iscrizione dell'unità, che provvede:

- a) all'assegnazione del nominativo internazionale;
- b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;
- c) alla trasmissione all'autorità competente della documentazione per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.

5. La licenza provvisoria di esercizio resta valida fino al rilascio della licenza definitiva; la licenza é riferita all'apparato radiotelefonico di bordo ed é sostituita solo in caso di sostituzione dell'apparato stesso.

6. La domanda per il rilascio della licenza di esercizio dell'apparato radiotelefonico installato a bordo dei natanti, corredata della dichiarazione di conformità, é presentata all'ispettorato territoriale del Ministero delle comunicazioni avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato viene installato, e a rilasciare, entro quarantacinque giorni, la licenza di esercizio.

7. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto che non effettuano traffico di corrispondenza pubblica non sono soggetti all'obbligo di affidamento della gestione ad una società concessionaria e di corresponsione del relativo canone.

8. I contratti per l'esercizio di apparati radioelettrici stipulati con le società concessionarie possono essere disdettati alla scadenza nei termini stabiliti.

Copia della disdetta é inviata all'autorità competente, unitamente ad una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà attestante l'assunzione di responsabilità della funzionalità dell'apparato e l'impegno ad utilizzare l'apparato stesso ai soli fini di emergenza e per la sicurezza della navigazione.

9. La licenza di esercizio, rilasciata per il traffico di corrispondenza, ha validità anche per l'impiego dell'apparato ai fini della sicurezza della navigazione.

10. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, puo' disporre, quando io ritenga opportuno o su richiesta degli organi dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, gli importatori, i distributori e gli utenti.

11. Per le imbarcazioni e le navi da diporto in navigazione oltre le dodici miglia dalla costa é altresì obbligatoria l'installazione a bordo di un apparato elettronico per la rilevazione satellitare della posizione.

### **Art. 30.**

#### ***Manifestazioni sportive***

1. In occasione di manifestazioni sportive, preventivamente comunicate alle autorità competenti, organizzate dalle federazioni sportive nazionali e internazionali o da organizzazioni da esse riconosciute, le imbarcazioni da diporto, anche se non iscritte nei registri di cui all'articolo 15, ed i natanti ammessi a parteciparvi possono navigare senza alcun limite di distanza dalla costa.

2. Le stesse deroghe sono estese anche alle imbarcazioni ed ai natanti di cui al comma 1 durante gli allenamenti ad eccezione dei natanti di cui al comma 3, lettera c), dell'articolo 27, per i quali é necessaria apposita autorizzazione rilasciata dall'autorità marittima, nonché alle imbarcazioni e ai natanti che partecipano a manifestazioni organizzate dalla Federazione italiana vela e dalla Lega navale italiana.

3. Nel corso degli allenamenti deve essere tenuta a bordo una dichiarazione del circolo di appartenenza, con validità non superiore al trimestre, vistata dall'autorità competente nel cui ambito territoriale si trovi la sede del circolo, da cui risulti che l'unità é destinata ad attività agonistica e che si trova in allenamento con un determinato equipaggio.

4. Nelle manifestazioni sportive e negli allenamenti suddetti devono essere osservati i regolamenti per l'organizzazione dell'attività sportiva delle federazioni di cui al comma 1.



## **Art. 31.**

### ***Navigazione temporanea***

1. Per navigazione temporanea si intende quella effettuata alla scopo di:
  - a) verificare l'efficienza degli scafi o dei motori;
  - b) presentare imbarcazioni o navi da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto;
  - c) trasferire imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali.
2. Il capo del circondario marittimo o il capo dell'ufficio provinciale del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o, per le navi da diporto, il capo del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione l'impresa ha sede principale o secondaria, rilasciano ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini e alle aziende di vendita le autorizzazioni alla navigazione temporanea per le unità da diporto, non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ed a loro affidate in conto vendita o per riparazioni ed assistenza.
3. La navigazione temporanea é effettuata sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione.
4. L'atto di autorizzazione vale come documento di bordo ed abilita alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione dell'unità da diporto.
5. L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia un contratto di lavoro con il soggetto intestatario dell'autorizzazione medesima abilitati, se richiesto, al comando di quella unità.
6. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione.

## **Art. 32.**

### ***Autorizzazione alla navigazione temporanea***

1. L'autorizzazione alla navigazione temporanea é rilasciata previa presentazione dei seguenti documenti:
  - a) copia della polizza di assicurazione per la responsabilità civile nei confronti di terzi e delle persone trasportate;

b) certificato d'iscrizione alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del soggetto richiedente, dal quale risulti la specifica attività di cantiere navale, di costruttore di motori marini oppure di azienda di vendita di imbarcazioni o navi da diporto o di motori marini per il diporto.

2. L'autorizzazione é rinnovabile ogni due anni con annotazione sul documento originale.

### **Art. 33.**

#### ***Condizioni per la navigazione temporanea***

1. Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata e per garantire la sicurezza delle persone presenti a bordo, sotto la responsabilità del soggetto intestatario dell'autorizzazione.

2. Il numero delle persone imbarcate durante la navigazione non deve essere superiore a quello consentito dalle caratteristiche dell'unità.

### **Capo III**

#### **Persone trasportabili ed equipaggio**

### **Art. 34.**

#### ***Numero massimo delle persone trasportabili sulle unità da diporto***

1. Per le navi e le imbarcazioni da diporto, l'autorità che rilascia la licenza di navigazione annota sulla stessa il numero massimo delle persone trasportabili sulla base dei dati riportati nella documentazione tecnica presentata.

2. In caso di imbarcazioni da diporto aventi piu' categorie di progettazione il numero massimo delle persone trasportabili é quello previsto dal costruttore per la categoria di progettazione corrispondente alla specie di navigazione effettuata.

3. Per i natanti da diporto il numero massimo delle persone trasportabili é documentato come segue:

a) per le unità munite di marcatura CE, dalla targhetta del costruttore e dal manuale del proprietario, di cui ai punti 2.2 e 2.5 dell'allegato II;

b) per le unità non munite di marcatura CE:

1) se omologate, da copia del certificato di omologazione e dalla dichiarazione di conformità del costruttore;

2) se non omologate, ai sensi del regolamento di cui all'articolo 65.

**Art. 35.*****Numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle unità da diporto***

1. È responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

**Art. 36.*****Servizi di bordo delle navi e delle imbarcazioni da diporto***

1. A giudizio del comandante o del conduttore i servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina.

2. I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

3. I servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

4. Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi della patente nautica, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

**Art. 37.*****Servizi di bordo delle imbarcazioni e delle navi da diporto adibite a noleggio***

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono stabiliti i titoli e le qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo di imbarcazioni e navi, da diporto impiegate in attività di noleggio.

## **Art. 38.**

### ***Ruolino di equipaggio***

1. Qualora si intenda imbarcare sulle unità da diporto, quali membri dell'equipaggio, marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna, deve essere preventivamente richiesto dal proprietario all'autorità competente apposito documento, redatto in conformità al modello approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'iscrizione dei nominativi del personale marittimo imbarcato e per gli altri dati indicati nello stesso documento.

## **Capo IV**

### **Obbligo di patente**

## **Art. 39.**

### ***Patente nautica***

1. La patente nautica per unità da diporto di lunghezza non superiore a ventiquattro metri é obbligatoria nei seguenti casi, in relazione alla navigazione effettivamente svolta:

a) per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa o, comunque, su moto d'acqua;

b) per la navigazione nelle acque interne e per la navigazione nelle acque marittime entro sei miglia dalla costa, quando a bordo dell'unità sia installato un motore avente una cilindrata superiore a 750 cc se a carburazione a due tempi, o a 1.000 cc se a carburazione a quattro tempi fuori bordo o se a iniezione diretta, o a 1.300 cc se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2.000 cc se a ciclo diesel, comunque con potenza superiore a 30 kw o a 40,8 cv.

2. Chi assume il comando di una unità da diporto di lunghezza superiore ai ventiquattro metri, deve essere in possesso della patente per nave da diporto.

3. Per il comando e la condotta delle unità da diporto di lunghezza pari o inferiore a ventiquattro metri, che navigano entro sei miglia dalla costa e a bordo delle quali é installato un motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle indicate al comma 1, lettera b), é richiesto il possesso dei seguenti requisiti, senza obbligo di patente:

a) aver compiuto diciotto anni di età, per le imbarcazioni;

b) aver compiuto sedici anni di età, per i natanti;  
c) aver compiuto quattordici anni di età, per i natanti a vela con superficie velica, superiore a quattro metri quadrati nonché per le unità a remi che navigano oltre un miglio dalla costa.

4. Si prescinde dai requisiti di età di cui al comma 3, per la partecipazione all'attività di istruzione svolta dalle scuole di avviamento agli sport nautici gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana, ai relativi allenamenti ed attività agonistica, a condizione che le attività stesse si svolgano sotto la responsabilità delle scuole ed i partecipanti siano coperti dall'assicurazione per responsabilità civile per i danni causati alle persone imbarcate ed a terzi.

5. I motoscafi ad uso privato di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando, alle unità da diporto.

6. La patente nautica si distingue nelle seguenti categorie ed abilita al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto indicate per le rispettive categorie:

a) Categoria A: comando e condotta di natanti e imbarcazioni da diporto;

b) Categoria B: comando di navi da diporto;

c) Categoria C: direzione nautica di natanti e imbarcazioni da diporto.

## **Capo V**

### **Responsabilità derivante dalla circolazione delle unità da diporto**

#### **Art. 40.**

##### ***Responsabilità civile***

1. La responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto, come definite dall'articolo 3, é regolata dall'articolo 2054 del codice civile e si applica la prescrizione stabilita dall'articolo 2947, comma 2, dello stesso codice.

2. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 2054, comma 3, del codice civile il locatario dell'unità da diporto é responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto é responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario.

## **Art. 41.**

### ***Assicurazione obbligatoria***

1. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni si applicano alle unità da diporto come definite dall'articolo 3, con esclusione delle unità a remi e a vela non dotate di motore ausiliario.
2. Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, si applicano ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati.
3. L'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applica anche ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

## **Titolo III**

### **DISPOSIZIONI SPECIALI SUI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO (1)**

(1) Rubrica così modificata dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147. Originariamente la rubrica del presente Titolo era la seguente: "Disposizioni speciali sui contratti di utilizzazione delle unità da diporto e sulla mediazione".

## **Capo I**

### **Locazione di unità da diporto**

## **Art. 42.**

### ***Locazione e forma del contratto***

1. La locazione di unità da diporto è il contratto con il quale una delle parti si obbliga verso corrispettivo a cedere il godimento dell'unità da diporto per un periodo di tempo determinato.
2. Con l'unità da diporto locata, il conduttore esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.
3. Il contratto di locazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità ed è tenuto a bordo in originale o copia conforme.
4. La forma del contratto di sublocazione o di quello di cessione è regolata dal comma 3.

**Art. 43.*****Scadenza del contratto***

1. Salvo espresso consenso del locatore, il contratto non s'intende rinnovato ancorché, spirato il termine stabilito, il conduttore conservi la detenzione dell'unità da diporto.
2. Salvo diversa volontà delle parti, nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto di locazione, non si fa luogo a liquidazione di danni ma al locatore, per il periodo di tempo eccedente la durata del contratto, è dovuto un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto stesso.

**Art. 44.*****Prescrizione***

1. I diritti derivanti dal contratto di locazione si prescrivono col decorso di un anno. Il termine decorre dalla scadenza del contratto o, nel caso di cui al comma 2 dell'articolo 43, dalla riconsegna dell'unità.

**Art. 45.*****Obblighi del locatore***

1. Il locatore è tenuto a consegnare l'unità da diporto, con le relative pertinenze, in perfetta efficienza, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei documenti necessari per la navigazione e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni.

**Art. 46.*****Obblighi del conduttore***

1. Il conduttore è tenuto ad usare l'unità da diporto secondo le caratteristiche tecniche risultanti dalla licenza di navigazione e in conformità alle finalità di diporto.

**Capo II****Noleggio****Art. 47.*****Noleggio di unità da diporto***

1. Il noleggio di unità da diporto è il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine o acque interne di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

2. Il contratto di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e delle navi da diporto è redatto per iscritto a pena di nullità e deve essere tenuto a bordo in originale o copia conforme.

#### **Art. 48.**

##### ***Obblighi del noleggiante***

1. Il noleggiante è obbligato a mettere a disposizione l'unità da diporto in perfetta efficienza, armata ed equipaggiata convenientemente, completa di tutte le dotazioni di sicurezza, munita dei prescritti documenti e coperta dall'assicurazione di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni, estesa in favore del noleggiatore e dei passeggeri per gli infortuni e i danni subiti in occasione o in dipendenza del contratto di noleggio, in conformità alle disposizioni ed ai massimali previsti per la responsabilità civile.

#### **Art. 49.**

##### ***Obblighi del noleggiatore***

1. Nel noleggio di unità da diporto, salvo che sia stato diversamente pattuito, il noleggiatore provvede al combustibile, all'acqua ed ai lubrificanti necessari per il funzionamento dell'apparato motore e degli impianti ausiliari di bordo, per la durata del contratto.

#### **Art. 49-bis.**

##### ***Noleggio occasionale (1)***

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico, il titolare persona fisica o società non avente come oggetto sociale il noleggio o la locazione, ovvero l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, di imbarcazioni e navi da diporto di cui all'articolo 3, comma 1, può effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio della predetta unità. Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità. (2)



2. Il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto possono essere assunti dal titolare, dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'imbarcazione ovvero attraverso l'utilizzazione di altro personale, con il solo requisito del possesso della patente nautica di cui all'articolo 39 del presente codice, in deroga alle disposizioni recanti l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto. Nel caso di navi da diporto, in luogo della patente nautica, il conduttore deve essere munito di titolo professionale del diporto. Qualora sia utilizzato personale diverso, le relative prestazioni di lavoro si intendono comprese tra le prestazioni occasionali di tipo accessorio di cui all'articolo 70, comma 1, del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, e ad esse si applicano le disposizioni di cui all'articolo 72 del citato decreto legislativo n. 276 del 2003.

3. Ferme restando le previsioni di cui al presente titolo, l'effettuazione del noleggio è subordinata esclusivamente alla previa comunicazione, da effettuare mediante modalità telematiche, all'Agenzia delle entrate e alla Capitaneria di porto territorialmente competente, nonché all'Inps ed all'Inail, nel caso di impiego di personale ai sensi dell'ultimo periodo del comma 2. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione di cui all'articolo 55, comma 1, del presente codice, mentre la mancata comunicazione all'Inps o all'Inail comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 3, comma 3, del decreto-legge 22 febbraio 2002, n. 12, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 aprile 2002, n. 73.

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze ed il Ministro del lavoro e delle politiche sociali sono definite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3. (3)

5. I proventi derivanti dall'attività di noleggio di cui al comma 1, di durata complessiva non superiore a quarantadue giorni, sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20 per cento, con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio. L'imposta sostitutiva è versata entro il termine stabilito per il versamento a saldo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche. L'acconto relativo all'imposta sul reddito delle persone fisiche è calcolato senza tenere conto delle disposizioni di cui al presente comma. Per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso riguardanti l'imposta sostitutiva di cui al presente comma si applicano le disposizioni previste per le imposte sui redditi. Con

provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate sono stabilite modalità semplificate di documentazione e di dichiarazione dei predetti proventi, le modalità di versamento dell'imposta sostitutiva, nonché ogni altra disposizione utile ai fini dell'attuazione del presente comma. La mancata comunicazione all'Agenzia delle entrate prevista dal comma 3, primo periodo, preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo di cui al presente comma, ovvero comporta la decadenza dal medesimo regime. (4)

(1) Articolo inserito dall'art. 59-ter, comma 1, D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla L. 24 marzo 2012, n. 27.

(2) Comma così modificato dall'art. 23, comma 01, D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98.

(3) Il provvedimento previsto dal presente comma è stato emanato con D.M. 26 febbraio 2013.

(4) Comma così modificato dall'art. 23, comma 1, D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla L. 9 agosto 2013, n. 98.

### **Capo III**

#### **Mediatore per le unità da diporto (1)**

(1) Capo abrogato dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147.

#### **Art. 50.**

##### **Ruoli dei mediatori per le unità da diporto (1)**

(1) Articolo abrogato dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147, che ha abrogato l'intero Capo III.

#### **Art. 51.**

##### **Abilitazione all'esercizio della professione di mediatore (1)**

(1) Articolo soppresso dall'art. 80-ter, comma 1, D.Lgs. 26 marzo 2010, n. 59, come modificato dall'art. 18, comma 1, D.Lgs. 6 agosto 2012, n. 147, che ha abrogato l'intero Capo III.

## **Titolo IV**

### **EDUCAZIONE MARINARA**

#### **Art. 52.**

##### ***Cultura nautica***

1. Il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, può inserire, nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado, senza nuovi oneri per la finanza pubblica, l'insegnamento della cultura nautica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi. A tale fine il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti collabora alla definizione di specifici progetti formativi, avvalendosi della Lega navale italiana, della Federazione italiana della vela, delle Amministrazioni locali interessate, nonché attraverso gli istituti tecnici nautici.

## **Titolo V**

### **NORME SANZIONATORIE**

#### **Illeciti amministrativi**

#### **Art. 53.**

##### ***Violazioni commesse con unità da diporto***

1. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto senza avere conseguito la prescritta abilitazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duemilassessantasei euro a ottomiladuecentosessantatre euro; la stessa sanzione si applica a chi assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto senza la prescritta abilitazione perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti; la sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto.

1-bis. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta o la direzione nautica di un'unità da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti, salva l'applicazione della sanzione della sospensione della patente nautica di cui all'articolo 40, comma 2, lettera a), del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di

una somma da 2.066 euro a 8.263 euro; la sanzione è raddoppiata nel caso di comando o condotta di una nave da diporto. (1)

2. Chiunque assume o ritiene il comando o la condotta ovvero la direzione nautica di una unità da diporto con una abilitazione scaduta, ovvero che non sia in regola con quanto stabilito all'articolo 17 in materia di trascrizione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentosette euro a milletrentatre euro.

3. Salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, chi nell'utilizzo di un'unità da diporto non osserva una disposizione di legge o di regolamento o un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero non osserva una disposizione di legge o di regolamento in materia di sicurezza della navigazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duecentosette euro a milletrentatre euro. Se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto la sanzione è ridotta alla metà.

4. Chiunque, al di fuori dei casi previsti dai commi 1, 2 e 3, non osserva una disposizione del presente decreto o un provvedimento emanato dall'autorità competente in base al presente decreto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da cinquanta euro a cinquecento euro.

5. In caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione che prevedono sanzioni amministrative, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria è obbligato in solido con l'autore delle violazioni al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

6. Per le violazioni di cui al commi 1 e 1-bis si applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza di navigazione per trenta giorni. Il periodo di sospensione è riportato sulla licenza di navigazione. (2)

6-bis. Le modalità e gli strumenti di accertamento dello stato di ubriachezza, nonché i limiti di tolleranza del tasso alcolemico sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali. (3)

(1) Comma inserito dall'art. 24, comma 1-bis, lett. a), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

(2) Comma così modificato dall'art. 24, comma 1-bis, lett. b), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

(3) Comma aggiunto dall'art. 24, comma 1-bis, lett. c), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

**Art. 54.**

***Abusivo utilizzo dell'autorizzazione alla navigazione temporanea***

1. Chiunque utilizza l'autorizzazione alla navigazione temporanea per navigare fuori dei casi previsti dall'articolo 31, comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro duemilasessantasei a euro ottomiladuecentosessantatre.

**Art. 55.**

***Esercizio abusivo delle attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto***

1. Chiunque esercita le attività di locazione, noleggio, appoggio per le immersioni subacquee ed insegnamento della navigazione da diporto senza l'osservanza delle formalità di cui all'articolo 2, comma 2, ovvero utilizza imbarcazioni da diporto per attività diverse da quelle a cui sono adibite, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro duemilasessantasei a euro ottomiladuecentosessantatre.

2. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque non presenta la dichiarazione di cui all'articolo 2, comma 3.

**Art. 56.**

***Inosservanza di norme in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto***

1. Il costruttore, il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che pongono in commercio o in servizio prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, non conformi alle disposizioni del titolo I, capo II o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.

2. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nel territorio comunitario o il responsabile dell'immissione in commercio, che non ottemperino agli ordini delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro venticinquemilaottocentoventidue a euro centocinquantaquattromilanovecentotrentasette.

3. Salvo che il fatto non costituisca reato, chiunque apponga indebitamente la marcatura CE in violazione delle disposizioni dell'articolo 8, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.
4. Chiunque venda prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, non conformi alle disposizioni dettate dal titolo I, capo II, o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro ventimilaseicentocinquantotto a euro centoventitremilanovecentoquarantanove.
5. Chiunque installi componenti o motori non conformi alle disposizioni dettate dal titolo I, capo II, o di cui sia stata accertata la pericolosità ai sensi dell'articolo 12, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da diecimilatrecentoventinove euro a sessantunomilanovecentosettantaquattro euro.
6. Chiunque violi gli obblighi di conservazione e di esibizione della documentazione di cui all'articolo 11 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da duemilacinquecentottantadue euro a quindicimilaquattrocentonovantatre euro. Le amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11 possono disporre il temporaneo divieto di commercializzazione dei prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, fino alla produzione della documentazione.

#### **Art. 57.**

##### ***Rapporto delle violazioni***

1. Per gli illeciti amministrativi di cui al presente codice in materia di navigazione marittima, le autorità competenti a ricevere il rapporto previsto dall'articolo 17, comma 1, della legge 24 novembre 1981, n. 689, sono le Capitanerie di porto. (1)
2. Ove si tratti di illeciti amministrativi in materia di costruzione e progettazione di unità da diporto, l'autorità competente emette l'ordinanza di cui all'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sentito il parere delle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, che possono disporre indagini supplementari.

(1) Comma così corretto da Comunicato 9 settembre 2005, pubblicato nella G.U. 9 settembre 2005, n. 210.

#### **Art. 57-bis**

##### ***Vendita e somministrazione di bevande alcoliche. Inquinamento acustico (1)***

1. Le regioni disciplinano, con proprio provvedimento, la vendita e la somministrazione di bevande alcoliche in mare durante la stagione balneare, tenendo in maggiore considerazione le aree interessate da intenso traffico diportistico, allo scopo di prevenire la realizzazione di sinistri dovuti all'abuso di tali bevande.

2. Con lo stesso provvedimento di cui al comma 1 è disciplinato l'utilizzo di diffusori altoparlanti sui mezzi nautici durante la stagione balneare, allo scopo di contrastare il fenomeno dell'inquinamento acustico.

(1) Articolo aggiunto dall'art. 24, comma 1-bis, lett. d), D.L. 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2009, n. 14.

## **Titolo VI**

### **DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI, TRANSITORIE E FINALI**

#### **Art. 58.**

##### ***Durata dei procedimenti***

1. I procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro venti giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

2. Il termine di cui al comma 1 si applica anche al procedimento di rilascio del certificato limitato di radiotelefonista per l'uso di apparati radiotelefonici installati a bordo di navi di stazza lorda inferiore alle centocinquanta tonnellate, con potenza non superiore a 60 watts, di cui all'articolo 2-bis del decreto del Ministro per le poste e le telecomunicazioni in data 21 novembre 1956, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana in data 23 febbraio 1957, n. 50, e successive modificazioni, qualora il predetto certificato riguardi l'uso di apparati installati a bordo di unità da diporto.

#### **Art. 59.**

##### ***Arrivi e partenze delle unità da diporto***

1. Le unità da diporto sono esenti dall'obbligo di presentazione della nota di informazioni all'autorità marittima all'arrivo in porto e del rilascio delle spedizioni prima della partenza dal porto stesso.

#### **Art. 60.**

##### ***Denuncia di evento straordinario***

1. Se nel corso della navigazione o durante la sosta in porto si sono verificati eventi straordinari relativi all'unità da diporto o alle persone a bordo, il comandante dell'unità da diporto deve farne denuncia all'autorità marittima o consolare entro tre giorni dall'arrivo in porto con le modalità di cui all'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.
2. In caso di eventi che abbiano coinvolto l'incolumità fisica di persone, il termine di cui al comma 1 è ridotto a ventiquattro ore.
3. Le autorità di cui al comma 1 procedono, ove sia il caso, ad investigazioni sommarie sui fatti denunciati e sulle loro cause.

#### **Art. 61.**

##### ***Disposizioni in materia di sinistri e inchieste formali***

1. In caso di sinistro concernente in modo esclusivo unità da diporto non adibite ad uso commerciale, ove dal fatto non derivi l'apertura di un procedimento penale, l'inchiesta formale di cui all'articolo 579 del codice della navigazione è disposta soltanto ad istanza degli interessati.

#### **Art. 62.**

##### ***Iscrizione di unità da diporto destinate esclusivamente alla navigazione nelle acque interne***

1. I proprietari di imbarcazioni da diporto non iscritte o cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto in quanto destinate alla sola navigazione nelle acque interne, devono provvedere all'iscrizione delle proprie unità entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice. A tal fine, qualora l'interessato non sia in possesso di uno dei titoli di proprietà, può essere presentata una dichiarazione sostitutiva di atto notorio con sottoscrizione autenticata dal notaio o da altro pubblico ufficiale a ciò autorizzato, comprensiva dell'attestazione che l'unità ha navigato esclusivamente in acque interne.
2. Per l'iscrizione delle imbarcazioni da diporto di cui al comma 1 la documentazione tecnica può essere sostituita da un'attestazione di idoneità rilasciata da un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10, ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, qualora l'unità sia stata immessa in commercio o messa in servizio in uno degli Stati membri dell'area economica europea prima del 16 giugno 1998.
3. Le imbarcazioni da diporto di cui al comma 1, già iscritte e cancellate dai registri delle imbarcazioni da diporto, possono essere nuovamente iscritte



presso lo stesso ufficio sulla base della documentazione di proprietà e tecnica agli atti del predetto ufficio. L'ufficio di iscrizione può disporre, a spese dell'interessato, una visita di ricognizione dell'unità da parte di un organismo notificato ai sensi dell'articolo 10 ovvero autorizzato ai sensi del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314.

### **Art. 63.**

#### ***Tariffe per prestazioni e servizi***

1. Alle procedure relative all'attestazione di conformità delle unità da diporto e dei loro componenti e a quelle finalizzate alla designazione degli organismi abilitati ad attestare la conformità, alla vigilanza sugli organismi stessi, nonché all'effettuazione dei controlli sui prodotti, si applicano le disposizioni dell'articolo 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52.

2. Per le prestazioni e i servizi, diversi da quelli previsti dal comma 1, da richiedere agli organi competenti, gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, nonché dei tributi speciali previsti dalla tabella D allegata al decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 settembre 1954, n. 869, come sostituita dall'allegato 1 alla legge 6 agosto 1991, n. 255. Conseguentemente le tariffe di cui ai numeri da 8 a 14 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, e successive modifiche, si applicano relativamente alle prestazioni ed ai servizi diversi da quelli riguardanti la nautica da diporto.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, gli importi dei diritti e dei compensi di cui al comma 2 sono aggiornati ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, media nazionale, verificatasi nei due anni precedenti.

4. Gli introiti derivanti dai diritti e compensi previsti nella tabella A contenuta nell'allegato XVI, affluiscono ad un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnati, fino al limite del venticinque per cento, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad un fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per interventi da definire, nei limiti delle predette risorse, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

**Art. 64.**

***Diritti di ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche (1)***

1. L'ammissione agli esami per il conseguimento delle patenti nautiche è subordinata al pagamento di un diritto commisurato al costo sostenuto dall'amministrazione per la gestione delle relative procedure.

2. L'ammontare del predetto diritto è stabilito annualmente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

(1) Vedi, anche, il D.M. 19 marzo 2012.

**Art. 65.**

***Regolamento di attuazione (1)***

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni interessate, adotta, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, un decreto ministeriale al fine di disciplinare, secondo criteri di semplificazione dei procedimenti amministrativi, le materie di seguito indicate:

a) modalità di iscrizione nei registri delle navi, delle imbarcazioni da diporto e delle imbarcazioni autocostruite, ivi compresa la disciplina relativa alla iscrizione provvisoria delle imbarcazioni e delle navi da diporto;

b) procedure relative al trasferimento ad altro ufficio dell'iscrizione di una unità da diporto e formalità relative alla cancellazione dai registri delle unità da diporto;

c) disciplina relativa ai casi di perdita di possesso delle unità da diporto;

d) procedimento per il rinnovo della licenza di navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto e disciplina del rilascio della licenza provvisoria alle navi da diporto;

e) disciplina del regime amministrativo degli apparati ricetrasmittenti di bordo;

f) disciplina relativa ai titoli abilitativi per il comando, la condotta e la direzione nautica delle unità da diporto, ivi compresa l'introduzione di nuovi criteri in materia di requisiti fisici per il conseguimento della patente nautica, in particolare per le persone disabili e l'uso obbligatorio di dispositivi elettronici in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre alla individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori;

- g) sicurezza della navigazione e delle unità da diporto, ivi comprese quelle impiegate in attività di noleggio o come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo;
- h) individuazione, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri di iscrizione, degli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto;
- i) normativa tecnica per i motori a doppia alimentazione, a benzina ed a gas di petrolio liquido;
- l) disciplina relativa alla procedura di rilascio dell'autorizzazione alla navigazione temporanea e condizioni di sicurezza da osservare durante la predetta navigazione;
- m) organizzazione dello sportello telematico del diportista.

2. Fino all'entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1 si applicano le disposizioni regolamentari vigenti.

(1) Il regolamento recante norme di attuazione del presente articolo è stato emanato con D.M. 29 luglio 2008, n. 146.

## **Art. 66.**

### ***Disposizioni abrogative***

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente codice sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) gli articoli 213, 214, 215, 216, 218, 1212 e 1291 del codice della navigazione;
- b) gli articoli 96, 97 e 98 del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631;
- c) gli articoli 314, comma 2, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407 e 538 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;
- d) l'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni;
- e) la legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 65;
- f) l'articolo 28 della legge 26 aprile 1986, n. 193;
- g) gli articoli 5 e 10 della legge 5 maggio 1989, n. 171;
- h) il decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, e successive modificazioni;

i) gli articoli dall'1 al 18, 20 e 21 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni;

1) i commi 8, 9, 10 dell'articolo 10 ed il comma 3-bis dell'articolo 15 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 8 luglio 2003, n. 172, sono abrogati i commi dall'1 al 7 dell'articolo 10 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

3. Dalla data di entrata in vigore del presente codice è soppresso il n. 4 dell'allegato 1 alla legge 8 marzo 1999, n. 50.

#### **Art. 67.**

##### ***Disposizioni transitorie e finali***

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

#### **Allegato I**

##### **Componenti**

1. Protezione antincendio per motori entro bordo e entro bordo con comando fuoribordo ("sterndrive").

2. Dispositivo che impedisce l'avviamento dei motori fuoribordo con marcia innestata.

3. Timone a ruota, meccanismo e cavi di comando.

4. Serbatoi destinati a impianti fissi e tubazioni del carburante.

5. Boccaporti e oblò prefabbricati.

#### **Allegato II**

##### **Requisiti essenziali**

Osservazione preliminare

Ai fini del presente allegato il termine "unità" designa le unità da diporto e le moto d'acqua.

A. Requisiti essenziali di sicurezza per la progettazione e la costruzione delle unità.

1. Categorie di progettazione delle unità.

Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione H1/3, metri)
A "In alto mare"	> 8	> 4
B "Al largo"	=< 8	=< 4
C "In prossimità della costa"	=< 6	=< 2
D "In acque protette"	=< 4	=< 0,3

#### Definizioni:

A. In alto mare: progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

B. Al largo: progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

C. In prossimità della costa: progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

D. In acque protette: progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole baie, laghi, fiumi e canali, in cui la forza del vento può essere pari a 4 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 0,3 m, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 m, ad esempio a causa di imbarcazioni di passaggio.

Le unità da diporto di ciascuna categoria devono essere progettate e costruite conformemente a questi parametri per quanto riguarda stabilità, galleggiamento e gli altri pertinenti requisiti essenziali elencati nel presente allegato II e per essere dotate di buone caratteristiche di manovrabilità.

#### 2. Requisiti generali.

I prodotti di cui all'articolo 4, comma 1, lettera a) devono essere conformi ai requisiti essenziali nella misura in cui questi sono loro applicabili.

##### 2.1. Identificazione dell'unità.

Ogni unità reca una marcatura con il numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

- codice del costruttore;
- Paese di costruzione;
- numero di serie unico;
- anno di costruzione;

- anno del modello.

La norma armonizzata pertinente fornisce i dettagli di tali requisiti.

#### 2.2. Targhetta del costruttore.

Ogni unità da diporto reca una targhetta fissata in modo inamovibile, separata dal numero d'identificazione dello scafo, contenente le seguenti informazioni:

nome del costruttore;

marcatura "CE" (vedi allegato III);

categoria di progettazione di cui al punto 1;

portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6 escluso il peso del contenuto dei serbatoi fissi pieni;

numero di persone raccomandate dal fabbricante per il cui trasporto l'unità da diporto è stata concepita.

#### 2.3. Protezioni contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo.

A seconda della categoria di progettazione, le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo.

#### 2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di governo.

In condizioni normali di uso (velocità e carico), la posizione principale di governo nelle unità da diporto a motore consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

#### 2.5. Manuale del proprietario.

Ogni unità da diporto è fornita di un manuale del proprietario in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del Paese in cui è commercializzata. Detto manuale dovrà più particolarmente attirare l'attenzione sui rischi di incendio e di allagamento e conterrà le informazioni elencate ai punti 2.2, 3.6 e 4, nonché i dati relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto in chilogrammi.

### 3. Resistenza e requisiti strutturali.

#### 3.1. Struttura.

La scelta e la combinazione dei materiali e la costruzione devono assicurare all'unità da diporto una resistenza adatta da tutti i punti di vista. Particolare attenzione si presterà alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore di cui al punto 3.6.

#### 3.2. Stabilità e bordo libero.

L'unità da diporto ha una stabilità e un bordo libero adatti alla categoria di progettazione di cui al punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6.

#### 3.3. Galleggiabilità.

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla sua categoria di progettazione ai sensi del punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili devono essere progettate in modo da avere una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata. Le unità da diporto inferiori a 6 metri sono munite di una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento quando siano utilizzate conformemente alla loro categoria di progettazione.

#### 3.4. Aperture nello scafo, nel ponte e nella sovrastruttura.

Le aperture nello scafo, nel ponte (o nei ponti) e nella sovrastruttura non pregiudicano la resistenza strutturale dell'unità da diporto e la sua resistenza agli agenti atmosferici quando si trovano in posizione chiusa. Finestrature, oblò e portelli dei boccaporti resistono alla pressione dell'acqua prevedibile nella loro posizione specifica, nonché alle eventuali punte di carico applicate dalla massa delle persone che si muovono in coperta. Le tubazioni attraversanti lo scafo, progettate per consentire il passaggio di acqua dentro o fuori dello scafo, al di sotto della linea di galleggiamento corrispondente alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6, sono munite di chiusure prontamente accessibili.

#### 3.5. Allagamento.

Tutte le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di affondamento. Occorre riservare particolare attenzione:

ai pozzetti e gavoni, che devono essere autovuotanti o disporre di altri mezzi efficaci per impedire all'acqua di penetrare all'interno dell'unità da diporto;

agli impianti di ventilazione;

all'evacuazione dell'acqua con apposite pompe o altri mezzi.

#### 3.6. Portata massima consigliata dal costruttore.

La portata massima consigliata dal costruttore [carburante, acqua, provviste, attrezzi vari e persone (in chilogrammi)] per la quale l'unità da diporto è stata progettata, è determinata in funzione della categoria di progettazione (punto 1), della stabilità e del bordo libero (punto 3.2), della galleggiabilità e del galleggiamento (punto 3.3).

#### 3.7. Alloggiamento della zattera di salvataggio.

Tutte le unità da diporto delle categorie A e B, nonché quelle appartenenti alle categorie C e D di lunghezza superiore ai 6 metri sono munite di uno o più alloggiamenti per una o più zattere di salvataggio sufficientemente capienti per contenere il numero di persone raccomandato dai fabbricanti che, secondo la

progettazione, possono trovarsi a bordo durante la navigazione. Gli alloggiamenti sono di pronto accesso in qualsiasi momento.

### 3.8. Evacuazione.

Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili di lunghezza superiore a 12 metri sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di rovesciamento. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di incendio.

### 3.9. Ancoraggio, ormeggio e rimorchio.

A seconda della categoria di progettazione e delle caratteristiche, tutte le unità da diporto sono munite di uno o più attacchi per punti d'ancoraggio o di altro dispositivo atto a reggere in condizioni di sicurezza i carichi di ancoraggio, di ormeggio e di rimorchio.

## 4. Caratteristiche di manovra.

4.1. Il costruttore provvede affinché le caratteristiche di manovra dell'unità da diporto con il motore più potente per il quale l'unità da diporto è progettata e costruita siano soddisfacenti. In conformità della norma armonizzata la potenza massima nominale di tutti i motori destinati alle unità da diporto deve essere specificata nel manuale fornito al proprietario.

## 5. Requisiti relativi ai componenti e alla loro installazione.

### 5.1. Motori e compartimenti motore.

#### 5.1.1. Motore entro bordo.

Tutti i motori entro bordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio. Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili. I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore sono incombustibili.

#### 5.1.2. Ventilazione.

Il vano motore deve essere ventilato. È necessario evitare l'ingresso di acqua nel vano motore attraverso le prese d'aria.

#### 5.1.3. Parti esposte.

Le parti esposte del motore in movimento o calde che possono causare lesioni alle persone devono essere efficacemente protette, a meno che il motore non sia già rinchiuso o comunque isolato nel suo vano.

#### 5.1.4. Avviamento dei motori fuoribordo.



Tutte le unità da diporto munite di motori fuoribordo dispongono di un dispositivo atto ad impedire l'avviamento del motore con marcia inserita, tranne il caso in cui:

- a) il motore fornisca meno di 500 N di spinta statica;
- b) il motore disponga di un dispositivo di strozzamento che limiti la spinta a 500 N al momento dell'avviamento.

#### 5.1.5. Moto d'acqua funzionanti senza conducente.

Le moto d'acqua sono progettate o con un dispositivo automatico di arresto del motore o con un dispositivo automatico che obbliga il veicolo a descrivere un movimento circolare in avanti a velocità ridotta quando il conducente scende deliberatamente dall'unità o cade in acqua.

### 5.2. Sistemi di alimentazione del carburante.

#### 5.2.1. Considerazioni generali.

I dispositivi e le installazioni destinati al rabbocco, stivaggio, sfiato e alimentazione di carburante sono progettati ed installati in modo da ridurre al minimo il rischio d'incendio e di esplosione.

#### 5.2.2. Serbatoi di carburante.

I serbatoi, le tubazioni e le manichette per il carburante sono posti in una posizione sicura e separati o protetti da qualsiasi fonte significativa di calore. Il materiale dei serbatoi ed i loro sistemi di costruzione sono adatti alla loro capacità e al tipo di carburante. Tutti gli spazi contenenti i serbatoi debbono essere ventilati. La benzina viene conservata in serbatoi che non formino parte integrante dello scafo e siano:

- a) isolati dal vano motore e da ogni altra fonte di ignizione;
- b) isolati dai locali di alloggio.

Il gasolio può essere conservato in serbatoi facenti parte integrante dello scafo.

#### 5.3. Impianto elettrico.

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale, e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione. Particolare attenzione è rivolta alla protezione dai sovraccarichi e dai cortocircuiti di tutte le reti, fatti salvi i circuiti di accensione del motore, alimentate da batterie. Deve essere garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas eventualmente emessi dalle batterie. Queste ultime sono assicurate fermamente e protette dalle infiltrazioni d'acqua.

#### 5.4. Sistema di governo.

##### 5.4.1. Considerazioni generali.

I sistemi di governo sono progettati, costruiti ed installati in modo da garantire la trasmissione delle forze di governo in condizioni di funzionamento prevedibili.

#### 5.4.2. Dispositivi di emergenza.

Le unità da diporto a vela e le unità da diporto con un solo motore entro bordo dotate di sistemi di governo con comando a distanza sono munite di dispositivi di emergenza per il governo dell'unità da diporto a velocità ridotta.

#### 5.5. Impianto del gas.

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e vengono progettati ed installati in modo da evitare perdite ed il rischio di esplosione e in modo da controllarne la tenuta. I materiali ed i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni ed agli agenti incontrati in ambienti marino. Ciascun apparecchio è munito di dispositivo di sicurezza contro lo spegnimento della fiamma. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite di prodotti di combustione. Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo. Gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

#### 5.6. Protezione antincendio.

##### 5.6.1. Considerazioni generali.

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. È riservata particolare attenzione all'ambiente circostante gli apparecchi a fiamma libera, le zone calde o i motori e le macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle condutture di olio e carburante non ricoperte ed è evitata la presenza di fili elettrici al di sopra delle parti calde delle macchine.

##### 5.6.2. Attrezzatura antincendio.

L'unità è fornita di un'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio o la posizione e la capacità dell'attrezzatura antincendio adatta al tipo di rischio sono indicate. Le imbarcazioni non sono messe in servizio finché non sia stata installata l'appropriata attrezzatura antincendio. I vani dei motori a benzina sono protetti con un sistema estintore che consenta di evitare l'apertura del vano in caso di incendio. Gli estintori portatili sono fissati in punti facilmente

accessibili ed uno è collocato in modo da poter essere facilmente raggiunto dalla posizione principale di governo dell'unità.

5.7. Fanali di navigazione.

Laddove installati, i fanali di navigazione devono essere conformi alla regolamentazione COL REG 1972, quale successivamente modificata o CEVNI, a seconda dei casi.

5.8. Prevenzione dello scarico e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra.

Le unità sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti (olio, carburante, ecc.).

Le unità fornite di servizi igienici devono essere munite:

a) di serbatoi, oppure

b) di dispositivi che consentono l'installazione di serbatoi.

Le unità dotate di serbatoi installati permanentemente sono fornite di una connessione di scarico standard per consentire ai tubi degli impianti di scarico di essere collegati alla tubazione di scarico dell'imbarcazione. Inoltre i tubi destinati all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotati di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.

B. Requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico dei motori di propulsione.

I motori di propulsione devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni di gas di scarico.

1. Identificazione del motore.

1.1. Su ogni motore figurano chiaramente le informazioni seguenti:

marchio commerciale o nome commerciale del costruttore del motore;

tipo del motore, famiglia del motore, se del caso;

un numero di identificazione unico del motore;

la marcatura CE, nei casi previsti dall'art. 8.

1.2. Le diciture suddette devono essere chiaramente leggibili ed indelebili e rimanere tali per la durata normale d'esercizio del motore. Se sono utilizzate etichette o targhette, esse devono essere apposte in modo da rimanere fissate per la durata normale di esercizio del motore e da non poter essere rimosse senza essere distrutte o cancellate.

1.3. Le diciture suddette devono essere apposte in una parte del motore necessaria per il suo normale funzionamento e che abitualmente non richiedono una sostituzione per tutta la durata di esercizio del motore.

1.4. Le diciture suddette devono essere collocate in modo da essere immediatamente visibili da una persona normale dopo che il motore è stato assemblato con tutti i componenti necessari per il suo funzionamento.

2. Requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico.

I motori di propulsione devono essere progettati, costruiti e assemblati in modo tale che, se correttamente installati e in uso normale, le loro emissioni non superino i valori limite risultanti dalla tabella seguente:

**Tabella 1**

gk/kWh								
Tipo	Monossido di carbonio			Idrocarburi			Ossidi di azoto	Particolato PT
	A	B	n	A	B	N		
Motore a scoppio a due tempi	150,0	600,0	1,0	30,0	100,0	0,75	10,0	Non applicabile
Motore a scoppio a quattro tempi	150,0	600,0	1,0	6,0	50,0	0,75	15,0	Non applicabile
Accensione per compressione	50,0	0	0	1,5	2,0	0,5	9,8	1,0

A, B e n sono valori costanti indicati nella tabella, PN è la potenza nominale del motore in kW e le emissioni di gas di scarico sono misurate conformemente alla norma armonizzata EN ISO 8178-1:1996.

Per i motori di potenza superiore a 130 kW sono utilizzati i cicli di funzionamento E3 (IMO) o ES (nautica da diporto).

I carburanti di riferimento da utilizzare per le prove di emissione per i motori alimentati a benzina o a diesel sono specificati nella direttiva 98/69/CE (allegato IX, tabelle 1 e 2) e per i motori alimentati con gas di petrolio liquefatto sono specificati nella direttiva 98/77/CE.

3. Durata.

Il costruttore del motore fornisce istruzioni per l'installazione e la manutenzione del motore che, se applicate, devono consentire al motore di mantenersi conforme ai limiti di cui sopra per tutta la durata normale di esercizio del motore e in condizioni d'uso normali.

Queste informazioni sono ottenute dal costruttore del motore effettuando preliminarmente una prova di resistenza, basata su cicli di funzionamento normali, e calcolando l'usura dei componenti; in questo modo il costruttore potrà predisporre e pubblicare le istruzioni per la manutenzione con tutti i nuovi motori immessi in commercio per la prima volta.

La durata normale dei motori è considerata la seguente:

- a) per i motori entro bordo o entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato: 480 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- b) per i motori di moto d'acqua: 350 ore o cinque anni (la prima di queste eventualità a verificarsi);
- c) per i motori fuoribordo: 350 ore o 10 anni (la prima di queste eventualità a verificarsi).

#### 4. Manuale del proprietario.

Con ogni motore è fornito un "manuale del proprietario" redatto in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del Paese in cui è commercializzato. Il manuale deve:

- a) fornire istruzioni per l'installazione e la manutenzione necessarie per il corretto funzionamento del motore secondo i requisiti di cui al paragrafo 3 (durata);
- b) specificare la potenza del motore misurata conformemente alla norma armonizzata.

#### C. Requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche.

Le unità da diporto con motore entro bordo o motore entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato devono essere conformi ai seguenti requisiti essenziali relativi alle emissioni acustiche.

##### 1. Livelli di emissione acustica.

1.1. Le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato, le moto d'acqua e i motori fuoribordo e i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato sono progettati, costruiti e assemblati in modo che le emissioni acustiche misurate conformemente alla prova definita nella norma armonizzata EN ISO 14509, non superino i valori limite indicati nella tabella seguente:

#### **Tabella 2**

Potenza di ciascun motore in kW	Livello massimo di pressione sonora = LpASmax in dB
PN ≤ 10	67
10 < PN ≤ 40	72
PN > 40	75

PN = potenza nominale del motore in kW alla velocità nominale e LpASmax = livello massimo di pressione sonora in dB. Per le unità con due o più motori di qualsiasi tipo può essere applicata una tolleranza di 3 dB.

1.2. In alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se hanno un numero di Froude pari a  $< 1,1$  e un rapporto potenza/dislocamento pari a  $< 40$  e se il motore e il sistema di scarico sono installati conformemente alle specifiche del costruttore del motore.

1.3. Il "numero di Froude" è calcolato dividendo la velocità massima dell'imbarcazione  $V$  (m/s) per la radice quadrata della lunghezza della linea al galleggiamento  $lwl$  (m) moltiplicata per la costante gravitazionale ( $g = 9,8$  m/s<sup>2</sup>).

$Fn = V / \text{radice quadrata di } (g \cdot Lwl)$ .

Il "rapporto potenza/dislocamento" è calcolato dividendo la potenza del motore  $P$  (kW) per il dislocamento dell'imbarcazione  $D$  (t) =  $P/D$ .

1.4. Quale ulteriore alternativa alle prove di misura del suono, le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, sono considerate conformi ai requisiti relativi alle emissioni acustiche se i loro principali parametri di progettazione sono identici o compatibili con quelli di una unità di riferimento certificata rispetto alle tolleranze specificate nella norma armonizzata.

1.5. Per "unità di riferimento certificata" s'intende una specifica combinazione scafo/motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa, senza scarico integrato, di cui è stata accertata la conformità ai requisiti relativi alle emissioni acustiche, misurata conformemente al punto 1.1, e per la quale tutti i principali parametri di progettazione e le misure di livello sonoro appropriati sono stati inclusi successivamente nell'elenco pubblicato delle unità di riferimento certificate.

## 2. Manuale del proprietario.

Per le unità da diporto con motore entro bordo o entro bordo con comando a poppa con o senza scarico integrato e le moto d'acqua, il manuale del proprietario di cui all'allegato II, paragrafo A, punto 2.5, comprende le

informazioni necessarie per mantenere l'unità e il dispositivo di scarico in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.

Per i motori fuoribordo, il manuale del proprietario di cui all'allegato II, paragrafo B, punto 4, fornisce le istruzioni necessarie per mantenere il motore fuoribordo in una condizione che, nella misura del possibile, garantirà la conformità ai valori limite di rumore specificati nell'uso normale.

### **Allegato III**

#### **Marcatura "CE"**

La marcatura "CE" di conformità è costituita dalle iniziali "CE" secondo il simbolo grafico che segue.

In caso di riduzione o di ingrandimento della marcatura "CE", dovranno essere rispettate le proporzioni indicate dal grafico di cui sopra.

Le dimensioni verticali dei vari elementi della marcatura "CE" devono essere sostanzialmente le stesse, comunque non inferiori a 5 mm.

La marcatura "CE" è seguita dal numero di identificazione dell'organismo notificato, qualora esso intervenga nel controllo della produzione.

### **Allegato IV**

#### **Controllo di fabbricazione interno - (modulo A)**

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità, che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2, si accerta e dichiara che i prodotti soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità (vedi allegato VIII).

2. Il fabbricante prepara la documentazione tecnica descritta al punto 3; il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità la tiene a disposizione delle autorità nazionali competenti, a fini ispettivi, per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione ed il funzionamento del prodotto (vedi allegato IX).

4. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità insieme con la documentazione tecnica.

5. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti alla documentazione tecnica di cui al paragrafo 2 e ai requisiti del presente decreto.

## **Allegato V**

### **Controllo di fabbricazione interno e prove - (modulo AA)**

Questo modulo è costituito dal modulo A, come indicato nell'allegato IV, oltre che dai seguenti requisiti supplementari:

A. Progettazione e costruzione.

Su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore vengono eseguite una o più delle seguenti prove, calcoli equivalenti o controlli da parte del costruttore stesso o per suo conto:

a) prova di stabilità conformemente al punto 3.2 dei requisiti essenziali (allegato II, paragrafo A);

b) prova delle caratteristiche di galleggiabilità conformemente al punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II, paragrafo A).

Disposizioni comuni ad entrambi le varianti: queste prove o calcoli o controlli devono essere eseguiti sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

B. Emissioni acustiche.

Per le unità da diporto dotate di motore entro bordo o motore entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato e per le moto d'acqua:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di unità, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II C sono eseguite dal costruttore di unità, o in suo nome, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Per i motori fuoribordo e per i motori entro bordo con comando a poppa con scarico integrato:

su una o più unità rappresentative della produzione del costruttore di motori, le prove d'emissione sonora definite nell'allegato II, paragrafo C, sono eseguite dal costruttore di motori, o per suo conto, sotto la responsabilità di un organismo notificato a scelta del costruttore.

Quando sono oggetto della prova più di un motore di una famiglia di motori, è applicato il metodo statistico descritto nell'allegato XV per assicurare la conformità del campione.



## **Allegato VI**

### **Esame "CE del tipo" - (modulo B)**

(\*) Uno stesso tipo può coprire più varianti di un prodotto a condizione che le differenze tra le varianti non influiscano sul livello di sicurezza o su altri requisiti in materia di prestazioni del prodotto.

1. Un organismo notificato accerta e dichiara che un esemplare, rappresentativo della produzione considerata, soddisfa le disposizioni del presente decreto.

2. La domanda di esame "CE del tipo" deve essere presentata dal fabbricante o dal suo mandatario stabilito nella Comunità ad un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

il nome e l'indirizzo del fabbricante e, qualora la domanda sia presentata dal suo mandatario, anche il nome e l'indirizzo di quest'ultimo;

una dichiarazione scritta che la stessa domanda non è stata presentata a nessun altro organismo notificato;

la documentazione tecnica descritta al punto 3.

Il richiedente mette a disposizione dell'organismo notificato un esemplare rappresentativo della produzione considerata, qui di seguito denominato "tipo" (\*). L'organismo notificato può chiedere altri esemplari dello stesso tipo qualora sia necessario per eseguire il programma di prove.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto; deve comprendere, nella misura necessaria a tale valutazione, il progetto, la fabbricazione e il funzionamento del prodotto (vedi allegato IX).

4. L'organismo notificato:

4.1. esamina la documentazione tecnica, verifica che il tipo sia stato fabbricato in conformità con tale documentazione ed individua gli elementi progettati in conformità delle disposizioni delle norme di cui all'art. 6, comma 4 nonché gli elementi progettati senza applicare le disposizioni previste da tali norme;

4.2. effettua o fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se le soluzioni adottate dal fabbricante soddisfano i requisiti essenziali di cui all'allegato II qualora non siano state applicate le norme di cui all'art. 6, comma 4;

4.3. effettua e fa effettuare gli esami appropriati e le prove necessarie per verificare se, qualora il fabbricante abbia deciso di conformarsi alle norme relative, tali norme siano state effettivamente applicate;

4.4. concorda con il richiedente il luogo in cui gli esami e le necessarie prove devono essere effettuati.

5. Se il tipo soddisfa le disposizioni del presente decreto, l'organismo notificato rilascia un attestato di esame "CE del tipo" al richiedente. L'attestato deve contenere il nome e l'indirizzo del fabbricante, le conclusioni dell'esame, le condizioni di validità del certificato e i dati necessari per l'identificazione del tipo approvato.

All'attestato è allegato un elenco dei fascicoli significativi della documentazione tecnica, di cui l'organismo autorizzato conserva una copia.

Se al fabbricante viene negato il rilascio di un attestato di esame del tipo, l'organismo notificato deve fornire motivi dettagliati per tale rifiuto.

6. Il richiedente informa l'organismo notificato che detiene la documentazione tecnica relativa all'attestato di esame "CE del tipo" di tutte le modifiche al prodotto approvato che devono ricevere un'ulteriore approvazione, qualora tali modifiche possano influire sulla conformità ai requisiti essenziali o modalità di uso prescritte del prodotto. Questa nuova approvazione viene rilasciata sotto forma di un complemento dell'attestato originale di esame "CE del tipo".

7. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni utili riguardanti gli attestati di esame "CE del tipo" ed i complementi rilasciati e ritirati.

8. Gli altri organismi notificati possono ottenere copia degli attestati di esame "CE del tipo" e/o dei loro complementi. Gli allegati degli attestati sono tenuti a disposizione degli altri organismi notificati.

9. Il fabbricante o il suo mandatario conserva, insieme con la documentazione tecnica, copia degli attestati di esame "CE del tipo" e dei loro complementi per dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario.

## **Allegato VII**

### **Conformità al tipo - (modulo C)**

1. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e soddisfano i requisiti del presente decreto. Il fabbricante appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato VIII).

2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione assicuri la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e ai requisiti del presente decreto.

3. Il fabbricante o il suo mandatario conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto. Nel caso in cui né il fabbricante né il suo mandatario siano stabiliti nella Comunità, l'obbligo di tenere a disposizione la documentazione tecnica incombe alla persona responsabile dell'immissione del prodotto nel mercato comunitario (vedi allegato IX).

4. Per quanto riguarda la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico del presente decreto e nell'eventualità che un costruttore non operi a norma di un pertinente sistema qualità come quello di cui all'allegato XIII, un organismo notificato scelto dal costruttore può eseguire o far eseguire controlli sui prodotti ad intervalli casuali. Se il livello qualitativo appare insoddisfacente o se appare necessario verificare la validità dei dati presentati dal costruttore, è utilizzata la procedura seguente:

un motore di serie è sottoposto alla prova descritta nell'allegato II, punto B. I motori di prova devono aver subito un rodaggio, parziale o completo, conforme alle prescrizioni del costruttore. Se le emissioni di gas di scarico specifiche del motore di serie eccedono i valori limite descritti alla tabella di cui al punto 2 dell'allegato II, punto B, il costruttore può chiedere che le misure siano effettuate su un campione di motori di serie comprendente il motore sottoposto originariamente alla prova. Per garantire la conformità del campione di motori di cui sopra ai requisiti del presente decreto, si applica il metodo statistico descritto nell'allegato XV.

## **Allegato VIII**

### **Dichiarazione scritta di conformità**

1. La dichiarazione scritta di conformità alle disposizioni della direttiva deve accompagnare:

a) le unità da diporto e le moto d'acqua e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II, paragrafo A, punto 2.5);

b) i componenti di cui all'allegato I;

c) i motori di propulsione e deve essere allegata al manuale del proprietario (allegato II, paragrafo B, punto 4).

2. La dichiarazione scritta di conformità deve comprendere i seguenti elementi, ed essere redatta nella lingua o nelle lingue di cui all'allegato II, paragrafo A, punto 2.5:

- a) nome e indirizzo del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità, ragione sociale e indirizzo completo; il mandatario deve indicare anche la ragione sociale e l'indirizzo del costruttore;
- b) descrizione del prodotto definito al punto 1 - descrizione del prodotto di cui trattasi: marca, tipo, numero di serie (se del caso);
- c) riferimenti alle pertinenti norme armonizzate utilizzate o riferimenti alle specifiche in relazione alle quali è dichiarata la conformità;
- d) se del caso, riferimento alle altre direttive comunitarie applicate;
- e) se del caso, riferimento all'attestato CE del tipo rilasciato da un organismo notificato;
- f) se del caso, nome e indirizzo dell'organismo notificato;
- g) identificazione della persona autorizzata a firmare a nome del costruttore o del suo mandatario stabilito nella Comunità.

3. Per quanto riguarda:

i motori di propulsione entro bordo e entro bordo con comando a poppa senza scarico integrato;

i motori omologati a norma del provvedimento che recepisce la direttiva 97/68/CE, conformi alla fase II di cui al punto 4.2.3 dell'allegato I della stessa;

i motori omologati a norma della direttiva 88/77/CEE,

la dichiarazione scritta di conformità include, oltre alle informazioni di cui al punto 2, una dichiarazione del costruttore attestante che il motore è conforme ai requisiti relativi alle emissioni di gas di scarico stabiliti dal presente decreto, se installato su un'unità da diporto conformemente alle istruzioni fornite dal costruttore, e che tale motore non deve essere messo in servizio finché l'imbarcazione da diporto in cui deve essere installato non è stata dichiarata conforme, ove previsto, con la pertinente disposizione del decreto.

## **Allegato IX**

### **Documentazione tecnica fornita dal costruttore**

La documentazione tecnica di cui agli allegati IV, VI, VII, X, XII e XIV deve comprendere tutti i dati o mezzi pertinenti utilizzati dal costruttore per garantire che i componenti o l'unità siano conformi ai relativi requisiti essenziali.

La documentazione tecnica deve consentire la comprensione del progetto, della fabbricazione e del funzionamento del prodotto, nonché permettere di valutarne la conformità ai requisiti del presente decreto legislativo.

La documentazione deve comprendere, se necessario ai fini della valutazione:

- a) una descrizione generale del tipo;

- b) disegni di progettazione di massima e di fabbricazione, schemi dei componenti, dei sottoassemblaggi, dei circuiti;
- c) descrizioni e spiegazioni necessarie per la comprensione di detti disegni e schemi e del funzionamento del prodotto;
- d) un elenco delle norme di cui all'art. 6, comma 4, applicate interamente o parzialmente, nonché una descrizione delle soluzioni adottate per rispondere ai requisiti essenziali qualora non siano state applicate le norme di cui all'art. 6, comma 4;
- e) i risultati dei calcoli di progettazione e degli esami effettuati;
- f) i risultati delle prove o specificamente i calcoli di stabilità secondo il punto 3.2 dei requisiti essenziali e di galleggiabilità secondo il punto 3.3 dei requisiti essenziali (allegato II, punto A);
- g) i risultati delle prove relative alle emissioni dei gas di scarico che dimostrano la conformità con il punto 2 dei requisiti essenziali (allegato II, punto B);
- h) i risultati delle prove relative alle emissioni acustiche o i dati relativi all'unità di riferimento che dimostrano la conformità con il punto 1 dei requisiti essenziali (allegato II, punto C).

## **Allegato X**

### **Garanzia qualità produzione - (modulo D)**

1. L'organismo, il suo direttore e il personale incaricato delle operazioni di verifica non possono essere né il progettista, né il costruttore, né il fornitore, né l'installatore dei prodotti di cui all'art. 4 che essi verificano, né il mandatario di una di queste parti. Essi non possono intervenire né direttamente né in veste di mandatarî nella progettazione, costruzione, commercializzazione o manutenzione di tali prodotti. Ciò non esclude la possibilità di uno scambio di informazioni tecniche fra il costruttore e l'organismo di controllo.

1.1. L'organismo notificato deve essere indipendente e non deve essere controllato dai costruttori o dai fornitori.

2. Il fabbricante deve applicare un sistema di qualità della produzione, eseguire l'ispezione e le prove del prodotto finito secondo quanto specificato al paragrafo 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati ad un organismo notificato di sua scelta. La domanda deve contenere:

tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti prevista;

la documentazione relativa al sistema qualità;

se del caso la documentazione tecnica relativa al tipo approvato (vedi allegato IX) e una copia dell'attestato di esame "CE del tipo".

3.2. Il sistema di qualità deve garantire la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" ed ai requisiti del presente decreto. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità dei prodotti;

dei processi di fabbricazione, degli interventi sistematici e delle tecniche di controllo e garanzia della qualità;

degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

della documentazione in materia di qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;

dei mezzi di sorveglianza che consentono il controllo della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata. Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La procedura di valutazione deve comprendere una visita presso gli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2, o se è necessaria una seconda valutazione. L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato.
- 4.1. La sorveglianza deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.
- 4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di fabbricazione, ispezione, prove e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:  
la documentazione relativa al sistema qualità;  
altra documentazione quali i rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.
- 4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.
- 4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o far svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.
5. Il fabbricante tiene a disposizione delle autorità nazionali per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:  
la documentazione di cui al paragrafo 3.1, secondo trattino;  
gli adeguamenti di cui ai paragrafo 3.4, secondo capoverso;  
le decisioni e relazioni dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo capoverso, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.
6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

## **Allegato XI**

### **Verifica su prodotto - (modulo F)**

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante, o il suo mandatario stabilito nella comunità, si accerta e dichiara che i prodotti cui sono state applicate le disposizioni del paragrafo 3 sono conformi al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e soddisfano i requisiti del presente decreto legislativo.
2. Il fabbricante prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca la conformità dei prodotti al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e ai requisiti della direttiva che ad essi si applicano. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura

"CE" su ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità (vedi allegato VIII).

3. L'organismo notificato procede agli esami e alle prove del caso per verificare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto legislativo, o mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto secondo quanto stabilito al paragrafo 4, o mediante controllo e prova statistici sui prodotti secondo quanto stabilito al paragrafo 5, a scelta del fabbricante.

3.1. Il fabbricante, o il suo mandatario, conserva copia della dichiarazione di conformità per almeno dieci anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto.

4. Verifica mediante controllo e prova di ogni singolo prodotto.

4.1. Tutti i prodotti vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti per verificarne la conformità al tipo oggetto dell'attestato di esame "CE del tipo" e della direttiva ad essi applicabili.

4.2. L'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ciascun prodotto approvato e redige un attestato di conformità inerente alle prove effettuate.

4.3. Il fabbricante o il suo mandatario deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

5. Verifica statistica.

5.1. Il fabbricante presenta i suoi prodotti sotto forma di lotti omogenei e prende tutte le misure necessarie affinché il processo di fabbricazione garantisca l'omogeneità di ciascun lotto prodotto.

5.2. I prodotti devono essere presentati alla verifica sotto forma di lotti omogenei. Da ciascun lotto viene prelevato un campione a caso. Gli esemplari di un campione vengono esaminati singolarmente e su di essi vengono effettuate opportune prove, in conformità alla norma o alle norme relative all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti del presente decreto legislativo e per determinare se si debba accettare o rifiutare il lotto.

5.3. La verifica statistica deve avvenire considerando i seguenti elementi:

metodi statistici utilizzati;

programma di campionamento e sue caratteristiche operative.

Per la valutazione della conformità ai requisiti relativi alle emissioni dei gas di scarico si applica la procedura definita nell'allegato XV.

5.4. Per i lotti accettati, l'organismo notificato appone o fa apporre il suo numero di identificazione su ogni singolo prodotto e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate. Tutti gli esemplari del lotto possono



essere immessi sul mercato ad eccezione di quelli del campione riscontrati non conformi. Se un lotto è rifiutato, l'organismo notificato o l'autorità competente prende le misure appropriate per evitarne l'immissione sul mercato. Qualora il rifiuto di lotti sia frequente, l'organismo notificato può decidere di sospendere la verifica statistica. Il fabbricante può apporre, sotto la responsabilità dell'organismo notificato, il numero di identificazione di quest'ultimo nel corso della fabbricazione.

5.5. Il fabbricante o il suo mandatario, deve essere in grado di esibire, a richiesta, gli attestati di conformità dell'organismo notificato.

## **Allegato XII**

### **Verifica di un unico prodotto - (modulo G)**

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante accerta e dichiara che il prodotto considerato, cui è stato rilasciato l'attestato di cui al paragrafo 2, è conforme ai requisiti del presente decreto legislativo. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" sul prodotto e redige una dichiarazione di conformità.

2. L'organismo notificato esamina il prodotto e procede alle opportune prove, in conformità della norma o delle norme di cui all'art. 6, comma 4, o a prove equivalenti, per verificarne la conformità ai corrispondenti requisiti del presente decreto legislativo. L'organismo notificato appone o fa apporre il proprio numero di identificazione sul prodotto approvato e redige un attestato di conformità relativo alle prove effettuate.

3. La documentazione tecnica deve consentire di valutare la conformità del prodotto ai requisiti del presente decreto legislativo, di comprendere il suo progetto, la sua fabbricazione ed il suo funzionamento (vedi allegato IX).

## **Allegato XIII**

### **Garanzia qualità totale - (modulo H)**

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il fabbricante che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione soddisfano i requisiti del presente decreto legislativo. Il fabbricante o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura "CE" a ciascun prodotto e redige una dichiarazione di conformità. La marcatura "CE" deve essere accompagnata dal numero di identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza, di cui al paragrafo 4.

2. Il fabbricante applica un sistema qualità approvato per la progettazione la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto secondo quanto specificato al paragrafo 3, ed è soggetto alla sorveglianza di cui al paragrafo 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il fabbricante presenta una domanda di valutazione del suo sistema qualità ad un organismo notificato. La domanda deve contenere:

tutte le informazioni utili sulla categoria di prodotti prevista;

la documentazione relativa al sistema qualità.

3.2. Il sistema qualità deve garantire la conformità dei prodotti ai requisiti del presente decreto legislativo. Tutti i criteri, i requisiti e le disposizioni adottati dal fabbricante devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di criteri, procedure e istruzioni scritte. Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere una interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità. Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:

degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità di gestione in materia di qualità di progettazione e di qualità dei prodotti;

delle specifiche tecniche di progettazione, norme incluse, che si intende applicare qualora non vengano applicate pienamente le norme di cui all'art. 6, comma 4, nonché degli strumenti che permetteranno di garantire l'osservanza dei requisiti essenziali di cui all'allegato II;

delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici in materia di controllo e verifica della progettazione, che verranno applicati nella progettazione dei prodotti appartenenti alla categoria in questione;

delle tecniche, dei processi e degli interventi sistematici che si intende applicare nella fabbricazione, nel controllo di qualità e nella garanzia della qualità;

degli esami e delle prove che saranno effettuati prima, durante e dopo la fabbricazione, con indicazione della frequenza con cui si intende effettuarli;

della documentazione in materia di qualità, ad esempio i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale;

dei mezzi di controllo dell'ottenimento della qualità richiesta e dell'efficacia di funzionamento del sistema qualità.

3.3. L'organismo notificato valuta il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al paragrafo 3.2. Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata (EN29001). Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia produttiva oggetto della valutazione. La

procedura di valutazione deve comprendere una visita valutativa agli impianti del fabbricante. La decisione viene notificata al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il fabbricante si impegna a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato, ed a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace. Il fabbricante o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema. L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al fabbricante. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza CE sotto la responsabilità dell'organismo notificato.

4.1. La sorveglianza CE deve garantire che il fabbricante soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il fabbricante consente all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi nei locali di progettazione, fabbricazione, ispezione, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

la documentazione relativa al sistema qualità;

la documentazione prevista dalla sezione "Fabbricazione" del sistema di garanzia della qualità, ad esempio risultati di analisi, calcoli, prove;

la documentazione prevista dalla sezione "Fabbricazione" del sistema garanzia della qualità, quali i rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

4.3. L'organismo notificato svolge periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il fabbricante mantenga ed utilizzi il sistema qualità, e fornisce al fabbricante un rapporto sulle verifiche effettuate.

4.4. L'organismo notificato può anche effettuare visite senza preavviso presso il fabbricante, procedendo o facendo procedere in tale occasione, se necessario, a prove atte a verificare il corretto funzionamento del sistema qualità. Esso fornisce al fabbricante un rapporto sulla visita e, se vi è stata prova, un rapporto sulla prova stessa.

5. Il fabbricante, per almeno dieci anni a decorrere dall'ultima data di fabbricazione del prodotto, tiene a disposizione delle autorità nazionali:

la documentazione di cui al paragrafo 3.1, secondo capoverso, secondo trattino;

le modifiche di cui al paragrafo 3.4, secondo capoverso;

le decisioni e i rapporti dell'organismo notificato di cui al paragrafo 3.4, ultimo periodo, e ai paragrafi 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato comunica agli altri organismi notificati le opportune informazioni riguardanti le approvazioni di sistemi qualità rilasciate o ritirate.

#### **Allegato XIV**

##### **Garanzia qualità del prodotto - (modulo E)**

1. Questo modulo descrive la procedura con cui il costruttore che soddisfa gli obblighi di cui al punto 2 si accerta e dichiara che i prodotti in questione sono conformi al tipo oggetto dell'attestato "CE del tipo" e soddisfano i requisiti della direttiva ad essi applicabili. Il costruttore o il suo mandatario stabilito nella Comunità appone la marcatura CE su ciascun prodotto e redige una dichiarazione scritta di conformità. La marcatura CE deve essere accompagnata dal contrassegno d'identificazione dell'organismo notificato responsabile della sorveglianza di cui al punto 4.

2. Il costruttore deve applicare un sistema di qualità approvato per la verifica e le prove del prodotto finito, secondo quanto specificato al punto 3, e deve essere assoggettato alla sorveglianza di cui al punto 4.

3. Sistema qualità.

3.1. Il costruttore deve presentare una domanda di valutazione del suo sistema qualità per i prodotti interessati a un organismo notificato di sua scelta.

La domanda deve contenere:

tutte le pertinenti informazioni sulla categoria di prodotti considerata;

la documentazione relativa al sistema qualità;

se del caso, la documentazione tecnica relativa al tipo approvato e una copia dell'attestato "CE del tipo".

3.2. In base al sistema qualità, ogni prodotto deve essere esaminato e prove appropriate come stabilito nella norma o nelle norme pertinenti di cui all'art. 6, comma 4, o prove equivalenti, devono essere eseguite per assicurarne la conformità ai requisiti pertinenti fissati dal presente decreto legislativo. Tutti i criteri, i requisiti, le disposizioni adottati dal costruttore devono essere documentati in modo sistematico e ordinato sotto forma di misure, procedure ed istruzioni scritte.

Questa documentazione relativa al sistema qualità deve permettere un'interpretazione uniforme di programmi, schemi, manuali e rapporti riguardanti la qualità.

Detta documentazione deve includere in particolare un'adeguata descrizione:  
degli obiettivi di qualità, della struttura organizzativa, delle responsabilità e dei poteri della direzione in materia di qualità dei prodotti;  
degli esami e delle prove che saranno effettuati dopo la costruzione;  
dei mezzi per controllare l'efficacia di funzionamento del sistema qualità;  
della documentazione in materia di qualità, quali rapporti ispettivi e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

3.3. L'organismo notificato deve valutare il sistema qualità per determinare se soddisfa i requisiti di cui al punto 3.2.

Esso presume la conformità a tali requisiti dei sistemi qualità che soddisfano la corrispondente norma armonizzata.

Nel gruppo incaricato della valutazione deve essere presente almeno un esperto nella tecnologia del prodotto interessato. La procedura di valutazione deve comprendere una visita degli impianti del costruttore.

La decisione viene notificata al costruttore. La notifica deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

3.4. Il costruttore deve impegnarsi a soddisfare gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato e a fare in modo che esso rimanga adeguato ed efficace.

Il costruttore o il suo mandatario tengono informato l'organismo notificato che ha approvato il sistema qualità di qualsiasi prevista modifica del sistema.

L'organismo notificato valuta le modifiche proposte e decide se il sistema modificato continua a soddisfare i requisiti di cui al punto 3.2 o se è necessaria una seconda valutazione.

L'organismo notificato comunica la sua decisione al costruttore. La comunicazione deve contenere le conclusioni dell'esame e la motivazione circostanziata della decisione.

4. Sorveglianza sotto la responsabilità dell'organismo notificato.

4.1. La sorveglianza deve garantire che il costruttore soddisfi tutti gli obblighi derivanti dal sistema qualità approvato.

4.2. Il costruttore deve consentire all'organismo notificato di accedere a fini ispettivi ai locali di verifica, prova e deposito fornendo tutte le necessarie informazioni, in particolare:

la documentazione relativa al sistema qualità;

la documentazione tecnica;

altre documentazioni quali rapporti e i dati sulle prove, le tarature, le qualifiche del personale.

4.3. L'organismo notificato deve svolgere periodicamente verifiche ispettive per assicurarsi che il costruttore mantenga ed utilizzi il sistema qualità e deve fornire al costruttore un rapporto sulle verifiche ispettive effettuate.

4.4. Inoltre, l'organismo notificato può effettuare visite senza preavviso presso il costruttore. In tale occasione, l'organismo notificato può svolgere o fa svolgere prove per verificare il buon funzionamento del sistema qualità, se necessario. Esso fornisce al costruttore un rapporto sulla visita e, se sono state svolte prove, una relazione di prova.

5. Il costruttore deve tenere a disposizione delle autorità nazionali per almeno 10 anni dall'ultima data di fabbricazione del prodotto:

la documentazione di cui al punto 3.1, secondo comma, terzo trattino;

gli aggiornamenti di cui al punto 3.4, secondo comma;

le decisioni e le relazioni dell'organismo notificato di cui al punto 3.4, ultimo periodo ed ai punti 4.3 e 4.4.

6. Ogni organismo notificato deve comunicare agli altri organismi notificati le informazioni riguardanti le approvazioni dei sistemi qualità rilasciate o ritirate.

## **Allegato XV**

### **Valutazione della conformità della produzione per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico e acustiche**

1. La verifica della conformità di una famiglia di motori è effettuata su un campione di motori di serie. Il costruttore decide la dimensione (n) del campione, d'intesa con l'organismo notificato.

2. La media aritmetica  $\bar{X}$  dei risultati ottenuti dal campione è calcolata per ciascun componente regolamentato delle emissioni di gas di scarico e acustiche. La produzione della serie è considerata conforme ai requisiti ("decisione d'autorizzazione") se la condizione seguente è soddisfatta:

$$X + k \cdot S \leq L$$

S è la deviazione standard, dove:

$$S \text{ al quadrato} = \frac{\sum (x-X)^2}{(n-1)}$$

X = media aritmetica dei risultati

x = singoli risultati del campione

L = valore limite appropriato

n = numero di motori nel campione

k = fattore statistico dipendente da n (cfr. tabella)

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Se  $N \leq 20$ ,  $K = 0,860$  (radice quadrata di N)

## **Allegato XVI**

### **Tabella A**

#### **Diritti e compensi per prestazioni e servizi in materia di nautica da diporto**

Visite di accertamento e stazzatura navi da diporto di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	300 euro
Visite periodiche ed occasionali navi da diporto	75 euro
Stazzatura o ristazzatura di navi da diporto e rilascio certificazioni	25 euro
Rilascio licenze di navigazione	25 euro
Aggiornamento licenze di navigazione	15 euro
Rilascio certificato d'uso motore	20 euro
Aggiornamento certificato d'uso motore	10 euro
Esame per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A e C	25 euro
Esame per il conseguimento della patente nautica per navi da diporto	100 euro
Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi	30 euro
Rinnovo licenze	25 euro
Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione; iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto dai registri.	20 euro
Copia di un documento	10 euro
Rilascio di un duplicato	25 euro
Autorizzazione alla navigazione temporanea e licenza provvisoria di navigazione	20 euro

***Estratto del “Code des Transports” francese (Cinquieme Partie, Livre III, Titre 1er).***

## **Cinquieme Partie: Transport et Navigation Maritime**

### **Livre III: Les Ports Maritime**

#### **Titre 1er: Organization des Ports Maritimes**

##### **Chapitre 1er : Dispositions communes**

###### **Article L5311-1**

Les ports maritimes soumis au présent livre sont :

- 1° Les grands ports maritimes, relevant de l'Etat ;
- 2° Les ports maritimes autonomes, relevant de l'Etat ;



3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

4° Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Etablissement public du parc national de Port-Cros.

### **Article L5311-2**

Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage d'infrastructure portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes sont soumis aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1612-1, L. 1612-2, L. 1612-4 et L. 1612-6. Leur mise en service est soumise aux conditions et procédures prévues aux articles L. 1613-1 et L. 1613-2.

## **Chapiter II: Grands Ports Maritimes**

### **Section 1 : Création et missions**

#### **Article L5312-1**

Lorsque l'importance particulière d'un port le justifie au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire, l'Etat peut créer, par décret en Conseil d'Etat, un établissement public de l'Etat appelé " grand port maritime ".

### **Article L5312-2**

Dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes :

- 1° La réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes ;
- 2° La police, la sûreté et la sécurité, au sens des dispositions du titre III du présent livre, et les missions concourant au bon fonctionnement général du port;
- 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté;
- 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels ;
- 5° La construction et l'entretien de l'infrastructure portuaire, notamment des bassins et terre-pleins, ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre, notamment ferroviaire et fluviale ;
- 6° La promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;
- 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;
- 8° Les actions concourant à la promotion générale du port.

### **Article L5312-3**

Sous réserve des limitations prévues par l'article L. 5312-4 en ce qui concerne l'exploitation des outillages, le grand port maritime peut exercer, notamment par l'intermédiaire de prises de participations dans des personnes morales, des activités ou réaliser des acquisitions dont l'objet est de nature à concourir, à l'intérieur ou à l'extérieur de sa circonscription, au développement ou à la modernisation du port ou de la place portuaire. Il respecte les enjeux et règles mentionnés à l'article L. 5312-2.

Il peut proposer des prestations à des tiers s'il les réalise déjà pour son propre compte ou si elles constituent le prolongement de ses missions.

#### **Article L5312-4**

Le grand port maritime ne peut exploiter les outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires qu'à titre exceptionnel, après accord de l'autorité administrative compétente et si le projet stratégique mentionné à l'article L. 5312-13 le prévoit. En outre, il ne peut exploiter ces outillages que dans les cas suivants :

1° En régie ou par l'intermédiaire de filiales, à condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires dans l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port ;

2° Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national ; l'autorité administrative notifie au grand port maritime la liste des activités ou des outillages dont le maintien doit être prévu pour ce motif dans le projet stratégique ;

3° Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures organisé en application de l'article 9 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;

4° En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé.

#### **Article L5312-5**

Les conditions de délimitation à terre et en mer, après enquête, des circonscriptions des grands ports maritimes sont définies par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes et peut englober des ports desservis par ces accès.

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome, il conserve la même circonscription. Celle-ci peut être modifiée dans les conditions prévues au premier alinéa.

## **Section 2 : Organisation**

### **Article L5312-6**

Le grand port maritime est dirigé par un directoire, sous le contrôle d'un conseil de surveillance.

### **Sous-section 1 : Conseil de surveillance**

#### **Article L5312-7**

Le conseil de surveillance est composé de :

- 1° Cinq représentants de l'Etat ;
- 2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;
- 3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;
- 4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'Etat, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.

#### **Article L5312-8**

Le conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques de l'établissement et exerce le contrôle permanent de sa gestion.

Un décret en Conseil d'Etat précise les opérations dont la conclusion est soumise à l'autorisation préalable du conseil de surveillance. A tout moment, le conseil de surveillance opère les vérifications et les contrôles qu'il juge opportuns et peut se faire communiquer les documents qu'il estime nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Une fois par trimestre au moins, le directoire présente un rapport au conseil de surveillance.

Après la clôture de chaque exercice et dans un délai de six mois, le directoire lui présente, aux fins de vérification et de contrôle, les comptes annuels avant leur certification par au moins un commissaire aux comptes et, le cas échéant, les comptes consolidés accompagnés du rapport de gestion y afférent. Le président du conseil de surveillance invite le président du conseil de développement à présenter les propositions de celui-ci.

Le conseil de surveillance délibère sur le projet stratégique du port mentionné à l'article L. 5312-13.

## **Sous-section 2 : Directoire**

### **Article L5312-9**

Le nombre de membres du directoire est déterminé pour chaque grand port maritime par décret. Le président du directoire est nommé par décret après avis conforme du conseil de surveillance. Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire. La durée du mandat des membres du directoire est fixée par voie réglementaire.

### **Article L5312-10**

Le directoire assure la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion.

A cet effet, il est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom du grand port maritime. Il les exerce dans la limite des missions définies à la section 1 et sous réserve de ceux qui sont attribués au conseil de surveillance.

## **Sous-section 3 : Conseil de développement**

### **Article L5312-11**

Dans chaque grand port maritime, les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements sont représentés dans un conseil de développement qui est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.

## **Sous-section 4 : Conseil de coordination interportuaire**

### **Article L5312-12**

Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

Ce conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements responsables de la gestion d'un port maritime faisant partie d'un ensemble géographique pour lequel a été mis en place un conseil de coordination peuvent, à leur demande, être associés à ses travaux.

La composition du conseil de coordination interportuaire, les modalités de désignation de ses membres, ses règles de fonctionnement et les conditions d'élaboration du document de coordination sont déterminés par décret.

## **Section 3 : Exploitation**

### **Article L5312-13**

Pour l'exercice des missions définies à la section 1, le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre. Il doit être compatible avec les orientations nationales en matière de dessertes intermodales des ports et les orientations prévues par le document de coordination mentionné à l'article L. 5312-12, lorsqu'il existe.

Il comporte des documents graphiques indiquant les différentes zones et leur vocation, notamment les zones ayant des enjeux naturels.

### **Article L5312-14**

Les grands ports maritimes, ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière de ports maritimes, peuvent mettre en commun des moyens et poursuivre des actions communes.

A cette fin, ils peuvent notamment créer des groupements d'intérêt public dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière, entre eux ou entre un ou plusieurs d'entre eux et une ou plusieurs collectivités publiques, pour conduire, pendant une durée déterminée, des activités de promotion commerciale et d'entretien des accès maritimes. Ces groupements sont soumis au chapitre Ier du titre IV du livre III du code de la recherche.

#### **Section 4 : Dispositions diverses**

##### **Article L5312-15**

A l'exception des dispositions du chapitre III du présent titre autres que celles des articles L. 5313-11 et L. 5313-12, les règles applicables aux ports autonomes maritimes s'appliquent aux grands ports maritimes pour autant qu'il n'y est pas dérogé par des dispositions spéciales.

Le président du directoire du grand port maritime exerce les attributions dévolues au directeur du port autonome maritime.

##### **Article L5312-16**

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port maritime relevant de l'Etat, l'Etat et, le cas échéant, le port autonome ou l'établissement public délégataire lui remettent les biens immeubles et meubles nécessaires à l'exercice de ses missions autres que ceux relevant du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel. Cette remise est gratuite et ne donne lieu à paiement d'aucune indemnité, ni d'aucun droit, taxe, salaire ou honoraires.

Le grand port maritime est substitué de plein droit à l'Etat et, le cas échéant, au port autonome ou à l'établissement public délégataire, dans tous les droits et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts contractés par le port autonome ou le délégataire pour le financement de l'activité déléguée et de ses participations aux travaux maritimes.

##### **Article L5312-17**

Lorsqu'un grand port maritime est substitué à un port autonome:

1° Le conseil d'administration exerce les compétences dévolues au conseil de surveillance, et le directeur du port celles dévolues au directoire jusqu'à la mise en place des organes correspondants et pendant un délai qui ne saurait excéder trois mois à compter de la substitution ;

2° Jusqu'à la tenue des élections prévues au chapitre II du titre II de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et pendant un délai qui ne saurait excéder six mois à compter de la substitution, siègent au conseil de surveillance en qualité de représentants du personnel trois membres désignés sur proposition des organisations syndicales représentatives.

### **Article L5312-18**

Des décrets en Conseil d'Etat déterminent les modalités d'application du présent chapitre. Ils définissent la composition du conseil de développement, les modalités de désignation de ses membres et ses règles de fonctionnement. Ils fixent les modalités d'élaboration et de révision du projet stratégique et précisent son contenu.

## **Chapiter III: Ports Autonomes**

### **Section 1: Creation, Modification et Mission**

#### **Article L5313-1**

L'administration des ports maritimes de commerce, dont l'importance le justifie, est confiée à des établissements publics de l'Etat, dénommés ports autonomes, créés par décret en Conseil d'Etat.

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports.

#### **Article L5313-2**

Le port autonome est chargé, à l'intérieur de sa circonscription, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement, ainsi que de l'exploitation et de l'entretien du port et de ses dépendances.

Il assure la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté. Il est chargé de la police du port et de ses dépendances prévue par les dispositions du titre III.

Il peut être autorisé à créer et à aménager des zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et obligations que l'Etat.

#### **Article L5313-3**



La circonscription du port est, après enquête, déterminée par décret en Conseil d'Etat.

La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

#### **Article L5313-4**

Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ses services ou concessions ou tous autres éléments d'actif détenus par les chambres de commerce et d'industrie au titre du compte des droits de port, des services organisés et des concessions.

Les services mentionnés au premier alinéa sont ceux qui sont organisés ou subventionnés pour le sauvetage des navires ou cargaisons, pour la sécurité ou la propreté ou la police et la surveillance des quais et dépendances du port, pour l'exploitation du port et des rades, l'organisation du travail et des œuvres sociales dans le port.

Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public, des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles L. 5313-11 à L. 5313-13, les remises de biens et le transfert des activités substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant, à la date de la remise, le caractère de domanialité publique, le conservent.

#### **Article L5313-5**

La fusion de deux ou plusieurs ports autonomes peut être décidée, après enquête effectuée dans ces ports dans les conditions prévues par l'article L.

5313-3.

Le décret prévu par l'article L. 5313-3 est pris en conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'a pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres du conseil d'administration de chaque port autonome. Les règles de fonctionnement et d'administration du nouvel établissement sont fixées par le décret établissant la fusion de ces ports.

#### **Article L5313-6**

La dissolution du port autonome peut être prononcée par un décret en Conseil d'Etat, qui fixe les règles de dévolution des biens de l'établissement public supprimé et détermine les mesures rendues nécessaires par la dissolution.

### **Section 2 : Organisation et fonctionnement**

#### **Article L5313-7**

L'administration du port est assurée par un conseil d'administration, assisté d'un directeur.

#### **Article L5313-8**

Le conseil d'administration est composé pour moitié :

1° De membres désignés par les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités territoriales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

2° De membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans le domaine des ports, de la navigation maritime, du transport, de l'économie régionale ou générale.

Le conseil d'administration élit parmi ses membres son président. Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur des listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.

Les membres mentionnés au 2° sont nommés par décret.

#### **Article L5313-9**

Dans la limite du montant des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5313-10, le conseil d'administration décide des travaux à effectuer et des outillages à mettre en œuvre lorsqu'ils ne bénéficient pas du concours

financier de l'Etat et n'entraînent pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, ainsi que pour l'exploitation.

Le conseil d'administration a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximums et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même. Il prend, en se conformant à l'article L. 5313-10, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est consulté sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

#### **Article L5313-10**

Le conseil d'administration du port autonome établit et présente, chaque année, à l'approbation de l'autorité administrative les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant, concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation sont présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, l'autorité compétente peut créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

### **Article L5313-11**

Sous réserve des dispositions prévues par l'article L. 5313-12, le personnel du port autonome est soumis au code du travail.

Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome, en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

### **Article L5313-12**

Les fonctionnaires mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services peuvent être placés dans la position de détachement ou, à leur demande, dans la position hors cadres prévue par le chapitre V de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale. Tout membre du personnel ouvrier affilié au régime de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, qui passe au service du port autonome, a la faculté d'opter entre le maintien de son affiliation et son rattachement au régime du personnel du port autonome.

### **Article L5313-13**

Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## **Chapitre IV: Ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements**

### **Article L5314-1**

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce.

Elle est compétente pour aménager et exploiter les ports maritimes de pêche qui lui sont transférés.

### **Article L5314-2**

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche.

Il est compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui sont transférés.

### **Article L5314-3**

Les ports maritimes départementaux existant au 1er janvier 2005 peuvent, sur demande du département et après accord du conseil régional, être transférés à la région. A compter de la date du transfert, la région est substituée au département dans les droits et obligations à l'égard des tiers afférents au domaine et aux biens transférés, sans que cette substitution puisse porter atteinte aux droits que les délégataires tiennent des délégations en cours.

Une convention conclue entre la région et le département délimite les emprises des ports, détermine les modalités du transfert de compétence, de transfert et de mise à disposition des moyens, notamment de personnels, et prévoit le versement à la région de la dotation générale de décentralisation au titre des ports maritimes de commerce et de pêche, conformément aux dispositions de l'article L. 1614-8 du code général des collectivités territoriales.

### **Article L5314-4**

Les communes ou, le cas échéant, les communautés de communes, les communautés urbaines ou les communautés d'agglomération, sont compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance.

Elles sont également compétentes pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui leur sont transférés. Toutefois, les compétences exercées par d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales sur les ports maritimes dont l'activité principale est la plaisance ne peuvent être transférées aux communes ou, le cas échéant, aux communautés de communes, aux communautés urbaines ou aux communautés d'agglomération, sans l'accord exprès de ces autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales.

Le département ou un syndicat mixte peut également, à la demande d'une commune ou, le cas échéant, d'une communauté de communes, créer, aménager et exploiter un port maritime dont l'activité principale est la plaisance.

#### **Article L5314-5**

Les compétences des collectivités territoriales définies aux articles L. 5314-1 à L. 5314-4 peuvent être exercées par un groupement de collectivités territoriales ou de leurs groupements.

#### **Article L5314-6**

Lorsque le transfert de compétences relatif à un port a été réalisé avant le 17 août 2004, l'Etat procède, à la demande de la collectivité territoriale intéressée, au transfert à titre gratuit des dépendances du domaine public du port.

#### **Article L5314-7**

Les règles relatives à la création, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes de commerce et de pêche de Corse sont fixées par l'article L. 4424-22 du code général des collectivités territoriales.

### **Article L5314-8**

Par dérogation aux articles L. 5314-1, L. 5314-2, L. 5314-4, L. 5314-5 et L. 5314-11, en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, les décisions de création et d'extension de port sont prises par le préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des conseils régionaux concernés.

### **Article L5314-9**

Lorsqu'un port relevant de l'Etat a fait l'objet d'un transfert de compétences au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, la convention alors conclue ou l'arrêté du représentant de l'Etat dans le département pris en l'absence d'une telle convention précise les conditions dans lesquelles sont mis gratuitement à la disposition de l'Etat les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

### **Article L5314-10**

L'Etat peut conclure avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales compétent des contrats d'objectifs portant notamment sur le financement d'infrastructures, la sûreté et la sécurité portuaires.

### **Article L5314-11**

Par dérogation aux dispositions des articles L. 5314-1, L. 5314-2 et L. 5314-4, l'Etablissement public du parc national de Port-Cros est compétent pour aménager, entretenir et gérer les installations portuaires de Port-Cros, dans le respect des missions assignées au parc.

***Estratto del "Code des Ports Maritimes" francese.***

**Partie législative**

**Livre II : Droits de port et de navigation.**

**Titre Ier : Droits de port.**

**Chapitre 1er : Dispositions communes.**

**Article L211-3-1**

*Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 1 (V) JORF  
22 décembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002*

*Créé par Loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000 - art. 57*

Par dérogation aux dispositions des articles L. 211-1 à L. 211-3, la commune de Saint-Barthélemy peut fixer et percevoir une taxe sur les débarquements de passagers par voie maritime, dont le montant est fixé par délibération du conseil municipal dans la limite de 4,57 euros par passager, pour financer l'amélioration des installations portuaires.

**Partie réglementaire - Décrets en Conseil d'Etat**

**Livre Ier : Création, organisation et aménagement des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'Etat.**

**Titre II : Ports non autonomes de commerce et ports de pêche relevant de la compétence de l'Etat.**

**Chapitre Ier : Organisation.**

**Article R\*121-1**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11  
septembre 1999*

La gestion des ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat est assurée par le directeur du port, dont les fonctions sont exercées par le directeur départemental de l'équipement ou le directeur du service spécialisé du ministère chargé des ports maritimes dans le département où sont situées les principales installations de ces ports.

*NOTA :*



*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*121-2**

*Créé par Décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 - art. 1 JORF 27 septembre 2003*

Le directeur du port établit, pour des périodes successives de trois années, le cas échéant en concertation avec d'autres ports de la même façade maritime, un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison permettant de répondre aux besoins des navires utilisant le port.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de l'environnement définit le contenu et les modalités d'élaboration de ces plans, qui comportent notamment le recensement des besoins et des installations utilisables, les procédures de réception et le système de tarification.

Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison est approuvé, après avis du conseil portuaire, par le préfet du département où se situent les installations principales du port. En cas de modification significative des conditions d'exploitation du port ayant des répercussions sur les besoins en installations portuaires de réception des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, le plan est mis à jour et approuvé dans les mêmes conditions que le plan initial.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*121-3**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999*

Le directeur du port est chargé d'établir, en ce qui concerne la gestion et toutes les affaires intéressant la bonne exploitation du port, la coordination nécessaire avec tous les services et organismes publics locaux dépendant du ministère chargé des ports maritimes ou d'autres départements ministériels, ou placés sous leur tutelle.

Les conditions dans lesquelles s'exerce cette coordination sont précisées par des arrêtés conjoints du ministre chargé des ports maritimes et de chacun des ministres intéressés.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*121-4**

*Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)*

Le directeur du port réunit en tant que de besoin, dans des conférences dont il leur communique à l'avance l'ordre du jour, selon le cas : des représentants des services publics, des chambres de commerce et d'industrie territoriales, des concessionnaires d'outillage public, des organisations professionnelles participant à l'exploitation du port, ou des usagers du port.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*121-5**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999*

Le directeur du port est consulté par l'administration des affaires maritimes et, s'il y a lieu, par celle de la marine nationale, sur les instructions générales ou particulières qui concernent les services de pilotage et de remorquage exerçant leur activité dans le port, ses accès ou ses rades et qui sont susceptibles d'avoir

une incidence sur l'économie portuaire (qualité et coût des services), ou sur la gestion du port (sécurité générale, police et accidents), même lorsque cette consultation n'a pas été prévue par un texte particulier.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*121-6**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 12 JORF 11 septembre 1999*

Le directeur du port dresse chaque année un relevé de la situation financière du port présentant, dans la forme arrêtée conjointement par le ministre de l'économie et des finances, le ministre chargé des ports maritimes et le ministre chargé du commerce, les résultats de l'exercice précédent et les prévisions pour l'exercice suivant en ce qui concerne :

- d'une part, les dépenses de toute nature relatives à l'établissement, l'entretien et l'exploitation du port ;
- d'autre part, les recettes fournies par chacune des taxes et redevances frappant les navires, les marchandises et les outillages divers installés dans le port pour les besoins du trafic.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

## **Chapitre II : Aménagement.**

### **Section 1 : Travaux.**

#### **Article R\*122-1**

*Modifié par Décret n°2007-397 du 22 mars 2007 - art. 2 (V)*

La prise en considération des avant-projets des travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports non autonomes de commerce et de

pêche de l'Etat et l'autorisation de ces travaux sont prononcées par décision du préfet.

Toutefois, les décisions mentionnées au premier alinéa sont prises par le ministre chargé des ports maritimes lorsqu'elles portent sur des travaux réalisés dans les ports principaux métropolitains, entraînant une modification substantielle dans les accès ou ouvrages du port ou dont le coût total est supérieur à 15 millions de francs, ce montant (valeur 1999) étant indexé sur un indice fixé par arrêté ministériel. Les ports principaux sont ceux figurant sur une liste établie par arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

L'autorisation vaut, s'il y a lieu, autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ; dans ce cas, elle doit respecter les règles de fond prévues par ce code et fixer les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1 dudit code. L'autorisation peut donner lieu à des arrêtés complémentaires pris dans les formes prévues par les articles R. 214-17 et R. 214-19 du code de l'environnement.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*122-2**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 14 JORF 11 septembre 1999*

La décision prenant en considération l'avant-projet indique s'il y a lieu ou non de procéder à l'instruction et, dans la négative, s'il y a lieu ou non à consultation du conseil portuaire.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*122-4**

*Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)*

I.-Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. \*122-3 du code de l'environnement lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. \*122-8 du même décret.

Le dossier d'instruction comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret.

En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier :

-mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, dont relèvent les travaux ;

-comporte le document prévu aux articles R. 214-6 et R. 214-32 du code de l'environnement. Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document.

II.-L'instruction, menée par le directeur du port, comprend les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément :

1° Consultation du conseil portuaire ;

2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;

3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ;

4° Consultation de la chambre de commerce et d'industrie territoriale compétente, lorsqu'elle n'est pas le concessionnaire ;

5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ;

6° Consultation le cas échéant de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ;

7° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ;

8° Enquête publique s'il y a lieu.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R. 214-6 à R. 214-56 dudit code.

III.-Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°,2°,3°,4° et 5° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités.L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*122-6**

*Modifié par DÉCRET n°2014-1635 du 26 décembre 2014 - art. 4*

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, il est procédé simultanément à l'instruction prévue à l'article R. \*122-2 et à l'enquête publique dans les formes prévues pour les enquêtes préalables à une déclaration d'utilité publique régies par le titre Ier du livre Ier du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

## **Section 2 : Exploitation.**

### **Sous-section 1 : Concession.**

#### **Article R\*122-7**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

La réalisation, totale ou partielle, et l'exploitation d'outillages mis à la disposition du public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche

de l'Etat peuvent faire l'objet de concessions accordées à des collectivités publiques, à des établissements publics ou à des entreprises privées.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*122-8**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

La concession d'outillage public donne lieu à une convention assortie d'un cahier des charges, qui doit respecter un cahier des charges type approuvé par décret en Conseil d'Etat pris sur la proposition conjointe des ministres chargés des ports maritimes, du budget et du domaine.

Les concessions d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat sont accordées :

a) Par décret en Conseil d'Etat revêtu du contreseing du ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, du ministre dont relève l'établissement public concessionnaire, s'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par décret en Conseil d'Etat ;

b) Par arrêté signé par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire pour les ports principaux figurant sur la liste mentionnée au deuxième alinéa de l'article R. \*122-1, ou lorsqu'il y a lieu à déclaration d'utilité publique prononcée par arrêté ministériel ;

c) Par arrêté du préfet dans les autres cas. Lorsque le cahier de charges de la concession comporte des dérogations au cahier des charges type, celles-ci doivent préalablement être autorisées par le ministre chargé des ports maritimes et, le cas échéant, par le ministre dont relève l'établissement public concessionnaire ; l'absence de réponse des ministres dans le délai de deux mois suivant la réception la plus tardive de la demande vaut autorisation.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er*

*janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*122-9**

*Modifié par Décret n°2014-551 du 27 mai 2014 - art. 21*

La demande de concession d'outillage public dans un port non autonome de commerce ou de pêche de l'Etat est instruite par le directeur du port.

Le préfet transmet, dans les cas prévus aux a et b de l'article R. \*122-8, la demande accompagnée de son rapport au ministre chargé des ports maritimes, qui décide si le projet doit être pris en considération. Dans les autres cas, la décision de prendre en considération le projet est prise par le préfet.

Si le projet est pris en considération, le directeur du port mène l'instruction dans les conditions prévues aux II et III de l'article R. \*122-4. Le montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat fixé par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, par le directeur des finances publiques est mentionné dans le dossier d'instruction.

Lorsque la concession doit être accordée par un décret en Conseil d'Etat ou par un arrêté ministériel, le préfet transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné de son rapport au ministre chargé des ports maritimes. Ce dernier, s'il estime devoir donner une suite au projet, le soumet, le cas échéant, au ministre de qui relève la collectivité publique ou l'établissement intéressé.

Dans les cas prévus au c de l'article R. \*122-8, le directeur du port transmet, dès l'issue de l'instruction, le dossier accompagné d'un rapport au préfet pour qu'il statue.

Lorsque la concession n'est pas accordée par un décret en Conseil d'Etat, le ministre chargé des ports maritimes, ou le préfet dans les cas prévus au c de l'article R. \*122-8, peut, par sa décision de prendre en considération le projet, limiter les consultations à celles des collectivités publiques et services locaux intéressés, du conseil portuaire et de la commission nautique s'il y a lieu.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*





### **Article R\*122-10**

*Modifié par Décret n°2007-397 du 22 mars 2007 - art. 2 (V)*

Les concessionnaires d'outillage public dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche de l'Etat ont le pouvoir de délivrer, dans les conditions prévues au II de l'article R. 57-4 du code du domaine de l'Etat, les titres d'occupation du domaine public de l'Etat en application des articles L. 2122-1 à L. 2122-19 du code général de la propriété des personnes publiques.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

## **Sous-section 2 : Outillages privés.**

### **Article R\*122-11**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

Les outillages qu'une entreprise entend mettre en place et qui sont nécessaires à ses propres besoins font l'objet d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

### **Article R\*122-12**

*Modifié par Décret n°2014-551 du 27 mai 2014 - art. 21*

Les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sont accordées, après instruction, par un arrêté du préfet ou, si l'outillage est compris dans les limites d'une concession, par le concessionnaire après accord du préfet qui est réputé acquis en l'absence de réponse dans le délai de deux mois suivant la réception de la demande.

La demande d'autorisation est instruite, selon le cas, soit par le directeur du port qui la communique au directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques ou à Saint-Pierre-et-Miquelon, au directeur des finances publiques en vue de la fixation du montant de la redevance pour occupation du domaine public de l'Etat, soit par le concessionnaire. En cas de travaux, l'instruction est menée dans les conditions prévues par les articles R. \*122-4 et R. \*122-9.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

### **Sous-section 3 : Dispositions relatives aux tarifs.**

#### **Article R\*122-14**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

Les tarifs et conditions d'usage des outillages publics concédés ou affermés et des outillages privés lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre de l'obligation de service public sont institués selon la procédure définie par les articles R. \*122-8 à R. \*122-12. Ils figurent en annexe au cahier des charges qui doit prévoir que leur modification est opérée selon la procédure prévue à l'article R. \*122-15.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*122-15**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

La modification des tarifs et conditions d'usage est précédée :

- de l'affichage des dispositions projetées pendant quinze jours dans les endroits du port principalement fréquentés par les usagers ;
- de la consultation du conseil portuaire.

Ces opérations sont effectuées à la diligence du directeur du port, simultanément ou successivement.

Le conseil portuaire fait connaître son avis dans le délai d'un mois à compter de la saisine.

Dans le délai de quinze jours suivant la date la plus tardive d'achèvement des formalités de l'affichage ou de la consultation du conseil portuaire, le directeur du port transmet au préfet les projets de tarifs et les résultats de l'instruction accompagnés de son avis.

Les tarifs et conditions d'usage projetés sont applicables quinze jours après leur transmission au préfet si, dans ce délai, le préfet n'a pas fait connaître son opposition.

Sauf confirmation, par le ministre chargé des ports maritimes, dans le délai d'un mois suivant l'opposition du préfet, cette opposition est levée de plein droit à l'expiration dudit délai.

Aucune proposition de modification des tarifs et conditions d'usage n'est recevable avant l'expiration du délai de trois mois suivant la mise en application des tarifs et conditions précédents.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*122-16**

*Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001*

Dans les ports de pêche, les redevances d'usage des installations d'outillage concédé peuvent être fixées en pourcentage de la valeur du poisson et autres produits pêchés, d'origine animale, débarqués dans le port.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*122-17**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 15 JORF 11 septembre 1999*

Lorsque le cahier des charges ou l'autorisation d'outillage privé le prévoit, les procédures prévues aux articles R. \*122-15 et R. \*122-16 ne sont pas applicables aux tarifs spéciaux dits "tarifs d'abonnement" ou "tarifs contractuels". Les projets de tarifs spéciaux sont alors communiqués au préfet et sont réputés homologués à l'expiration d'un délai de quinze jours en l'absence d'opposition de sa part.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

## **Titre IV : Conseil portuaire et comité de pilotage stratégique.**

### **Chapitre 1er : Rôle et fonctionnement du conseil portuaire.**

#### **Article R\*141-1**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999*

Un conseil portuaire est institué dans les ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat.

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

*NOTA :*

*Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).*

*Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*141-2**

*Modifié par Décret n°2003-920 du 22 septembre 2003 - art. 1 JORF 27 septembre 2003*

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

- 1° La délimitation administrative du port et ses modifications ;
- 2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire ;
- 3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port ;
- 4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles ;
- 5° Les projets d'opérations de travaux neufs ;
- 6° Les sous-traités d'exploitation ;
- 7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R. \*341-5 du présent code.
- 8° Le plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Il est fait chaque année au conseil portuaire un rapport général sur la situation du port et son évolution sur le plan économique, financier, social, technique et administratif.

Ce rapport, présenté par le préfet, est complété de toutes observations jugées utiles par le représentant du concessionnaire.

A ce rapport sont annexés les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Le conseil portuaire reçoit régulièrement communication des statistiques portant sur le trafic du port établies par le préfet et le concessionnaire.

*NOTA : Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans*

*(Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).*

*Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

### **Article R\*141-3**

*Modifié par Décret 2001-566 2001-06-29 art. 3 III, IV JORF 30 juin 2001*

*Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001*

Le fonctionnement du conseil portuaire obéit aux règles suivantes :

1° Le conseil portuaire se réunit au moins deux fois par an ; ses séances ne sont pas publiques ; toutefois, il peut entendre toute personne qu'il juge utile ;

2° Il est convoqué par son président quinze jours au moins avant la date prévue pour sa réunion. Il peut être convoqué sans condition de délai à la demande du préfet, ou d'un concessionnaire ou des deux tiers des membres du conseil ; dans ce cas, la convocation doit intervenir dans les cinq jours suivant la réception de la demande par le président.

Les questions dont l'inscription à été demandée par le préfet, l'un des concessionnaires ou la moitié des membres du conseil sont portées à l'ordre du jour.

L'ordre du jour est annexé à la convocation. Les documents correspondants sont communiqués au plus tard huit jours avant la réunion du conseil portuaire;

3° Le conseil portuaire ne peut délibérer valablement que si deux tiers au moins de ses membres sont présents ou représentés. En l'absence dûment constatée du quorum, le conseil portuaire est à nouveau convoqué et peut délibérer valablement quel que soit le nombre des membres présents. Les avis sont pris à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés. En cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante ;



4° Un membre du conseil peut se faire représenter soit par un suppléant désigné dans les mêmes conditions et en même temps que les membres titulaires, soit, à défaut, par un autre membre du conseil appartenant à la même catégorie. Chacun ne peut recevoir qu'un seul mandat ;

5° Lorsque l'avis n'est pas émis dans un délai de deux mois à compter de la saisine du conseil, il est réputé favorable.

*NOTA :*

*Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).*

*Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*141-4**

*Modifié par Décret n°2001-566 du 29 juin 2001 - art. 3 JORF 30 juin 2001*

La durée des mandats des membres du conseil portuaire est de cinq ans.

Lorsqu'un membre titulaire décède, démissionne ou perd la qualité en raison de laquelle il était désigné, il est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par un membre désigné dans les mêmes conditions.

Le mandat des membres du conseil portuaire est renouvelable.

Les fonctions de membre du conseil portuaire sont gratuites.

Lorsqu'un membre du conseil portuaire, autre que les représentants élus des personnels, s'abstient sans motif légitime de se rendre à trois réunions consécutives, il peut être déclaré démissionnaire par le préfet. Il est remplacé, pour la durée du mandat restant à courir, par un membre désigné selon les modalités prévues à l'article R. 142-1.

*NOTA : Décret n° 2009-620 du 6 juin 2009 article 1 : Les dispositions réglementaires instituant les commissions administratives à caractère consultatif dont la liste est annexée au présent décret sont prorogées pour une durée de cinq ans (Conseil portuaire - ports non autonomes des départements d'outre-mer relevant de l'Etat).*

*Décret n° 2014-589 du 6 juin 2014 article 1 : Les commissions consultatives sont renouvelées pour une durée d'un an à compter du 8 juin 2014 (Conseil portuaire - ports d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat).*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

## **Chapitre II : Composition du conseil portuaire.**

### **Article R\*142-1**

*Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)*

Dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat, le conseil portuaire est composé comme suit :

1° Un représentant du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

2° Un membre désigné en son sein par chacune des assemblées délibérantes de la région, du ou des départements, de la ou des communes où sont implantées les principales installations portuaires ;

3° Un représentant désigné au sein du comité syndical par le syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme pour la zone où est situé le port, lorsqu'il existe ;

4° Un représentant désigné en son sein par chacun des conseils municipaux sur le territoire desquels s'étend le port, sans préjudice des dispositions du 2° ;

5° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel du service maritime ;

b) Un membre du personnel du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port ;

c) Un membre représentant les ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le préfet sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives ;

6° Dans les ports de commerce :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (1°) et désignés comme suit :

a) Quatre membres désignés par le préfet ;

b) Quatre membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie territoriale ;

7° Dans les ports de pêche :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R. 142-5 (2°) et désignés comme suit :

a) Trois membres désignés par le préfet ;

b) Cinq membres désignés par le comité local des pêches.

Les membres du conseil portuaire sont nommés par arrêté du préfet.

Le préfet ou son représentant assiste de droit aux séances du conseil portuaire.

La première séance du conseil portuaire a lieu sur convocation du préfet. Au cours de cette séance le conseil élit son président.

Le secrétariat du conseil est assuré par le directeur du port. Le président du conseil portuaire peut lui déléguer sa signature pour la convocation aux réunions.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

#### **Article R\*142-2**

*Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)*

Lorsque la chambre de commerce et d'industrie territoriale n'est pas concessionnaire, le conseil portuaire est complété par un représentant de celle-ci.

Dans les ports contigus à un port militaire, un officier désigné par le préfet maritime ou, dans les départements d'outre-mer, par l'officier général commandant supérieur des forces armées complète le conseil portuaire.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

### **Article R\*142-3**

*Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V)*

Dans les ports où se pratiquent simultanément au moins deux des trois activités de commerce, de pêche et de plaisance il peut être constitué un conseil portuaire unique composé dans les mêmes conditions que celles prévues aux articles R. \*142-1 et R. \*142-2 sous réserve des dispositions suivantes :

Le nombre des représentants des usagers est porté à dix dans les ports où se pratiquent deux activités et à douze dans ceux où se pratiquent trois activités.

Le préfet détermine le nombre de sièges revenant à chaque catégorie d'usagers, compte tenu de l'importance respective de chaque activité.

Les représentants des usagers sont choisis parmi les catégories mentionnées à l'article R. \*142-5, à raison de :

Un tiers au plus, désigné par le préfet ;

Les autres membres désignés, selon l'activité représentée, par la chambre de commerce et d'industrie territoriale, le comité local des pêches et le comité local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance constitué dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article R. \*622-3 ; ce dernier est réuni au moins une fois par an par le préfet ou son représentant.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

### **Article R\*142-4**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999*

Des sections permanentes peuvent être créées au sein des conseils portuaires constitués en vertu des dispositions de l'article R. \*142-3 pour chacune des activités de pêche, de commerce et de plaisance.

Les sections permanentes instruisent, en vue de leur examen par le conseil portuaire, les affaires propres à une activité particulière ainsi que celles qui leur sont confiées par le conseil ou par le président.

Les sections sont présidées par le président du conseil portuaire ou par un membre délégué à titre permanent à cet effet.

Les sections permanentes comportent tous les usagers désignés au titre de l'activité concernée, et en nombre au plus égal, des membres choisis par le président parmi les autres catégories de membres.

*NOTA : Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

**Article R\*142-5**

*Modifié par Décret n°99-782 du 9 septembre 1999 - art. 17 JORF 11 septembre 1999*

1° Les catégories d'usagers, au titre des activités de commerce, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, armements, agences des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navires, pilotes et marins de la marine marchande, entreprises de transports terrestres, sociétés concessionnaires d'outillages publics, entreprises de services portuaires, et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes.

2° Les catégories d'usagers, au titre des activités de pêche, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : armateurs à la pêche, patrons, marins pêcheurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs, conchyliculteurs, mareyeurs, usiniers et autres professions appelées à être représentées aux comités locaux des pêches maritimes ainsi que les consommateurs.

3° Les catégories d'usagers, au titre des activités de plaisance, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : navigateurs de plaisance, services nautiques, construction, réparation, associations sportives et touristiques liées à la plaisance.

*NOTA :*

*Conformément à l'article 4 1° du décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, la partie réglementaire du code des ports maritimes est abrogée à compter du 1er janvier 2015, à l'exception des articles R. 121-1 à R. 121-6, R. 122-1 à R. 122-17 et R. 141-1 à R. 142-5 pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon.*

***Estratto della legge spagnola “Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”.***

JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren,

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

Preámbulo

1

La dispersión de la legislación vigente en los ámbitos de la gestión portuaria y el tráfico marítimo, cuya antigüedad, en algunos casos se remonta al siglo XIX, unido, en cuanto al régimen portuario, a la promulgación de una nueva legislación de carácter tributario y, sobre todo, de la nueva Ley de Costas y su Reglamento, modificadoras de la regulación y régimen jurídico de los bienes que, clasificados como dominio público marítimo-terrestre estatal, constituyen el soporte sobre el que se ha establecido el servicio portuario, plantea la necesidad de abordar la regulación de los puertos para lograr un texto normativo que armonice su contenido con el resto del Ordenamiento jurídico y delimite el campo competencial del Estado en esta materia.

La Constitución en sus artículos 148.1.6. y 149.1.20. atribuye a las Comunidades Autónomas determinadas competencias en materia de puertos, las cuales han sido asumidas en sus respectivos Estatutos, unidas a las transferencias en el proceso de traspaso de competencias del Estado obligan a concretar los bienes e instalaciones portuarias sobre los que el Estado ostenta la titularidad o ejerce sus competencias, clarificando al propio tiempo, el régimen jurídico de la ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal que la construcción o ampliación de los puertos de competencia autonómica requiera.

Tanto cada puerto individual, así como el conjunto de todos ellos, considerado como un sistema portuario, son, sin duda, unidades económicas y de prestación de servicios de una importancia notable, que exigen una amplia autonomía de



gestión, agilidad y procedimientos desburocratizados, y la aplicación de sistemas empresariales actualizados de contabilidad, estadística y control de gestión. Todo esto es muy difícil de conseguir con la rígida estructura de la Administración pública, y es por tanto necesario crear Entidades públicas de gestión, que desarrollen su actividad de acuerdo con reglas y procedimientos empresariales.

En este sentido, el 86 por 100 del total de las importaciones y el 68 por 100 de las exportaciones españolas, en toneladas (1990), pasan por los puertos, lo que da una idea de su importancia estratégica económica. Es fundamental por tanto dotarlos de una organización capaz de garantizar una gestión eficaz en un sector como es el del transporte, intensivo en capital, y donde el tiempo es un factor económico y de competencia destacado.

Si la Resolución sobre Política Portuaria, adoptada por el Parlamento Europeo en noviembre de 1988, contiene recomendaciones de autonomía de gestión portuaria, de competencia entre puertos marítimos y de cobertura de costes por transferencia a los usuarios, la entrada en vigor del Mercado Único Europeo el 1 de enero de 1993, plantea un reto a los puertos españoles y a sus sistemas de transportes terrestre:

Llegar a ser considerados por el transporte internacional como una adecuada puerta de entrada de Europa.

Todos estos objetivos y planteamientos se resumen en una exigencia creciente de que se consiga una gestión desburocratizada y eficaz en los puertos, a lo que se pretende dar respuesta desde esta Ley, dotando al conjunto del sistema portuario español que depende de la Administración del Estado, de un marco institucional adecuado que permita lograr los niveles deseados de eficacia en la gestión y en la prestación de los servicios portuarios demandados.

En cuanto a la marina mercante, España, por su historia, su realidad socio-económica, su situación y configuración geográfica -tiene 7.880 kilómetros de costa entre el territorio peninsular, los dos archipiélagos y las ciudades de Ceuta y Melilla, con un equipamiento numeroso e importante de puertos comerciales, pesqueros y deportivos-, considera que la marina mercante y el transporte marítimo son vitales para su desarrollo económico, necesitándose, además, que los poderes públicos presten una constante atención a la salvaguardia de nuestro ambiente marino y realice una actuación precisa en materia de navegación de cabotaje.

El sector del transporte marítimo aporta anualmente al PIB específico de transportes, aproximadamente, un 19 por 100, equivalente a unos 230.000 millones de pesetas, que vienen a ser un 1,1 por 100 de PIB nacional, generando un empleo directo de 35.000 personas (25.000 embarcadas y 10.000 en tierra), e indirecto que se estima en 110.000 puestos de trabajo, incluyendo construcción naval, industria auxiliar, servicios al sector, etc.

Además, en el comercio exterior, la flota civil española realizó, en 1990, un 27,6 por 100 de las importaciones y 12,8 por 100 de las exportaciones, produciendo una balanza deficitaria de fletes marítimos que, en 1988, supuso unos ingresos de 74.931 millones de pesetas y unos pagos de 138.672 millones.

En este orden de ideas, puede afirmarse que España es un país en el que no cabe vivir de espaldas al mar. La marina mercante y el transporte marítimo nacional desempeñan un papel de primerísima relevancia para la adecuada atención de las necesidades socio-económicas de los ciudadanos, por lo que no puede sino apreciarse la existencia de un interés público en la adecuada dimensión, calidad y estructura de aquélla y en la eficacia y eficiencia de éste.

Dicho interés público exige una normativa reguladora de la actividad de la marina mercante y que permita que el transporte marítimo sea eficaz, esto es, que actúe sobre situaciones reales y vigentes en cada momento, por lo que su ordenamiento legal debe adaptarse a los constantes cambios de todo orden que el transcurso del tiempo va produciendo en una actividad económica tan singular como lo es el transporte marítimo.

La hasta ahora vigente legislación reguladora de la marina mercante y del transporte marítimo data en sus normas básicas de 1956, año en que se promulga la Ley de ordenación y renovación de la flota mercante, y a la que sucedieron numerosas disposiciones, la mayoría de carácter reglamentario, que han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades y situaciones que se han ido produciendo desde la fecha citada hasta nuestros días, período en el que se han producido profundísimos cambios que han afectado a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte marítimo. Asimismo, la adaptación de esas normas, promulgadas algunas de ellas hace más de medio siglo, a las nuevas exigencias derivadas del ordenamiento constitucional y del acervo normativo comunitario, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Por ello, la Ley que ahora se promulga supone una profunda modernización de la legislación marítima nacional, posibilitando el tránsito desde un modelo autoritario e intervencionista a otro liberal en cuanto a la ordenación de los tráficos, pero social en cuanto a los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En efecto, la Ley sienta las bases que permiten la gradual implantación, con las correcciones que resulten necesarias, de las reglas del mercado en una actividad empresarial que tradicionalmente había sido objeto de una fuerte protección e intervención administrativa. Las Empresas marítimas, tanto públicas como privadas, podrán operar en un marco más moderno y flexible, pero también tendrán que afrontar el reto de la competitividad en el entorno comunitario, para lo cual se precisa una exigente adecuación gradual a la demanda del transporte marítimo, cada vez más exigente y selectiva.

## 2

En los desaparecidos Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo y de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se ha venido trabajando desde hace varios años en la elaboración de borradores de textos legales que tenían por objeto, respectivamente, la regulación de la gestión de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Una vez creado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes e integradas, por tanto, en un mismo Departamento, las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante, pareció razonable tanto por un criterio de economía legislativa, como por tratarse de competencias y actividades relacionadas, el integrar ambos borradores en una Ley única, denominada de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres, no es sin duda ajena al funcionamiento de la marina mercante si se tiene en cuenta que la existencia de la actividad marítima es la razón de ser de los puertos y que desde éstos tiene la Administración marítima que actuar estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El hecho de que se produzca alguna modificación respecto de la situación precedente en el reparto de competencias que se asignan a las Autoridades Portuarias y Marítimas, y la conveniencia de que la distribución de funciones

quede debidamente matizada y clarificada, tienen debida respuesta en la utilización de un texto legal único.

La política de la marina mercante y del transporte marítimo, no se limita, lógicamente, al espacio físico portuario, sino que se extiende a lo que el legislador ha denominado «zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción», e incluso fuera de ellas cuando regula un sector de actividad económica que actúa o puede actuar en todas las aguas navegables.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas, que la Ley conlleva, supone una ruptura con modelos precedentes y sin duda garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de Autoridades Portuarias y Marítimas. Con todo, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferente estructura administrativa para cada ámbito.

### 3

A) En el ámbito de la gestión portuaria, constituye el objeto primordial de la Ley el establecimiento del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal.

A la vista de la experiencia acumulada desde la promulgación de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatutos de Autonomía, se ha preferido eliminar las rigideces propias de la función y estructura administrativa, para hacer compatible la prestación del servicio encomendado al Estado con los principios de eficiencia, agilidad y flexibilidad propios de la gestión empresarial que en los puertos se debe desarrollar.

En España, la larga tradición histórica de dependencia estatal del demanio portuario, se ha visto consolidada y reafirmada en el texto constitucional, que atribuye la competencia sobre los puertos de interés general, que en general coinciden con los que desarrollan actividades comerciales, a la Administración del Estado, y los de refugio, deportivos y en general los no comerciales a las Comunidades Autónomas, zanjando así un debate teórico que no encuentra una respuesta definitiva en el derecho comparado.

Las características de los servicios portuarios, cuyo objetivo fundamental es asegurar la transferencia de mercancías entre medios de transporte terrestre y marítimos, en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad, y las

experiencias de gestión habidas en todo el mundo, y también en España, han conducido a que los textos y organizaciones especializados se pronuncien, en general, de entre los diversos modelos posibles de gestión, por la descentralización en lo que se refiere a la gestión global de los servicios portuarios.

La fórmula más habitualmente recomendada en la actualidad para la gestión de puertos públicos, es la creación de una Entidad pública con autonomía de gestión, dotada de personalidad jurídica y presupuesto propios, y gestionada con criterios de eficacia y empresariales. Esta Autoridad Portuaria puede otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados, para los que pueda carecer de la rapidez, la especialización y el estímulo necesarios.

La Ley contempla un único modelo de gestión portuaria basado en unas Entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias (denominación acuñada internacionalmente para los órganos de gestión de los puertos), con autonomía de gestión superior a la de los actuales Puertos Autónomos, y objetivos y procedimientos de gestión empresariales en sustitución de los Organismos Autónomos del Estado, excesivamente rígidos o burocratizados para las necesidades portuarias.

Se trata de Entidades públicas con características, estructura y competencias semejantes a los actuales Puertos Autónomos, las ventajas de cuyo régimen se han podido experimentar durante más de veinte años de funcionamiento simultáneo con el de las Juntas de Puertos, y cuya gestión será coordinada y controlada por el Ente Público Puertos del Estado, que asume el papel de un «holding», situado bajo la dependencia y directrices del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se asignan como competencias de la Autoridad Portuaria las que actualmente tienen los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las de gestión de las operaciones marítimas portuarias y de las funciones de prácticos, amarradores y remolcadores, que se definen como servicios portuarios y que tienen notable incidencia técnica y económica en la explotación portuaria. Estas competencias son ejercidas actualmente por las Comandancias Militares de Marina y pasarán a ser desarrolladas por las Autoridades Portuarias, como órganos de gestión de las actividades marítimas portuarias.

Actualmente el cantil o borde del muelle es la línea divisoria de competencias entre los organismos portuarios y las Comandancias de Marina, que desarrollan respectivamente, las atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en materia de puertos y de marina mercante.

Se ha estimado más adecuado para el sistema de Puertos del Estado la adopción del principio de gestión unitaria para todas las actividades portuarias marítimas y terrestres, de modo que se concentran en la Autoridad Portuaria todas las competencias y responsabilidades relativas a la gestión de los servicios de los puertos, tanto si se prestan en la zona terrestre como en la zona marítima del puerto y sin perjuicio de otras competencias administrativas que, ejerciéndose en el puerto por los distintos órganos competentes, no tienen directa relación con la gestión y explotación de la Entidad portuaria. Es ésta una aportación importante de la Ley desde el punto de vista del usuario y de la eficacia en la gestión de las operaciones.

Se crea un Ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario y funciones de «holding» sobre las Autoridades Portuarias, que se pueden resumir en la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la determinación de sistemas unificados de información y contabilidad, la planificación global de inversiones y la propuesta de designación de los altos responsables de dichas Autoridades Portuarias. Se trata de dar una respuesta ágil y eficaz en el desarrollo de una labor de supervisión, coordinación y control de unas Autoridades Portuarias que se conciben como entes públicos de gestión empresarial.

Todo ello sin perjuicio, obviamente, de las competencias que le corresponden al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al de Economía y Hacienda y al Gobierno en la gestión de los puertos.

La coexistencia actual de una estructura laboral en algunos puertos, con una estructura funcional en los órganos centrales de control de gestión, establece una indeseable compartimentación, impidiendo el trasvase de personal y de experiencias de los órganos de gestión periféricos a los centrales y viceversa. Por ello se estructura el Ente público con características empresariales y laborales semejantes a las Autoridades Portuarias.

Por otra parte, la necesidad de disponer, para la gestión de un «holding» que factura anualmente del orden de 75.000 millones de pesetas, de personal con

experiencia en la gestión empresarial y profesionales de diferente formación, hace recomendable abrirse al mercado laboral sin las limitaciones que, para este tipo de especializaciones, puede significar el tener que ceñirse a las normas reguladoras de la función pública.

Desde el punto de vista económico-financiero, se introducen variaciones importantes, como son:

- Financiación del Ente público Puertos del Estado a partir de los recursos generados por el conjunto del sistema portuario. Este planteamiento responde a un principio general de atribución sectorial de la totalidad de los costes de su gestión, y de establecimiento de una contabilidad que permita conocer la totalidad de los costes generados por el desarrollo de la actividad.

- La consolidación de un Fondo de Compensación, con destino a inversiones del conjunto del sistema portuario, ya creado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1985, y que ha demostrado su utilidad para aprovechar al máximo la capacidad de autofinanciamiento del conjunto del sistema portuario, reduciendo la necesidad de acudir a subvenciones y transferencias a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, y como instrumento de una política globalizadora y racionalizadora del sistema portuario, considerado en su conjunto como una unidad económica.

- La definición de las tarifas por servicios portuarios prestados directamente por las autoridades portuarias como recursos de Derecho privado, en sustitución del anterior carácter de precios públicos que venía planteando problemas de rigidez y de adaptabilidad para su necesaria utilización como instrumentos de gestión portuaria.

- Los cánones por concesiones y autorizaciones se definen como precios públicos, de acuerdo con el contenido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

B) En lo que se refieren al régimen de la marina mercante, las líneas directrices que informan el texto son las siguientes:

- a) Delimitación de las competencias marítimas del Estado, concretando la definición de conceptos establecidos en la Constitución, Estatutos de Autonomía y en la legislación vigente:

- Marina mercante.

- Transporte marítimo.
- Flota civil española.
- Empresa naviera.
- Régimen de las navegaciones (interior, de cabotaje, exterior y extranacional).
- Aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

b) La consolidación del proceso de unificación y, en todo caso, la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones marítimas europeas -impulsado por el Acta Unica- obliga a un nuevo redimensionamiento de las estructuras socio-económicas, también en el sector marítimo, para abordar la realización efectiva del Mercado Unico Interior en 1993.

c) Supresión de ciertas trabas administrativas existentes en el sector marítimo, dentro del principio de la libertad de Empresa en el marco de la economía de mercado, matizado por las exigencias de la economía general, el de la defensa de los usuarios y el de la subordinación de la riqueza a los intereses generales del país, recogidos en los artículos 38, 51 y 128 de la Constitución Española.

La Ley establece los requisitos para que los buques puedan ser registrados y abanderados en España y, con ello, para obtener la nacionalidad española, inspirándose al respecto en el liberal principio de la residencia o domicilio de los sujetos titulares, sin exigencias relativas a la nacionalidad.

En cuanto a la nacionalidad de los miembros de la dotación de nuestros buques mercantes, se ha previsto también la incidencia de la libre circulación de los trabajadores en el seno del Mercado Común.

La Ley deroga expresamente el conjunto de leyes prohibitivas o restrictivas de la importación o exportación de buques, estableciendo la libertad de su comercio exterior en consonancia con la liberalización que ha venido impuesta en el ámbito intracomunitario y en el de los países EFTA como consecuencia de nuestra integración a las Comunidades Europeas.

d) Reorganización y modernización de la Administración marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante) como a nivel periférico (Capitanías Marítimas), en concordancia con la necesaria



especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. La creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos, de carácter exclusivamente civil, supone la cesación de la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

e) Creación de una sociedad estatal denominada «Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima», que asume la prestación de determinados servicios que demandan mayor libertad de gestión, tales como la seguridad y el salvamento marítimo o la lucha contra la contaminación.

f) Creación de un Registro especial de buques y Empresas navieras adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y con sede en las islas Canarias, que posibilite la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la CEE.

g) Finalmente, se regula a la luz de los principios constitucionales y la doctrina consolidada del Tribunal Constitucional, la potestad sancionadora de la Administración en el ámbito de la marina civil, con derogación de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito marítimo, en tres órdenes que atienden al bien jurídico afectado: La seguridad marítima; el tráfico marítimo, y la contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La estructura de la Ley es la siguiente:

- En un título preliminar de disposiciones generales se recogen las definiciones de los conceptos básicos que sirven para delimitar las competencias del Estado en materia de puertos y de marina mercante.

- Los títulos I y II se refieren a las competencias en materia de puertos, centrándose el primero en la organización que se crea para el desarrollo de las mismas, y el segundo en la regulación de la gestión del dominio público portuario.

- El título III se refiere a la marina mercante y a la organización de la Administración que la regula.
- El título IV establece las bases legales de un régimen de policía que incluye la gestión portuaria y la de la marina mercante.
- Un conjunto de disposiciones adicionales, transitorias, una disposición derogatoria, disposiciones finales y un anexo completan el texto de la Ley.

## Título preliminar

### **Disposiciones generales**

#### Capítulo I

#### **Objeto de la Ley**

##### **Artículo 1. Objeto de la Ley.**

Es objeto de la presente Ley:

- Determinar y clasificar los puertos e instalaciones marítimas que sean competencia de la Administración del Estado.
- Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.
- Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.
- Establecer el marco normativo de la marina mercante.
- Regular la Administración propia de la marina mercante y la organización portuaria estatal.
- Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

## Capítulo II

### De los puertos e instalaciones marítimas

#### **Artículo 2. Puertos marítimos: Concepto.**

1. A los efectos de esta Ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos marítimos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

### **Artículo 3. Puertos comerciales.**

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiéndose por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:

- a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
- b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.
- c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.
- d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

#### **Artículo 4. Instalaciones marítimas.**

Son instalaciones marítimas los embarcaderos marítimos, las instalaciones de varada y de reparación naval, y otras obras o instalaciones similares que, ocupando espacios de dominio público marítimo-terrestre, no incluidos en las

zonas de servicio de los puertos, se destinen al transbordo de mercancías, pasajeros o pesca, siempre que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos, y que en la fecha de entrada en vigor de esta Ley no sean de competencia de las Comunidades Autónomas.

2. Su construcción, autorización, gestión y policía se sujetarán al régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre establecido en la normativa de costas.

### **Artículo 5. Puertos de interés general.**

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo de la presente Ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
- c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

### Capítulo III

#### De la marina mercante

##### Artículo 6. Marina mercante.

1. A los efectos de esta Ley se considera marina mercante:

a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

b) La ordenación y el control de la flota civil española.

c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.

d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.

e) El salvamento marítimo, en los términos previstos en el artículo 87.

f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.

g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.

h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.

j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.

k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley a la Administración regulada en el capítulo III del título III de esta Ley.

2. No se considera marina mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

### **Artículo 7. Zonas y tipos de navegación.**

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

- Son aguas interiores españolas, a los efectos de esta Ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial, incluyéndose en ellas los ríos, lagos y las aguas continentales.

- Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

- Es zona contigua la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

- Es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscienta millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.

- Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas.

- Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.



- Navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas.

- Navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

3. La navegación, en función de sus condiciones de prestación, puede clasificarse en regular y no regular.

- Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

- Navegación no regular es la que no está incluida en los términos del apartado anterior.

4. Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

Corresponde al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones.

### **Artículo 8. Flota civil y plataformas fijas.**

1. A efectos de esta Ley se considera flota civil española:

a) La flota mercante nacional.

b) La flota pesquera nacional.

c) Los buques de recreo y deportivos nacionales.

d) Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores.

2. Se entiende por buque civil cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él.

5. La presente Ley será de aplicación a la flota civil española, así como a las plataformas fijas situadas en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

También serán de aplicación las disposiciones de esta Ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.

6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente Ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.

#### **Artículo 9. Empresas navieras.**

Se entiende por empresario o Empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

## Título I

### De la organización portuaria del Estado

#### Capítulo I

#### Organización, planificación y gestión de los Puertos del Estado

##### *Sección 1.ª Competencias*

#### **Artículo 10. Competencias estatales.**

Corresponde a la Administración del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.) de la Constitución, la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, clasificados de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

#### **Artículo 11. Puertos e instalaciones gestionadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.**

Las competencias que a la Administración del Estado corresponden en virtud de lo señalado en el artículo anterior serán ejercidas en los puertos e instalaciones de carácter civil por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo previsto en la presente Ley y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones o Departamentos de la Administración del Estado.

#### **Artículo 12. Otros puertos e instalaciones dependientes de la Administración del Estado.**

1. Los puertos, bases, estaciones, arsenales e instalaciones navales de carácter militar y zonas militares portuarias quedan fuera del ámbito de aplicación de esta Ley.

Los espacios de dominio público afectados quedan reservados a la Administración del Estado, ejerciéndose las competencias propias de ésta por el Ministerio de Defensa.

2. El Ministerio de Defensa ejercerá, asimismo, las competencias que le corresponden en virtud de lo previsto por la legislación de zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional.

### **Artículo 13. Reserva de zonas.**

La Administración del Estado podrá reservarse espacios de dominio público marítimo-terrestre, con destino a las instalaciones navales y zonas portuarias que sean precisas para el cumplimiento de los fines que la legislación vigente atribuye a la Guardia Civil, que quedarán excluidas del ámbito de aplicación de esta Ley.

### ***Sección 2.ª Naturaleza y delimitación del dominio público portuario***

### **Artículo 14. Naturaleza de los bienes portuarios.**

1. Las aguas marítimas, terrenos, obras e instalaciones fijas de los puertos de competencia de la Administración del Estado, son bienes de dominio público portuario estatal.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

4. La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias estatales que les fueran transferidos y figuran expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

## **Artículo 15. Zona de servicio en puertos de competencia estatal.**

1. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

2. La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.

La aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes, previo informe de Puertos del Estado, de la Dirección General de Costas y de las administraciones urbanísticas sobre los aspectos de su competencia, que deberán emitirse en el plazo de un mes, desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa. Esta aprobación llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

3. Cuando la delimitación incluya terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado destinados a usos y finalidades distintas, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes lo someterá a informe del Ministerio de Economía y Hacienda, que se entenderá favorable si transcurren tres meses desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa, quedando dichos bienes afectados a la Entidad portuaria correspondiente.

4. Con carácter previo a la aprobación de los planes de utilización de los espacios portuarios o a su modificación sustancial se emitirán informes por el Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, y por el Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional.

También informarán, con carácter previo, en lo que se refiere a los aspectos de sus respectivas competencias, las Administraciones Públicas con competencias en materia de pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero y, en su caso, de industria, construcción naval y deportes.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

5. Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro del acuerdo de aprobación se publicará en el «Boletín Oficial» de la Comunidad Autónoma correspondiente.

6. Dentro de la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias, las que correspondan a Empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan, o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto, de conformidad con las determinaciones de la ordenación del espacio portuario y del planeamiento urbanístico aplicable.

7. La superficie de agua incluida en la zona de servicio se subdividirá en dos zonas:

- Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de revido, donde no existan éstos.

- Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria.

#### **Artículo 16. Espacios portuarios de competencia autonómica.**

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán

contar con el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El informe versará sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

#### **Artículo 17. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.**

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular incorporados a él en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

### *Sección 3.ª Planificación, proyectos y construcción*

#### **Artículo 18. Consideración urbanística de los puertos.**

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

### **Artículo 19. Obras a realizar en el dominio público portuario.**

1. Las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario. Para la constatación de este requisito deberán someterse a informe de la Administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial a que se refiere el número anterior, las obras de superestructura e instalaciones que realicen las



Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia deberán ser compatibles con los planes de utilización de los espacios portuarios.

3. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en dominio público portuario por las Autoridades Portuarias no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

#### **Artículo 20. Construcción de nuevos puertos.**

1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Los proyectos de construcción se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

Igualmente, se someterán a informe de los Ministerios de Defensa, de Economía y Hacienda, de Industria, Comercio y Turismo sobre los aspectos de sus respectivas competencias, y del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en el caso que se prevean actividades pesqueras.

La Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio del puerto emitirán informes en relación con sus competencias de ordenación del territorio y urbanismo. Asimismo, la Comunidad Autónoma emitirá informe en relación con sus competencias sobre pesca en aguas interiores y ordenación del sector pesquero.

Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

#### **Artículo 21. Ampliación o modificación de puertos.**

1. La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos estatales existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por Puertos del Estado.

2. Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos estatales deberán incluir un estudio de impacto ambiental y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental cuando por la importancia de la actuación sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente.

3. Para la modificación o ampliación de puertos, podrán realizarse obras de dragado o de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo que por su naturaleza, disposición final o aislamiento protector no den origen a procesos de contaminación que superen los niveles exigibles por la normativa aplicable de calidad de las aguas marinas.

4. Los dragados para la obtención de materiales que se realicen fuera de la zona interior de las aguas del puerto, con destino a rellenos portuarios, deberán ser autorizados por la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima y de la Dirección General de Costas.

Los vertidos de productos procedentes de obras portuarias de dragado deberán ser autorizadas por la Autoridad Marítima, previo informe de la Dirección General de Costas.

Ambas solicitudes deberán ir acompañadas de los informes, análisis o estudios necesarios que permitan valorar los efectos de la actuación sobre la sedimentología litoral y la biosfera submarina, así como, en su caso, la capacidad contaminante de los vertidos.

5. La Administración competente en materia de pesca emitirá informe previo al otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior, y a la aprobación de obras nuevas o de modificación de las existentes, cuando éstas supongan la construcción de nuevos diques o escolleras fuera de la zona interior de las aguas del puerto.

## **Artículo 22. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.**

1. La aprobación técnica de los proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2. Asimismo, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por la autoridad competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.

3. En los puertos de competencia estatal corresponderá al Ministro de Obras Públicas y Transportes la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos afectados por obras de las Autoridades Portuarias.

#### ***Sección 4.ª Gestión del sistema portuario***

#### **Artículo 23. Gestión global e individual.**

La Administración del Estado asume la gestión de los puertos de su competencia, desarrollándose la misma en el ámbito de cada puerto por la respectiva Autoridad Portuaria y correspondiendo la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario a Puertos del Estado.

### Capítulo II

#### **Del Ente público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias**

#### ***Sección 1.ª Del Ente público Puertos del Estado***

#### **Artículo 24. Denominación y naturaleza.**

1. Se crea, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la denominación «Puertos del Estado», un Ente de Derecho Público, de los previstos en el apartado 5 del artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la aprobación del plan anual de objetivos de Puertos del Estado, establecer el sistema para su seguimiento y, sin perjuicio de otras competencias, ejercer el control de eficacia de la Entidad de acuerdo con la normativa vigente.

Reglamentariamente, se establecerán los instrumentos y procedimientos oportunos para el ejercicio de dichas competencias.

2. El Ente público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento le atribuya, y se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en las normas que la desarrollen y en cuantas otras le sean de aplicación.

En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del Ente y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Los actos dictados por Puertos del Estado en el ejercicio de sus funciones públicas, y en concreto, en relación con la gestión y utilización del dominio público, la exacción y recaudación de los ingresos públicos, y la imposición de sanciones, agotarán la vía administrativa, excepto en materia tributaria, donde serán recurribles en vía econ económico-administrativa.

4. El asesoramiento jurídico, la defensa y la representación en juicio del Ente público podrá ser encomendada a los Abogados del Estado integrados en los Servicios Jurídicos del Estado, mediante convenio en el que se determinará la compensación económica a abonar, la cual generará crédito en los servicios correspondientes del Ministerio de Justicia.

#### **Artículo 25. Objetivos generales.**

A Puertos del Estado se le encomiendan los siguientes objetivos generales, bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal.

b) La mejora permanente de la eficiencia de la actividad portuaria, así como la obtención de la mayor rentabilidad global de los activos asignados al conjunto del sistema portuario estatal, sin perjuicio del principio de autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias.

c) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración del Estado que establecen controles en el ámbito portuario y con los modos de transporte que operan en los puertos de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.

d) El fomento de actividades relacionadas con el tráfico portuario, dentro de su competencia.

e) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos.

f) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la Comisión de Faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

#### **Artículo 26. Funciones.**

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones:

a) Definir los objetivos del conjunto del sistema portuario estatal y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, en el marco fijado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

b) Asegurar la eficiencia del funcionamiento del sistema portuario, fundamentalmente a través del establecimiento, para éste, de directrices económicas y financieras, de la coordinación de la actuación de las Autoridades Portuarias, de la aprobación de sus Planes Directores y de la consolidación de sus contabilidades y presupuestos.

c) Aprobar, con carácter previo, la programación financiera y de inversiones de las Autoridades Portuarias, determinando, en su caso, la distribución de los medios financieros complementarios necesarios para la ejecución y desarrollo de las citadas inversiones. Asimismo, el Ente público Puertos del Estado podrá recabar la aprobación técnica de los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico.

d) Fijar los criterios reguladores de las relaciones económicas y comerciales de las Autoridades Portuarias entre sí, y con Puertos del Estado, mediante la determinación de las aportaciones al Ente público y al fondo de financiación interportuario.

e) Definir los criterios técnicos y económicos para la aplicación de las disposiciones generales en materia de seguridad, tarifas, obras y adquisiciones, explotación de los servicios portuarios, concesiones y autorizaciones sobre el espacio portuario, y de relaciones económicas y comerciales con los usuarios.

Las actuaciones en materia de seguridad se realizarán en colaboración con el Ministerio del Interior.

f) El control de eficiencia de la gestión y del cumplimiento de los objetivos estratégicos fijados para cada una de las Autoridades Portuarias, dentro de las directrices que, en el marco de su política de transportes, establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

g) Autorizar la participación de las autoridades portuarias en sociedades mercantiles, y la adquisición o enajenación de sus acciones, siempre que estas operaciones no impliquen la adquisición o pérdida de la posición mayoritaria, en cuyo caso la autorización corresponderá al Ministerio de

Obras Públicas y Transportes.

h) Definir la política general de recursos humanos y costes de personal y velar por su ejecución.

i) Establecer los criterios generales a aplicar en la contratación del personal directivo de las Autoridades Portuarias.

j) Establecer estrategias y definir criterios de actuación sobre recursos humanos para el conjunto de las sociedades estatales de estiba y desestiba, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

k) La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima y la prestación de los que no se atribuyan a las Autoridades Portuarias.

l) Ostentar la representación de la Administración del Estado en materia portuaria y de señalización marítima, en organismos y comisiones internacionales cuando no sea asumida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin perjuicio de las competencias propias del Ministerio de Asuntos Exteriores.

m) Coordinar la política comercial de las Autoridades Portuarias, en especial en su vertiente internacional, dentro del principio de autonomía de gestión de los puertos.

n) Informar y someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes el reglamento de policía de cada puerto, a propuesta de la correspondiente autoridad portuaria, y previo informe vinculante de la respectiva Capitanía Marítima en cuanto se refiere a la seguridad de los buques y de la navegación, el salvamento marítimo y la contaminación producida desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones ubicadas en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

ñ) Coordinar los criterios de imposición de sanciones por las infracciones definidas en esta Ley que pudieran cometerse y que corresponda sancionar a las Autoridades Portuarias.

o) Cualesquiera otras que sean necesarias para el cumplimiento de los objetivos que tiene asignados.

#### **Artículo 27. Organos rectores.**

Los órganos de gobierno y administración de puertos del Estado son el Consejo Rector y el Presidente.

#### **Artículo 28. Consejo Rector: Composición y funciones.**

1. El Consejo Rector está integrado por el Presidente del Ente, que lo será del Consejo, y por un mínimo de cinco y un máximo de quince miembros designados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Consejo Rector designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

Los nombramientos de los miembros del Consejo Rector tendrán una duración de cuatro años renovables, salvo que se produzca su cese.

2. Corresponden al Consejo Rector las siguientes competencias:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesaria tal otorgamiento.

b) Aprobar la organización del Ente y sus modificaciones, así como las normas internas y las disposiciones necesarias para su gestión.

c) Establecer las reglas de funcionamiento del propio Consejo Rector en lo que se refiere a convocatorias, reuniones, constitución, adopción de acuerdos, funciones del Secretario del Consejo y régimen económico de éste.

d) Nombrar y separar a los Vocales de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias y al personal directivo del Ente público, y aprobar el régimen retributivo de dicho personal, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

e) Aprobar las necesidades de personal y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.

f) Acordar los presupuestos anuales del Ente y su programa de actuación, inversiones y financiación.

g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual del Ente público, el plan de Empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para su adecuado funcionamiento.

El resto de los resultados, deducido este porcentaje, se ingresará en el Tesoro.

h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de Puertos del Estado que resulten del programa de actuación, inversiones y financiación, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles.

i) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia en razón de su importancia o materia.

j) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a Puertos del Estado en defensa de sus intereses ante las



Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

k) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

l) Declarar la innecesariedad de aquellos bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de los fines de Puertos del Estado, que serán desafectados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

m) Ejercer las demás funciones de Puertos del Estado establecidas en el artículo 26 no atribuidas al Presidente y no reseñadas en los apartados anteriores.

3. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

#### **Artículo 29. Presidente: Nombramiento y funciones.**

1. El Presidente de Puertos del Estado será nombrado por el Gobierno mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Presidente podrá simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por el Ente público, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Al Presidente de Puertos del Estado le corresponden las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente al Ente público y a su Consejo Rector en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo Rector.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo Rector, dirigir sus deliberaciones y decidir sus empates con su voto de calidad.

c) Organizar, dirigir, controlar y administrar Puertos del Estado y sus servicios, vigilando el desarrollo de las actividades encomendadas.

- d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables al Ente público y por la ejecución de los acuerdos tomados por el Consejo Rector.
- e) Presentar al Consejo Rector para su aprobación los anteproyectos de los presupuestos y programa de actuación, inversiones y financiación para su acuerdo previo y las cuentas anuales.
- f) Disponer los gastos y ordenar los pagos correspondientes.
- g) Proponer al Consejo los objetivos del conjunto del sistema portuario y los generales de gestión de las Autoridades Portuarias, así como los planes globales de inversión y financiación.
- h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo o a otro órgano de la Entidad.
- i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.
- j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

3. El Presidente podrá delegar en los Consejeros determinadas funciones relativas al Consejo Rector, y las correspondientes al funcionamiento de Puertos del Estado en los demás órganos del mismo, salvo las que ejerce por delegación del Consejo.

### **Artículo 30. Régimen económico.**

Los recursos de Puertos del Estado estarán integrados por:

- a) Las aportaciones de las Autoridades Portuarias.
- b) Los asignados en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.
- c) Los ingresos generados por el ejercicio de sus actividades.
- d) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- e) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que pueda concertar.

f) Cualquier otro que le sea atribuido.

### **Artículo 31. Régimen patrimonial.**

1. Puertos del Estado, para el cumplimiento de los fines que le son propios, tendrá un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado la atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban al Ente público y estén afectos a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público al Ente público Puertos del Estado, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo cuando el propio Ente ejecute nuevas obras e instalaciones o adquiera nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, previa declaración de innecesariedad por el Consejo Rector de Puertos del Estado, y se incorporarán al patrimonio del mismo, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes.

5. El Consejo Rector del Ente público, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de material inservible y de instalaciones no fijas, así como la de bienes muebles de cualquier naturaleza.

6. El producto obtenido de las enajenaciones se incorporará al patrimonio del Ente público.

### **Artículo 32. Régimen presupuestario y de control.**

1. Puertos del Estado elaborará anualmente un programa de actuación, inversiones y financiación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del

texto refundido de la Ley General Presupuestaria, y que integrará los de las Autoridades Portuarias. Este programa, acompañado de una memoria explicativa de su contenido y de las principales modificaciones que contenga con respecto al que se halle en vigor, será remitido al Ministro de Obras Públicas y Transportes a los efectos establecidos en el artículo 89.2 del citado texto legal.

2. El Ente público Puertos del Estado elaborará un plan de Empresa, de vigencia cuatrienal, que fijará los objetivos que el Ente se proponga alcanzar en cumplimiento de las directrices que el Gobierno determine, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

3. En función de las previsiones y objetivos contenidos en el plan de Empresa y en el programa de actuación, inversiones y financiación, anualmente se elaborará un plan de objetivos para el período que, una vez aprobado por el Consejo Rector, se elevará al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para su definitiva aprobación.

4. Puertos del Estado ajustará su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

5. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de Puertos del Estado se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

6. Puertos del Estado elaborará anualmente los presupuestos de explotación y de capital que, una vez acordados por el Consejo Rector, tramitará en la forma establecida en los artículos 87.4 y 90 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria. Al presupuesto de capital se acompañará el detalle plurianual de los proyectos de inversión financiados por el mismo.

Estos presupuestos integrarán los correspondientes de las Autoridades Portuarias.

7. Serán aprobadas por el Consejo Rector, o por el órgano en quien éste delegue, las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la

cuantía total de los mismos y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio. Cuando dichas modificaciones afecten al plan de objetivos de Puertos del Estado se informará de las mismas, tanto en lo relativo a los presupuestos como a los propios objetivos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, las modificaciones de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos requerirán la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

8. El ejercicio social se computará por períodos anuales, comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

9. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico serán presentados por el Presidente del Ente al Consejo Rector para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

### **Artículo 33. Régimen tributario.**

El Ente público Puertos del Estado queda sometido al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

### **Artículo 34. Régimen de personal.**

1. El personal de Puertos del Estado quedará vinculado a éste por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.

2. La selección del personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción del personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.

3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidad se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las Entidades de Derecho Público a que se refiere el artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

### *Sección 2.ª De las Autoridades Portuarias*

#### **Artículo 35. Denominación y naturaleza.**

1. Las Autoridades Portuarias son Entidades de Derecho Público de las previstas en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

2. Se regirán por la presente Ley, la Ley General Presupuestaria y demás disposiciones que les sean de aplicación, estando excluidas de la Ley de Entidades Estatales Autónomas, y actuarán con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el Ordenamiento les atribuye.

En la contratación, las Autoridades Portuarias habrán de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público.

3. Las Autoridades Portuarias desarrollarán las funciones que se les asigna en esta Ley bajo el principio general de autonomía de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas en la misma a Puertos del Estado y las de tutela y fiscalización que sobre ellas ostente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

4. El Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, podrá agrupar en una misma Autoridad Portuaria la administración, gestión y explotación de varios puertos de competencia de la Administración del Estado para conseguir una gestión más eficiente y un mayor rendimiento del conjunto de medios utilizados. En este caso el nombre del puerto podrá ser sustituido por una referencia que caracterice al conjunto de puertos gestionados.

5. Los puertos de nueva construcción serán incluidos, por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en el ámbito competencial de una Autoridad

Portuaria ya existente, o serán gestionados por una Autoridad Portuaria creada al efecto.

6. La creación de una Autoridad Portuaria como consecuencia de la construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal se realizará mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, oído el Ministerio para las Administraciones Públicas.

7. Será de aplicación a las Autoridades Portuarias lo previsto en el artículo 24.4.

### **Artículo 36. Objetivos generales.**

Las Autoridades Portuarias tendrán los siguientes objetivos generales:

- a) La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, de acuerdo con la planificación general, especificaciones y coordinación que establezca Puertos del Estado.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

### **Artículo 37. Funciones.**

Para el cumplimiento de los objetivos generales a que se refiere el artículo anterior, las Autoridades Portuarias tendrán las siguientes funciones:

a) Gestionar, administrar y controlar los servicios portuarios, los de señalización marítima y las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

b) Coordinar la actuación de los diferentes órganos de la Administración y Entidades por ella participadas, que ejercen sus actividades en el ámbito del puerto, salvo cuando esta función esté atribuida expresamente a otras Autoridades.

c) Ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo, de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados.

d) Redactar y formular los planes especiales de ordenación de la zona de servicio del puerto, en desarrollo del planeamiento general urbanístico, o para la ejecución directa de obras de infraestructura y medidas de protección que sean precisas, con sujeción a lo establecido en la legislación urbanística y en la ordenación territorial.

e) Proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados.

f) Aprobar técnicamente, en su caso, los proyectos de inversión que estén incluidos en la programación aprobada, así como el gasto correspondiente a dichas inversiones, y contratar su ejecución.

g) Elaborar el reglamento de policía de cada puerto, previo informe de la Capitanía Marítima respectiva, y enviarlo a Puertos del Estado para su tramitación, así como velar por su cumplimiento.

h) Controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de los reglamentos de mercancías peligrosas y de seguridad e higiene, así como de los sistemas de seguridad y contra incendios, sin perjuicio de las competencias que



correspondan a otros órganos de la Administración y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

i) Aprobar las tarifas de los diferentes servicios que presten directamente, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como proceder a su aplicación y recaudación.

j) Otorgar las concesiones y autorizaciones, suscribir los contratos de prestación de servicios portuarios en la zona de servicio del puerto de conformidad con los criterios generales que pueda determinar Puertos del Estado, así como elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario.

k) Recaudar los cánones o precios públicos por las concesiones y autorizaciones otorgadas, vigilar el cumplimiento de las cláusulas y condiciones impuestas en el acto de otorgamiento, aplicar el régimen sancionador y adoptar cuantas medidas sean necesarias para la protección y adecuada gestión del dominio público portuario.

l) Impulsar la formación de su personal y desarrollar estudios e investigaciones en materias relacionadas con la actividad portuaria y la protección del medio ambiente, así como colaborar en ello con otros puertos, organizaciones o Empresas, ya sean nacionales o extranjeras.

m) Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas, cuyo control se le asigne, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, denunciando a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento, los problemas detectados para su corrección.

n) Contratar a su personal, formular sus presupuestos y cuantos otros sean necesarios para el cumplimiento de sus fines.

### **Artículo 38. Ambito territorial.**

El ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne.

Si una Autoridad Portuaria gestionara varios puertos de competencia de la Administración del Estado, su ámbito territorial se extenderá a las zonas de

servicio de dichos puertos y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión se le asigne.

### **Artículo 39. Organos.**

Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes:

a) De gobierno:

- Consejo de Administración.

- Presidente.

b) De gestión:

- Director técnico.

c) De asistencia:

- Consejo de Navegación y Puerto.

### **Artículo 40. Consejo de Administración: Incompatibilidades y funciones.**

1. El Consejo de Administración está integrado por el Presidente de la Entidad, que lo será del Consejo, un Vicepresidente, el Director Técnico y un mínimo de diez y un máximo de veinte Vocales, nombrados por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

En todo caso, se garantizará al menos la presencia de un representante de la Comunidad Autónoma y otro del conjunto de los Ayuntamientos en los que se sitúa la zona de servicio del puerto, de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, de las organizaciones empresariales y de las centrales sindicales más representativas, a propuesta de las respectivas instituciones y organismos, debiendo quedar asegurada la mayoría absoluta de los representantes elegidos libremente por el Consejo Rector de Puertos del Estado.

El Consejo designará, a propuesta del Presidente, un Secretario que, si no fuera miembro del Consejo, asistirá al mismo con voz pero sin voto.

2. No podrán formar parte del Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias:

a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o Empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en Empresas o Entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere a la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal o autonómico.

c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de Empresas, Entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal o autonómico.

d) Los que se hallen incurso en algunos de los supuestos de la Ley 25/1983, de 26 de diciembre, sobre incompatibilidades de altos cargos, o de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de incompatibilidades al personal al servicio de las Administraciones Públicas.

e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

3. Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones:

a) Conferir y revocar poderes generales o especiales a personas determinadas, tanto físicas como jurídicas, para los asuntos en que fuera necesario tal otorgamiento.

b) Aprobar, a iniciativa del Presidente, la propuesta de organización de la Entidad y sus modificaciones para su elevación a Puertos del Estado.

c) Establecer sus normas de gestión y sus reglas de funcionamiento interno, tales como constitución, convocatorias, reuniones, adopción de acuerdos, régimen económico y funciones del Secretario.

- d) Nombrar y separar al personal directivo de la Autoridad Portuaria y aprobar su régimen retributivo, a propuesta del Presidente, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.
- e) Aprobar las necesidades de personal de la Entidad y sus modificaciones, así como los criterios generales para la selección, admisión y retribución del mismo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de esta Ley, sin perjuicio de lo establecido en la normativa laboral o presupuestaria.
- f) Aprobar los anteproyectos de presupuestos anuales de la Autoridad Portuaria y su programa de actuación, inversiones y financiación, así como su remisión a Puertos del Estado.
- g) Aprobar el balance, cuenta de pérdidas y ganancias, la memoria explicativa de la gestión anual de la Entidad, el plan de Empresa y la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, acordando el porcentaje de los mismos que se destine a la constitución de reservas, en la cantidad que resulte precisa para la realización de inversiones y para el adecuado funcionamiento de la Entidad.
- h) Autorizar las inversiones y operaciones financieras de la Entidad, incluidas la constitución y participación en sociedades mercantiles, previo cumplimiento de los requisitos legales necesarios.
- i) Aprobar técnicamente, previo informe del Director técnico, los proyectos que supongan la ocupación de bienes y adquisición de derechos a que se refiere el artículo 22 de la presente Ley.
- j) Ejercer las facultades de policía que le atribuye la presente Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.
- k) Proponer los objetivos de gestión anuales, que deberán ajustarse a los globales que establezca Puertos del Estado y ser aprobados por este Ente público.
- l) Proponer las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado, dentro del marco de los planes de inversión, de financiación y de endeudamiento que el Gobierno y las Cortes Generales aprueben para este Ente público.
- m) Autorizar créditos para financiamiento del circulante.

n) Fijar, en su caso, dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, las tarifas por los servicios que preste directamente la Autoridad Portuaria.

ñ) Otorgar las concesiones y autorizaciones y recaudar los cánones por ocupación del dominio público o por el ejercicio de actividades industriales, comerciales o de servicios dentro de la zona de servicio del puerto, de acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, tal como se prevé en el artículo 69.3, con las directrices que establezca Puertos del Estado y, en su caso, con los pliegos de condiciones generales que apruebe dicho Ministerio.

o) Aprobar aquellos acuerdos, pactos, convenios y contratos que el propio Consejo determine que han de ser de su competencia, en razón de su importancia o materia.

p) Acordar lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a las Autoridades Portuarias en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas y Tribunales de Justicia de cualquier orden, grado o jurisdicción.

q) Realizar cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio se reputen precisos.

r) Ejercer las demás funciones de la Autoridad Portuaria establecidas en el artículo 37 no atribuidas a otros órganos de gobierno o de gestión y no reseñadas en los apartados anteriores.

4. Las funciones que le correspondan y que impliquen el ejercicio de la autoridad de la Administración serán indelegables.

5. Los nombramientos de los miembros del Consejo de Administración tendrán una duración de cuatro años, siendo renovables.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, los miembros del Consejo de Administración podrán ser destituidos por el Consejo Rector de Puertos del Estado, a propuesta, en su caso, de la institución u organismo correspondiente.

#### **Artículo 41. Presidente: Nombramiento y funciones.**

1. El Presidente de la Autoridad Portuaria será designado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. El Presidente lo será también del Consejo de Administración de las sociedades estatales de estiba y desestiba que operen en los puertos incluidos en el ámbito competencial de la Entidad correspondiente, pudiendo, asimismo, simultanear su cargo con el de Presidente o Vocal del Consejo de Administración de las sociedades participadas por la Autoridad Portuaria que preside, con los requisitos y las limitaciones retributivas que se derivan de la aplicación de la legislación de incompatibilidades.

2. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Representar de modo permanente a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración en cualesquiera actos y contratos y frente a toda persona física o jurídica, ya sea pública o privada, en juicio y fuera de él, sin perjuicio de las facultades de apoderamiento propias del Consejo de Administración.

b) Convocar, fijar el orden del día, presidir y levantar las reuniones del Consejo de Administración, dirigiendo sus deliberaciones y dilucidando sus empates con su voto de calidad.

c) Dirigir los servicios de la Entidad y controlar el desarrollo de su actividad.

d) Velar por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y la ejecución de los acuerdos tomados por su Consejo de Administración.

e) Presentar al Consejo de Administración los anteproyectos de presupuestos, de programa de actuación, inversiones y financiación y de cuentas anuales para su aprobación.

f) Proponer al Consejo de Administración los objetivos de gestión y criterios de actuación de la Entidad en todos los ámbitos de su competencia.

g) Disponer los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director Técnico o el responsable financiero de la Autoridad Portuaria, los pagos o movimientos de fondos.

h) Decidir todas aquellas cuestiones no reservadas expresamente al Consejo de Administración u otro órgano de la Entidad.

i) Ejercer las facultades especiales que el Consejo delegue en él expresamente.

j) Las demás facultades que le atribuya la presente Ley.

#### **Artículo 42. Vicepresidente: Designación y funciones.**

1. Será Vicepresidente del Consejo de Administración el Capitán Marítimo a que se refiere el artículo 88 de esta Ley.

Cuando la Autoridad Portuaria gestione varios puertos, el cargo recaerá en el Capitán Marítimo que determine la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El Vicepresidente sustituye al Presidente en casos de vacante, ausencia o enfermedad, pudiendo ejercer, asimismo, aquellas funciones que en él delegue el Presidente o el Consejo de Administración.

#### **Artículo 43. Director técnico.**

1. El Director técnico será nombrado y separado por Puertos del Estado a propuesta del Presidente de la Autoridad Portuaria.

2. Corresponden al Director técnico las siguientes funciones:

a) La dirección técnica del puerto y la gestión ordinaria de la Entidad y de sus servicios con los contenidos que se deriven del organigrama funcional de cada Autoridad Portuaria, que deberá ser aprobado por Puertos del Estado a propuesta del Presidente de aquella, y con sujeción a los criterios y directrices del Consejo de Administración o de su Presidente.

b) La emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones, elaborando los estudios e informes técnicos sobre los proyectos y propuestas de actividades que sirvan de base a las mismas.

c) La aprobación técnica de los proyectos de obras a ejecutar por la Autoridad Portuaria cuando aquella sea preceptiva y no corresponda otorgarla al Consejo de Administración, de acuerdo con lo previsto en el apartado 3, i), del artículo 40, de la presente Ley, o no sea recabada esta función por Puertos del Estado por la cuantía o características técnicas del proyecto.

d) La dirección de los diferentes servicios para lograr un mejor funcionamiento y eficiencia de los mismos, con arreglo a las directrices generales que reciba del Consejo de Administración o del Presidente.

#### **Artículo 44. Consejo de Navegación y Puerto.**

1. Como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada Autoridad Portuaria, se creará, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, un Consejo de Navegación y Puerto, en el que podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Entre otras podrán estar representadas las siguientes:

- a) Las Entidades públicas que ejerzan competencias y realicen actividades relacionadas con el puerto.
- b) Las Corporaciones de Derecho Público y Entidades u organizaciones privadas cuya actividad esté relacionada con las actividades portuarias o marítimas.
- c) Los Sindicatos más representativos en los sectores marítimo y portuario en el ámbito territorial de la Autoridad Portuaria.

2. La forma de designación y cese de sus miembros y el régimen de sus sesiones se determinarán por los Consejos de Administración de las correspondientes Autoridades Portuarias.

#### **Artículo 45. Régimen económico.**

Constituyen los recursos de las Autoridades Portuarias:

- a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los procedentes de la enajenación de sus activos y los remanentes resultantes del ejercicio económico anterior.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades, que tendrán el carácter de recursos de Derecho privado.
- c) Los cánones procedentes de la utilización de bienes de dominio público portuario, de la prestación de servicios al público o del ejercicio de actividades industriales y comerciales en el ámbito portuario.
- d) Las aportaciones recibidas de Puertos del Estado.



e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas, así como las subvenciones y auxilios, cualquiera que sea su procedencia.

f) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

g) El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta Ley.

h) Cualquier otro que les sea atribuido.

#### **Artículo 46. Fondo de contribución.**

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán con sus aportaciones, en la forma y cuantía que se especifique en los presupuestos anuales de Puertos del Estado, a cubrir las cargas, gastos e inversiones de éste, de las Autoridades Portuarias a través de dicho Ente público y de los servicios centrales de Señales Marítimas del Estado.

2. Estas aportaciones, tendrán la consideración de gasto no reintegrable para las Autoridades Portuarias y se determinarán, inicialmente, y sin perjuicio de las facultades que corresponden al Gobierno y a las Cortes Generales, por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta de Puertos del Estado, a través de la aplicación de índices o fórmulas que incorporen como variables, indicadores o conceptos económicos vinculados a la gestión de las Autoridades Portuarias, y especialmente: El valor de los activos afectos a la explotación, los ingresos por tarifas o cánones de concesiones en las que la construcción de la obra de infraestructura y la explotación corren de cuenta del concesionario, los beneficios, o las diferentes partidas de ingresos, gastos o costes.

#### **Artículo 47. Fondo de financiación.**

1. Las Autoridades Portuarias contribuirán a la creación y sostenimiento de un fondo de financiación de inversiones portuarias, que será gestionado por Puertos del Estado, que no actuará como intermediario financiero, y cuya finalidad será contribuir a la financiación de los planes de inversión de las distintas Autoridades Portuarias.

2. Las aportaciones al Fondo de Financiación Interportuario de cada una de las Autoridades Portuarias, que tendrán carácter reintegrable, así como las tasas de interés activas y pasivas para su utilización, se determinarán y distribuirán por

Puertos del Estado, teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos de cada una de las Autoridades Portuarias y sus necesidades de inversión y financieras.

3. La distribución del fondo de financiación de inversiones podrá ser modificada por Puertos del Estado a lo largo del ejercicio económico de acuerdo con la evolución de los resultados económicos y las necesidades de inversión y financieras de cada una de las Autoridades Portuarias.

#### **Artículo 48. Medidas para garantizar el cobro de sus recursos.**

1. Las Autoridades Portuarias podrán utilizar para la efectividad de sus débitos con naturaleza de ingresos de Derecho público, y a través de sus propios servicios, el procedimiento administrativo de apremio.

Asimismo, podrán convenir con los órganos de recaudación del Ministerio de Economía y Hacienda la gestión recaudatoria de dichos ingresos en la forma prevista en el Reglamento General de Recaudación.

2. El impago reiterado de los cánones y tarifas devengadas por la utilización, gestión y explotación de bienes o servicios portuarios, faculta a las Autoridades Portuarias para suspender temporalmente la prestación del servicio a las Entidades deudoras, previo requerimiento a éstas y comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación marítima.

#### **Artículo 49. Régimen patrimonial.**

1. Para el cumplimiento de los fines que les son propios, las Autoridades Portuarias tendrán un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado les atribuyan como propios, los que adquieran en el futuro por cualquier título o les sean cedidos o donados por cualquier persona o Entidad.

2. Los bienes estatales que se adscriban a las Autoridades Portuarias y estén afectados a su servicio conservarán su calificación jurídica originaria, debiendo utilizarlos exclusivamente para el cumplimiento de los fines determinantes de su afectación o adscripción.

Las Autoridades Portuarias podrán ejercer en cualquier momento respecto de estos bienes las facultades de administración, defensa, policía, investigación y recuperación posesoria que otorga a la Administración del Estado la Ley de Costas.

3. La afectación de nuevos bienes de dominio público a las Autoridades Portuarias, así como la adscripción de nuevos bienes patrimoniales, se efectuará por el Ministerio de Economía y Hacienda, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo cuando las Entidades ejecuten nuevas obras e instalaciones o adquieran nuevos bienes en el desarrollo de sus actividades.

4. Los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con informe de la Dirección General de Costas a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre, previa declaración de innecesariedad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, y se incorporarán al patrimonio de ésta, quien podrá proceder a su enajenación o permuta. Si el valor fuera superior a quinientos millones de pesetas y no excediera de tres mil millones, su enajenación deberá, además, ser autorizada por Puertos del Estado, y por el Gobierno cuando sobrepase esta última cantidad.

En el caso de que los bienes desafectados conserven sus características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, tales como playas o zonas de depósito de materiales sueltos, conforme a lo previsto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, se incorporarán automáticamente al uso propio del dominio público marítimo-terrestre regulado por dicha Ley.

5. El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, sin necesidad de expresa declaración de desafectación del servicio, podrá acordar el desguace y, en su caso, la enajenación de material inservibles y de instalaciones no fijas, así como la enajenación de bienes muebles de cualquier naturaleza.

#### **Artículo 50. Régimen presupuestario y de control.**

1. Las Autoridades Portuarias aprobarán cada año los anteproyectos de programa de actuación, inversiones y financiación y de presupuesto de explotación y de capital, que serán remitidos a Puertos del Estado para su aprobación con carácter previo e integración, de forma consolidada, en sus propios programas y presupuestos.

En la elaboración de dicho programa las Autoridades Portuarias habrán de sujetarse a los criterios y directrices de la política presupuestaria del Gobierno y a los objetivos generales de gestión que establezca Puertos del Estado, de

acuerdo con la política de transportes definida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

2. Las Autoridades Portuarias ajustarán su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio, a las del Plan General de Contabilidad y a las demás que sean de aplicación, sin perjuicio de las obligaciones a que se refiere el artículo 123 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

3. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de las Autoridades Portuarias se ejercerá, de conformidad con lo establecido en los artículos 17.3 y 20 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.

4. Serán aprobadas por el Consejo de Administración o por el órgano en quien éste delegue las modificaciones internas de los presupuestos que no incrementen la cuantía total del mismo y sean consecuencia de las necesidades surgidas durante el ejercicio.

Las variaciones de los presupuestos de explotación y de capital se ajustarán a lo previsto en el artículo 87.5 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

Cuando no concurren las previsiones a que se refiere dicho artículo, la modificación de las cifras de inversiones reales o financieras reflejadas en dichos presupuestos, requerirá la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes cuando su importe no exceda del 5 por 100 de la suma de las mismas, y del Gobierno en los demás casos.

Estas variaciones requerirán previo informe favorable de Puertos del Estado.

5. El ejercicio social se computará por períodos anuales comenzando el día 1 del mes de enero de cada año.

6. La cuenta de pérdidas y ganancias, la propuesta, en su caso, de aplicación de resultados, el balance y la memoria justificativa de cada ejercicio económico serán presentados por el Presidente de la Autoridad Portuaria al Consejo de Administración para su aprobación, que deberá producirse antes de finalizar el primer semestre del siguiente año.

#### **Artículo 51. Régimen tributario.**

Las Autoridades Portuarias quedan sometidas al mismo régimen tributario que corresponde al Estado.

#### **Artículo 52. Régimen de personal.**

1. El personal de las Autoridades Portuarias quedará vinculado a éstas por una relación sujeta a las normas del Derecho laboral o privado que le sean de aplicación.
2. La selección del personal se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y, con excepción el personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública.
3. Su régimen de retribuciones e incompatibilidades se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las Entidades de Derecho público a que se refiere el artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

### Título II

#### **De la gestión del dominio público portuario**

#### Capítulo I

#### **Utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios**

##### *Sección 1.ª Disposiciones generales*

#### **Artículo 53. Contenido del dominio portuario estatal.**

Pertenecen al dominio público portuario estatal:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones fijas portuarias de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante compraventa, expropiación o por cualquier otro título para el cumplimiento de sus fines, cuando sean debidamente afectados.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, una vez extinguida ésta.

e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de señalización marítima, afectados a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

#### **Artículo 54. Utilización del dominio público portuario estatal.**

1. La ocupación y utilización del dominio público portuario estatal se ajustará a lo establecido en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre estatal, con las salvedades y singularidades que se recogen en esta Ley.

La atribución de competencias en materia de gestión de la utilización del dominio público marítimo-terrestre efectuada en favor de diferentes órganos de la Administración del Estado se entenderá hecha a las Autoridades Portuarias correspondientes respecto del dominio público portuario estatal.

2. La utilización del dominio público portuario estatal para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad, o que requieran la ejecución de obras e instalaciones no ejecutadas por la correspondiente Autoridad Portuaria, exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta Ley.

3. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta Ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, y demás autorizaciones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta Ley, su eficacia quedará suspendida hasta que se otorgue el mismo.

4. El otorgamiento de concesiones de ocupación de dominio público portuario para actividades amparadas por otra concesión administrativa otorgada por la Administración del Estado, se realizará por el procedimiento que reglamentariamente se determine.

5. Cuando el objeto de una concesión de ocupación de dominio público portuario, extinguida por el transcurso del plazo máximo de duración previsto en el artículo 66.2 de la Ley de Costas, fuese el ejercicio de una actividad

amparada por otra concesión, otorgada por la Administración del Estado por un plazo superior, para extracción de recursos minerales o para usos energéticos o industriales, su titular tendrá derecho a que se le otorgue una nueva concesión de ocupación de dominio público portuario por un plazo igual al que reste de vigencia a la concesión de la actividad extractiva, energética o industrial, con un máximo de treinta años. Esta renovación de la concesión podrá reiterarse hasta completar el plazo superior.

En todo caso, será condición necesaria para el otorgamiento de la concesión de utilización del dominio público, que se mantenga la misma actividad industrial, extractiva o energética para la que se otorgó la concesión inicial, y que se encuentre el concesionario al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

#### **Artículo 55. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas.**

1. En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.

2. En concreto, quedan prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales.

A estos efectos, no se consideran publicidad los carteles informativos y los rótulos indicadores de establecimientos o Empresas autorizados por la Autoridad Portuaria.

3. El régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre no resultará de aplicación a las instalaciones y actividades a realizar en el dominio público portuario.

#### **Artículo 56. Solicitud de autorización o concesión.**

1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación o utilización del dominio público portuario de su competencia, deberá formularse por el interesado una solicitud que irá acompañada del correspondiente proyecto básico y de un estudio económico-financiero.

2. El proyecto básico incluirá:

- a) La descripción de las actividades a desarrollar.
  - b) Las características de las obras e instalaciones.
  - c) La extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar o utilizar.
  - d) El presupuesto estimado de las obras.
  - e) Las demás especificaciones que se determinen por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
3. El proyecto deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio portuario aprobado o, en su defecto, al plan de utilización del mismo.
4. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que en cada caso se apruebe por la Autoridad Portuaria, que completará el proyecto básico.
5. Reglamentariamente se regularán los requisitos necesarios para formular las solicitudes de autorizaciones y concesiones en el dominio público portuario, y el contenido del estudio económico-financiero, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 54.4.
6. Los titulares de concesiones y autorizaciones de dominio público portuario deberán prestar fianza, de acuerdo con las normas de la Ley de Costas, ante la Autoridad Portuaria.

### *Sección 2.ª Autorizaciones*

#### **Artículo 57. Ambito de exigencia.**

1. Las actividades que se desarrollen en el espacio portuario que no requieran obras o instalaciones de ningún tipo y la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles, estarán sujetas a previa autorización de la Autoridad Portuaria.
2. Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para instalaciones o actividades que no se opongan a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, al respectivo plan de utilización.



3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible «inter vivos», salvo las autorizaciones de ocupación de dominio público para los supuestos de vertidos.

#### **Artículo 58. Extinción.**

1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la Autoridad Portuaria en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria o impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés. Corresponderá a la Autoridad Portuaria apreciar las circunstancias anteriores mediante resolución que, en todo caso, será motivada, previa audiencia del titular de la autorización.

2. Las autorizaciones caducarán por incumplimiento de cualquiera de las cláusulas o condiciones incluidas en el título de las mismas, mediante expediente instruido al efecto y previa audiencia de su titular. Este incumplimiento, sin perjuicio de la tramitación del oportuno expediente sancionador y de la posible caducidad de la autorización correspondiente, podrá dar lugar a la baja de la Empresa en el Registro de usos del dominio portuario de cada Autoridad Portuaria, suspendiéndose su actividad temporalmente.

3. Las autorizaciones que supongan ocupación del dominio público portuario otorgarán a título de precario y se extinguirán por cualquiera de los supuestos previstos en el artículo 78 de la Ley de Costas.

El plazo de vencimiento se determinará en el título correspondiente y no podrá exceder de tres años, salvo en los casos en que esta ley establece uno mayor. No podrá ser objeto de prórroga en ningún caso.

4. Revocada, caducada o extinguida la autorización, el titular tendrá derecho a retirar fuera del espacio portuario los materiales, equipos o instalaciones correspondientes, estando obligado a hacerlo cuando así lo determine la Autoridad Portuaria. En todo caso, estará obligado a restaurar la realidad física alterada, reponiendo el dominio público portuario a su estado anterior. La Autoridad Portuaria podrá efectuar la retirada de los materiales, equipos o instalaciones, con cargo al titular de la autorización revocada, caducada o extinguida, cuando él mismo no la efectúe en el momento o plazo que se le indique.

### **Artículo 59. Actividades industriales, comerciales o de servicios al público.**

1. Para el desarrollo, en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales o de servicios al público, será necesaria la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

2. Las autorizaciones se sujetarán a los pliegos de condiciones generales y, en su caso, a las condiciones concretas que determine cada Autoridad Portuaria para el puerto o puertos de su competencia.

Dichos pliegos de condiciones serán aprobados por Puertos del Estado y determinarán las garantías y exigencias que condicionarán el libre acceso a la prestación de servicios al público en el ámbito portuario, que deberán, en su caso, ser concretadas o particularizadas por cada una de las Autoridades Portuarias.

El desarrollo en el ámbito de los Puertos del Estado de las actividades de practica, de consignación de buques, de agencia o consignación de mercancías, de mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado requerirán, en todo caso, la aprobación de pliegos de condiciones generales a los que se sujetarán las mismas.

### **Artículo 60. Régimen de vertidos.**

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo, sin perjuicio de lo establecido en los apartados 3, 4 y 5 del artículo 21 de la presente Ley.

Los restos o desechos sólidos y líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, aguas sucias y demás líquidos contaminantes, deberán descargarse a tierra y depositarse en los recipientes, instalaciones o cisternas que determine la Autoridad Portuaria en cada caso, o que estén previstos en los reglamentos de policía del puerto.

Los recipientes, instalaciones o cisternas habrán de ajustarse, en su caso, a las recomendaciones técnicas promulgadas por la Administración competente.

2. Los vertidos contaminantes procedentes de buques o medios flotantes de cualquier tipo en las aguas no portuarias en las que España ejerce soberanía,

derechos soberanos o jurisdicción se regularán por las normas específicas aplicables y por los Convenios suscritos por España sobre estas materias.

3. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, que se otorgará con sujeción a la legislación aplicable, sin perjuicio de la autorización de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

4. El régimen jurídico de estas autorizaciones se ajustará a lo prevenido en la legislación de costas para las autorizaciones de vertidos.

#### **Artículo 61. Recepción de residuos.**

1. Las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos o petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias y los astilleros e instalaciones de reparación naval deberán disponer, en las cercanías de los terminales o muelles, de instalaciones para la recepción y tratamiento de residuos petrolíferos y químicos y de aguas de sentinas y para la limpieza de aceites, de grasas y de otros productos contaminantes, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Corresponde a la Capitanía Marítima determinar las instalaciones y medios que resulten precisos, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

2. La disponibilidad de estas instalaciones y medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el apartado anterior.

#### **Artículo 62. Obras de dragado.**

1. Toda ejecución de obras de dragado en el dominio público portuario requerirá la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria.

Cuando las obras de dragado afecten a la seguridad de la navegación en los canales de entrada y salida a la zona de servicio portuario o a la determinación de las zonas de fondeo o maniobra, se exigirá informe previo y vinculante del Capitán Marítimo.

2. Los proyectos de dragado portuarios, incluso los ejecutados por la Autoridad Portuaria, incluirán un estudio de evaluación de sus efectos sobre la dinámica

litoral y la biosfera marina, así como, cuando proceda, sobre la posible localización de restos arqueológicos. Se solicitará informe de las Administraciones competentes en materia de pesca y de arqueología.

En el caso de que se produzcan vertidos de productos de dragado fuera de la zona interior de las aguas del puerto, se estará a lo previsto en el artículo 21.4 de la presente Ley.

3. La Autoridad Portuaria remitirá a la Capitanía Marítima los datos de las cantidades vertidas de material de dragado, la localización de la zona o zonas de vertido y, cuando exista riesgo de que el posible desplazamiento del material afecte a la navegación marítima, los resultados del seguimiento de la evolución de dicho material vertido.

### *Sección 3.ª Concesiones*

#### **Artículo 63. Ambito de exigencia.**

1. La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años, estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los criterios técnicos que, con carácter general, determine Puertos del Estado.

2. Las solicitudes de concesión sólo podrán referirse a obras, instalaciones o usos compatibles con las normas y preceptos que establezca el plan especial de ordenación del espacio portuario o, en su defecto, el plan de utilización del mismo.

3. El procedimiento para otorgar concesiones se sujetará a lo establecido en la legislación de costas. Se dará trámite de información pública, salvo en los supuestos en que la concesión se refiera a la utilización total o parcial de edificaciones existentes, sin modificación de su arquitectura exterior y para los usos autorizados en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en los planes de utilización del espacio portuario.

#### **Artículo 64. Actos de disposición o gravamen.**

1. Las concesiones podrán transmitirse por actos «inter vivos» previa autorización de la Autoridad Portuaria, que podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser autorizada por la Autoridad Portuaria concedente.

3. En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.

**Artículo 65. Rescate.**

La valoración del rescate de las concesiones se efectuará con arreglo a lo dispuesto en la legislación de costas, debiendo tenerse en cuenta entre las reglas allí establecidas, además, las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión ejecutada y a su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones no amortizadas.

#### *Sección 4.ª La prestación de los servicios portuarios*

##### **Artículo 66. Concepto de servicios portuarios.**

1. Son servicios portuarios las actividades de prestación que tiendan a la consecución de los fines que a las Autoridades Portuarias se asignan por la presente Ley y se desarrollan en su ámbito territorial. En todo caso tendrán este carácter los siguientes:

- El practicaje.
  - El remolque portuario.
  - La disponibilidad de las zonas de fondeo y la asignación de puestos de fondeo.
  - El amarre y desamarre de los buques, atraque y, en general, los que afecten al movimiento de las embarcaciones.
  - El accionamiento de esclusas.
  - La puesta a disposición de espacios, almacenes, edificios e instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías y vehículos y para el tránsito de éstos y de pasajeros en el puerto.
  - La puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes para la manipulación de mercancías en el puerto.
  - El suministro a los buques de agua y energía eléctrica y de hielo a los pesqueros.
  - La recogida de basuras y la recepción de residuos sólidos y líquidos contaminantes procedentes de buques, plataformas u otras instalaciones fijas situadas en la mar.
  - Los servicios contra incendios, de vigilancia, seguridad, policía y protección civil portuarios, sin perjuicio de los que correspondan al Ministerio del Interior o a otras Administraciones Públicas.
2. Las labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de mercancías objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria, se regularán y ejercerán de acuerdo con su normativa específica.

3. Asimismo, corresponde a las Autoridades Portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.

4. Las actividades y servicios prestados por las Autoridades Portuarias se regirán por las normas del Derecho privado.

#### **Artículo 67. Régimen de prestación.**

1. La prestación de los servicios portuarios podrá ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en las leyes, siempre que no implique ejercicio de autoridad.

Los contratos que se celebren por la Autoridad Portuaria para la prestación por gestión indirecta de los servicios portuarios estarán sujetos al ordenamiento privado, excepto en lo que se refiere a los aspectos que garanticen la publicidad y concurrencia en su preparación y adjudicación, que se ajustarán a los criterios que dicte Puertos del Estado y, en su defecto, a los contenidos en la legislación de contratos del Estado relativos al contrato de gestión de servicios públicos, para los actos preparatorios.

2. Cuando la gestión indirecta del servicio precise el otorgamiento de concesión o autorización de ocupación de dominio público portuario, ambas relaciones serán objeto de expediente único, y su eficacia quedará vinculada recíprocamente.

3. Con anterioridad a la celebración del contrato para la prestación por particulares de los servicios portuarios que se estimen convenientes, la Autoridad Portuaria deberá aprobar los respectivos pliegos de cláusulas de los servicios, previo informe de Puertos del Estado, en los que deberán figurar las condiciones, garantías, precios y, en su caso, la productividad mínima exigible para cada actividad o tipo de operación portuaria, así como las penalidades que se establezcan por su incumplimiento, debiendo asegurarse el libre acceso a la prestación del servicio, siempre que se cumplan los requisitos que se establezcan en dicho pliego.

## Capítulo II

### **Régimen económico de la utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios**

## *Sección 1.ª Normas generales*

### **Artículo 68. Objetivos a cubrir.**

1. Los ingresos de las Autoridades Portuarias deberán responder al objetivo de lograr la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. A tal fin, la suma de sus productos en el conjunto del sistema y en cada Entidad portuaria deberá cubrir, al menos, los siguientes gastos:

a) Los de explotación, conservación y administración propios de las Entidades públicas portuarias.

b) Las cargas fiscales y, en su caso, los intereses de los empréstitos emitidos y de los préstamos recibidos.

c) La depreciación de sus bienes e instalaciones.

d) Un rendimiento razonable de la inversión neta en activos fijos, para el conjunto del sistema portuario.

2. Corresponde a Puertos del Estado fijar para cada una de las Autoridades Portuarias tal objetivo, atendiendo a sus propias características y condicionamientos.

## *Sección 2.ª Cánones*

### **Artículo 69. Ambito y determinación.**

1. La ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización, devengará el correspondiente canon en favor de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de los que sean exigibles por otras Administraciones competentes.

2. La prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades industriales o comerciales en el ámbito portuario, estarán sujetas a canon a favor de la Autoridad Portuaria correspondiente.

A los efectos del párrafo anterior, se exceptúan del pago del canon los servicios exentos del pago de tarifas portuarias a los que se refiere el artículo 71 de la presente Ley.



3. Dichos cánones tendrán la consideración de precios públicos, determinándose sus características, cuantía y condiciones por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda.

### ***Sección 3.ª De las tarifas por servicios portuarios***

#### **Artículo 70. Ambito y determinación.**

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por los servicios portuarios que presten el pago de las correspondientes tarifas. Estas tarifas tendrán el carácter de precios privados.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes establecerá, a propuesta de Puertos del Estado y oídas las Asociaciones de usuarios de ámbito estatal directamente afectadas, los límites mínimos y máximos de las tarifas por los servicios portuarios prestados en puertos de competencia del Estado a que se refiere el apartado anterior.

3. Las tarifas por los servicios portuarios que presten las Autoridades Portuarias se actualizarán con periodicidad anual, de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan.

4. El tráfico portuario que utilice instalaciones en régimen de concesión administrativa construidas o no por particulares, estará sujeto al pago a la Autoridad Portuaria correspondiente de las tarifas que se establezcan en las cláusulas concesionales, con las bonificaciones y exenciones que vengan determinadas en las mismas.

#### **Artículo 71. Exenciones.**

1. Estarán exentos del pago de las tarifas los servicios prestados a:

- Los buques de guerra y aeronaves militares nacionales y, en régimen de reciprocidad, los extranjeros siempre que no realicen operaciones comerciales y su visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa.

- El material de las Autoridades Portuarias y las embarcaciones dedicadas por las Administraciones Públicas a labores de vigilancia, investigación, protección y regeneración costera, represión del contrabando, salvamento, lucha contra la

contaminación marina, enseñanzas marítimas, y, en general, a misiones oficiales de su competencia.

- El material y embarcaciones de la Cruz Roja Española dedicados a las labores propias que tienen encomendadas esta institución.

2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes podrá establecer exenciones o bonificaciones para actividades de relevante interés humanitario o social.

#### **Artículo 72. Tarifas de servicios de gestión indirecta.**

1. Las Autoridades Portuarias podrán establecer tarifas máximas, de obligado cumplimiento, para aquellos servicios portuarios que se presten en régimen de gestión indirecta.

2. Estas tarifas podrán recogerse en las cláusulas de los contratos que se celebren o bien aprobarse por acuerdo de la Autoridad Portuaria correspondiente.

3. Las tarifas máximas a que hacen referencia los apartados anteriores se actualizarán periódicamente de acuerdo con los criterios de política portuaria que se establezcan.

#### **Artículo 73. Consignatario de buques.**

1. A los efectos de esta Ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque, haciéndose responsable del pago de las liquidaciones que por tarifas u otros conceptos originados por la estancia de buques en el puerto sean practicadas por la Autoridad Portuaria o Marítima.

2. El sujeto obligado al pago de las citadas liquidaciones, efectuadas por la Autoridad Portuaria o Marítima, será, en el caso de que exista, el consignatario que ha solicitado de estas Entidades los servicios portuarios correspondientes o el Capitán del buque, si éste no está consignado.

En ambos casos estará obligado al pago el naviero o el propietario del buque, con carácter solidario.

3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar

ante la Entidad portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con los criterios que se determinen en el pliego de condiciones generales a que se refiere el artículo 59.2 de la presente Ley.

4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.

[...omissis...]

## **Allegati al Capitolo 2**

***Testo della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale"<sup>3</sup>.***

### **Art. 1. (Finalita' della legge)**

La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti. 2. Il comma 4 dell'articolo 1 del Decreto-Legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.

### **Art. 2 (Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime)**

1. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

a) il Provveditorato al Porto di Venezia, di cui al Regio Decreto-Legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni ed integrazioni;

---

<sup>3</sup> Vigente al: 22-1-2015

- b) il Consorzio Autonomo del Porto di Genova, di cui al Testo Unico approvato con Regio Decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;
- c) l'Ente Autonomo del Porto di Palermo, di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;
- d) il Consorzio per il Porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;
- e) l'Ente Autonomo del Porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;
- f) l'Ente Autonomo del Porto di Savona, di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;
- g) il Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, di cui al Decreto-Legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;
- h) le Aziende dei Mezzi Meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni;
- i) i Consorzi costituitisi nei porti di Bari e Brindisi. 2. Sono Autorità Portuali ai sensi della presente legge gli Enti di cui all'art. 6. 3. Sono Autorità Marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui all'articolo 16 del Codice della Navigazione.

### **Art. 3 (Costituzione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie)**

1. L'Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto è costituito in comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, senza aumento di organico né di spese complessive, dipende dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nei limiti di quanto dispone l'articolo 3 del Decreto Legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, e svolge le attribuzioni di cui al Regio Decreto 19 febbraio 1940, n. 194, e successive modificazioni ed integrazioni. Esercita altresì le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Il Ministero dell'Ambiente si avvale delle Capitanerie di Porto. (cfr.: art. 2, comma 1, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

### **Art. 4 (Classificazione dei porti)**

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;

c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;

d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'art. 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzione commerciale, peschereccia, turistica e da diporto. (cfr.: art. 8, comma 11 bis, legge 27 febbraio 1998, n. 30).

1.bis. I porti sede di Autorità Portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera a), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

2. Il Ministro della Difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri dei Trasporti e della Navigazione e dei Lavori Pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I. Con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di I categoria e relative baie, rade e golfi. (cfr.: art. 2, comma 1, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni: a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto.<sup>5</sup>

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le Autorità portuali o, laddove non istituite, le Autorità marittime, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri: a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti; b) capacità operativa degli scali

derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni; c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione predispose, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle Regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle Regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei Deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il Ministro dei Trasporti e della Navigazione adotta il decreto in via definitiva.

6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle Autorità Portuali o, laddove non istituite, delle Autorità Marittime, delle Regioni o del Ministro dei Trasporti e della Navigazione con la procedura di cui al comma 5.

#### **Art. 5 (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano Regolatore Portuale)**

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'art. 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore è adottato dall'Autorità Marittima, previa intesa con il Comune o i Comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

4. Il Piano Regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla Regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal Decreto del Ministro dell'Ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.

6. All'articolo 88 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1) è sostituito dal seguente: "1) le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste".

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

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le Regioni, il Comune interessato o l'Autorità Portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla Regione o alle Regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle Regioni a statuto

speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le Autorità Portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre soprattasse a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entità dei canoni di concessione.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, le dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. (cfr.: art. 9 bis, comma 10, legge 27 febbraio 1998, n. 30).

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

11. Per gli interventi da attuarsi dalle Regioni in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico produttivo, il Ministro dei trasporti e della Navigazione emana direttive di coordinamento.

#### **Art. 6. (Autorità Portuale)**

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'Autorità Portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1: a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'art. 24 (cfr.: art. 2, comma 2, legge 23 dicembre 1996, n. 647); b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei Lavori Pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima Amministrazione (cfr.: art. 2, comma 3, legge 23 dicembre 1996, n. 647); c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali di cui



all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'Autorità Portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'art. 12, nonché di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera b), legge 27 febbraio 1998, n. 30). Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'art. 23 della presente legge. (cfr.: art. 2, comma 3bis, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'Autorità Portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro del Tesoro. Il conto consuntivo delle Autorità Portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero dei Trasporti e della Navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'Autorità Portuale è soggetto al controllo della Corte dei Conti. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera c), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

5. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica.

6. Le Autorità Portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le Autorità Portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle Autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera d), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

7. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità Portuale.

8. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori Autorità in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90% delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Fee Equivalent Unit (TEU). A decorrere dal 1° gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di Autorità Portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.

9. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di Regioni, Comuni o Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura.

10. Le Autorità Portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le Autorità Portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8.10

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le Autorità sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali Autorità Marittime.

12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sentita l'Autorità Portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.

#### **Art. 7. (Organi dell'Autorità Portuale)**

1. Sono organi dell'Autorità Portuale: a) il Presidente; b) il Comitato Portuale; c) il Segretariato Generale; d) il Collegio dei Revisori dei Conti.

2. Gli emolumenti del Presidente e dei componenti del Collegio dei Revisori dei Conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del Comitato Portuale, sono a carico del bilancio dell'Autorità e vengono determinati dal Comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna delle categorie e classi di cui

all'articolo 4, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione vengono disposti la revoca del mandato del Presidente e lo scioglimento del Comitato Portuale qualora: a) decorso il termine di cui all'articolo 9, comma 3, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni; b) il conto consuntivo evidenzi un disavanzo.

4. Con decreto di cui al comma 3, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione nomina altresì un Commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera c), il Commissario deve comunque adottare, entro sessanta giorni dalla nomina, un piano di risanamento. A tal fine il Commissario può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

#### **Art. 8. (Presidente dell'Autorità Portuale)**

1. Il Presidente è nominato, previa intesa con la Regione interessata, con decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla Provincia, dai Comuni e dalle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La terna è comunicata al Ministro dei Trasporti e della Navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il Presidente, previa intesa con la Regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

2. Il Presidente ha la rappresentanza dell'Autorità Portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro dei Trasporti e della Navigazione entro il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni già pervenute devono essere comunque confermate qualora gli Enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione. (cfr.: art. 2, comma 4, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

2.bis. I Presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3. (cfr.: art. 2, comma 7, legge 23 dicembre 1996, n. 647).

3. Il Presidente dell'Autorità Portuale: a) presiede il Comitato Portuale; b) sottopone al Comitato Portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale; c) sottopone al Comitato Portuale, per l'adozione, il Piano Regolatore Portuale; d) sottopone al Comitato Portuale gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento dell'13 Segretario Generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della Segreteria tecnico-operativa; e) propone al Comitato Portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5; f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali; g) (abrogata dall'art. 2, comma 4bis, legge 23 dicembre 1996, n. 647); h) amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato Portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della Navigazione e nelle relative norme di attuazione; (cfr.: art. 2, comma 5, legge 23 dicembre 1996, n. 647); i) esercita le competenze attribuite all'Autorità Portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il Comitato Portuale, le autorizzazioni e concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3; l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17; m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede, con l'intervento del Servizio escavazione porti di cui all'articolo 26, e, in via subordinata, con le modalità di cui all'art. 6, comma 5, al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'art. 5, commi 8 e 9, sulla base di progetti sottoposti al visto del competente Ufficio speciale del Genio Civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale, anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo; nei casi di interventi urgenti e straordinari di escavazione provvede, anche ricorrendo a modalità diverse da quelle di cui all'art. 6, comma 5. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire,

assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate (cfr.: art. 2, comma 6, legge 23 dicembre 1996, n. 647); n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'Autorità Marittima e le amministrazioni locali interessate;14 n.bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'Autorità Portuale. (cfr.: art. 8 bis, comma 1, lettera f), legge 27 febbraio 1998, n. 30).

## **Art. 2. (Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime)**

1. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

a) il Provveditorato al porto di Venezia, di cui al regio decreto- legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n.1342, e successive modificazioni ed integrazioni;

b) il Consorzio autonomo del porto di Genova, di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;

c) l'Ente autonomo del porto di Palermo di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;

d) il Consorzio per il porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;

e) l'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) l'Ente autonomo del porto di Savona, di cui alla legge 1 marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;

g) il Consorzio autonomo del porto di Napoli, di cui al decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;

h) le aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni;

i) i consorzi costituitisi nei porti di Bari e di Brindisi.

2. Sono autorità portuali ai sensi della presente legge gli enti di cui all'articolo 6.

3. Sono autorità marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui all'articolo 16 del codice della navigazione.

**Art. 3. (Costituzione del comando generale del Corpo delle capitanerie)**

1. L'Ispettorato generale delle capitanerie di porto è costituito in comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, senza aumento di organico né di spese complessive, dipende dal Ministero dei trasporti e della navigazione nei limiti di quanto dispone l'articolo 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 marzo 1947, n. 396, e svolge le attribuzioni di cui al regio decreto 19 febbraio 1940, n. 194, e successive modificazioni ed integrazioni ((; esercita altresì le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero dei trasporti e della navigazione)). Il Ministero dell'ambiente si avvale delle capitanerie di porto.

**Art. 4. (Classificazione dei porti)**

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;

c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;

d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

((1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.))

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I. con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di prima categoria e relative baie, rade e golfi.

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri:

- a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;
- b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali e dalle condizioni di sicurezza rispetto ai rischi ambientali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;
- c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il Ministro dei trasporti e della navigazione predisponde, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di decreto, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi novanta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di decreto, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia;

decorsi i predetti termini il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta il decreto in via definitiva.

6. La revisione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del Ministro dei trasporti e della navigazione con la procedura di cui al comma 5.

**Art. 5. (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale)**

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e 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, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

2-bis. Nel caso di strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, ((e' valutata con prioritá la)) finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali e' istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e' adottato dal comitato portuale, pre-via intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non e' istituita l'autorità portuale, il piano regolatore e' adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Il piano e' quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole.

4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, e' sottoposto, ai sensi della



normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed e' quindi approvato dalla regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera b), e alle relative varianti, e' allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attivita' industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 del 31 maggio 1991.

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

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

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

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Le regioni, il comune interessato o l'autorita' portuale possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classi I e II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti. Le autorita' portuali, a copertura dei costi sostenuti per le opere da esse stesse realizzate, possono imporre a carico delle merci imbarcate o sbarcate, oppure aumentare l'entita' dei canoni di concessione.

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

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

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

11-bis. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-ter. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-quater. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-quinquies. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1,

CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

11-sexies. COMMA ABROGATO DAL D.L. 24 GENNAIO 2012, N. 1, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 24 MARZO 2012, N. 27.

#### **Art. 5-bis**

##### **(Disposizioni in materia di dragaggio)**

1. *((Nelle aree portuali e marino costiere poste in siti))* di bonifica di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di

dragaggio, basato su tecniche idonee ad evitare dispersione del materiale, ivi compreso l'eventuale progetto relativo alle casse di colmata, vasche di raccolta o strutture di contenimento di cui al comma 3, e' presentato dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'ente competente ovvero dal concessionario dell'area demaniale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, approva il progetto entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e trasmette il relativo provvedimento al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva.

*((Il decreto di approvazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione, previo parere, solo se il progetto di dragaggio prevede anche il progetto di infrastrutture di contenimento non comprese nei provvedimenti di rilascio della Valutazione d'impatto ambientale dei Piani regolatori portuali di riferimento, o comunque difforni da quelle oggetto dei provvedimenti della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 sull'assoggettabilita' o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale)).*

Il decreto di autorizzazione produce gli effetti previsti dai commi 6 e 7 del citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e allo stesso deve essere garantita idonea forma di pubblicita'.

2. I materiali derivanti dalle attivita' di dragaggio di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale, ovvero ogni loro singola frazione granulometrica ottenuta a seguito di separazione con metodi fisici:

a) qualora presentino, all'origine ovvero a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della rimozione degli inquinanti, ad esclusione dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche ((...)) idonee con riferimento al sito di destinazione, e non presentino positività ai test ecotossicologici, su autorizzazione dell'autorita' competente per la bonifica, possono essere immessi o refluiti nei corpi idrici dai quali provengono, ovvero possono essere utilizzati per il rifacimento degli arenili, per formare terreni costieri ovvero per migliorare lo stato dei fondali attraverso attivita'

di capping, nel rispetto delle modalita' previste dal decreto di cui al comma 6. Restano salve le competenze della regione territorialmente interessata;

b) qualora presentino, all'origine o a seguito di trattamenti aventi esclusivamente lo scopo della desalinizzazione ovvero della rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi, livelli di contaminazione non superiori a quelli stabiliti nelle colonne A e B della Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in funzione della destinazione d'uso e qualora risultino conformi al test di cessione da compiere con il metodo e in base ai parametri di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 72 alla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 16 aprile 1998, possono essere destinati a impiego a terra secondo le modalita' previste dal decreto di cui al comma 6. Nel caso siano destinati a impiego in aree con falda naturalmente salinizzata, i materiali da collocare possono avere un livello di concentrazione di solfati e di cloruri nell'eluato superiore a quello fissato dalla tabella di cui all'allegato 3 del citato decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998 a condizione che, su conforme parere dell'ARPA territorialmente competente, sia prevenuta qualsiasi modificazione delle caratteristiche. Tale destinazione deve essere indicata nei progetti di cui al comma 1. Il provvedimento di approvazione del progetto di dragaggio costituisce altresì autorizzazione all'impiego dei materiali fissandone l'opera pubblica, il luogo, le condizioni, i quantitativi e le percentuali di sostituzione dei corrispondenti materiali naturali;

c) qualora risultino non pericolosi all'origine o a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, ad esclusione quindi dei processi finalizzati alla immobilizzazione degli inquinanti stessi quali solidificazione e stabilizzazione, possono essere destinati a refluitamento all'interno di casse di colmata, di vasche di raccolta, o comunque in strutture di contenimento che presentino un sistema di impermeabilizzazione naturale o artificiale o completato artificialmente al perimetro e sul fondo in grado di assicurare requisiti di permeabilita' equivalenti a quelli di uno strato di materiale naturale dello spessore di 1 metro con K minore o uguale a  $1,0 \times 10^{-9}$  m/s, (...).

d) qualora risultino caratterizzati da concentrazioni degli inquinanti al di sotto dei valori di intervento definiti ed approvati dal Ministero dell'ambiente e

della tutela del territorio e del mare per ciascun sito di interesse nazionale, l'area interessata viene restituita agli usi legittimi, previo parere favorevole della conferenza di servizi di cui all'articolo 242, comma 13, del decreto legislativo 5 aprile 2006, n. 152.

3. Nel caso di opere il cui progetto abbia concluso l'iter approvativo alla data di entrata in vigore della presente disposizione, tali requisiti sono certificati dalle amministrazioni titolari delle opere medesime. Nel caso in cui, al termine delle attività di reflimento, i materiali di cui sopra presentino livelli di inquinamento superiori ai valori limite di cui alla Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 deve essere attivata la procedura di bonifica dell'area derivante dall'attività di colmata in relazione alla destinazione d'uso. E' fatta salva l'applicazione delle norme vigenti in materia di autorizzazione paesaggistica. Nel caso di permanenza in sito di concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i predetti valori limite, devono essere adottate misure di sicurezza che garantiscano comunque la tutela della salute e dell'ambiente. L'accettabilità delle concentrazioni residue degli inquinanti eccedenti i valori limite deve essere accertata attraverso una metodologia di analisi di rischio con procedura diretta e riconosciuta a livello internazionale che assicuri, per la parte di interesse, il soddisfacimento dei 'Criteri metodologici per l'applicazione nell'analisi di rischio sanitaria ai siti contaminati' elaborati dall'ISPRA, dall'Istituto superiore di sanità e dalle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. I principali criteri di riferimento per la conduzione dell'analisi di rischio sono riportati nell'allegato B del decreto ministeriale 7 novembre 2008. Per la verifica della presenza di valori di concentrazione superiori ai limiti fissati dalla vigente normativa e per la valutazione dell'accettabilità delle concentrazioni residue degli inquinanti si tiene conto del contenuto dell'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1. Tale procedura può essere attuata con l'impiego di tecnologie che possano consentire, contestualmente alla loro applicazione, l'utilizzo delle aree medesime.

4. I materiali di cui al comma 3 destinati ad essere refluiti all'interno di strutture di contenimento nell'ambito di porti nazionali diversi da quello di provenienza devono essere accompagnati da un documento contenente le indicazioni di cui all'articolo 193, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni. Le caratteristiche di idoneità delle navi e dei galleggianti all'uso impiegati sono quelle previste dalle norme

nazionali e internazionali in materia di trasporto marittimo e garantiscono l'idoneità dell'impresa. Le Autorità marittime competenti per provenienza e destinazione dei materiali concordano un sistema di controllo idoneo a garantire una costante vigilanza durante il trasporto dei materiali, nell'ambito delle attività di competenza senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

5. L'idoneità del materiale dragato ad essere gestito secondo quanto previsto ai commi 2 e 3 viene verificata mediante apposite analisi da effettuare nel sito prima del dragaggio sulla base di metodologie e criteri stabiliti dal citato decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 7 novembre 2008. Le modifiche al decreto di cui al periodo precedente sono apportate con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. In caso di realizzazione, nell'ambito dell'intervento di dragaggio, di strutture adibite a deposito temporaneo di materiali derivanti dalle attività di dragaggio nonché dalle operazioni di bonifica, prima della loro messa a dimora definitiva, il termine massimo di deposito è fissato in trenta mesi senza limitazione di quantitativi, assicurando il non trasferimento degli inquinanti agli ambienti circostanti. Sono fatte salve le disposizioni adottate per la salvaguardia della laguna di Venezia. Si applicano le previsioni della vigente normativa ambientale nell'eventualità di una diversa destinazione e gestione a terra dei materiali derivanti dall'attività di dragaggio.

6. Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e trasporti, *((adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale al fine dell'eventuale reimpiego dei materiali dragati ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo))*. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui al presente comma, si applica la normativa vigente per i siti di cui al citato articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

7. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche, per i porti di categoria II, classe III, la regione disciplina il procedimento di adozione del Piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati. 8. I materiali provenienti dal dragaggio dei fondali dei porti non compresi in siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile

2006, n. 152, e successive modificazioni, possono essere immersi in mare con autorizzazione dell'autorità competente nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152. I suddetti materiali possono essere diversamente utilizzati a fini di ripascimento, anche con sversamento nel tratto di spiaggia sommersa attiva, o per la realizzazione di casse di colmata o altre strutture di contenimento nei porti in attuazione del Piano regolatore portuale ovvero lungo il litorale per la ricostruzione della fascia costiera, con autorizzazione della regione territorialmente competente ai sensi dell'articolo 21 della legge 31 luglio 2002, n. 179.

#### **Art. 6. (Autorità portuale)**

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, ((*Manfredonia*)) Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro in attuazione dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima amministrazione;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12,

nonche' di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni nonche' le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni ed integrazioni, fatta eccezione per quanto specificamente previsto dal comma 2 dell'articolo 23 della presente legge.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorita' portuale e' disciplinata da un regolamento di contabilita' approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorita' portuali e' allegato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo e' approvato.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorita' portuale e' soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attivita' di cui al comma 1, lettere b) e c), e' affidato in concessione dell'autorita' portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorita' portuali non possono esercitare, ne' direttamente ne' tramite la partecipazione di societa', operazioni portuali ed attivita' ad esse strettamente connesse. Le autorita' portuali possono costituire ovvero partecipare a societa' esercenti attivita' accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorita' medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalita', della logistica e delle reti trasportistiche.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorita' portuale.

8. Nei limiti delle disponibilita' finanziarie di cui all'articolo 13, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorita' in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto del 90 per cento delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit



(TEU). A decorrere dal 1 gennaio 1995 puo' essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti, di autorita' portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno.

9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

10. Le autorita' portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno i requisiti previsti nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorita' portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono ai requisiti di cui al comma 8.

11. In sede di prima applicazione della presente legge, le autorita' sprovviste di sede propria possono essere ubicate presso le sedi delle locali autorita' marittime.

12. E' fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita l'autorita' portuale di Trieste, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti franchi.

#### **Art. 7. (Organi dell'autorita' portuale)**

1. Sono organi dell'autorita' portuale:

a) il presidente;

b) il comitato portuale;

c) il segretario generale;

d) il collegio dei revisori dei conti.

2. Gli emolumenti del presidente e dei componenti del collegio dei revisori dei conti, nonche' i gettoni di presenza dei componenti del comitato portuale, sono a carico del bilancio dell'autorita' e vengono determinati dal comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna delle categorie e classi di cui

all'articolo 4, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione vengono disposti la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale qualora:

a) decorso il termine di cui all'articolo 9, comma 3, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni;

b) *((LETTERA ABROGATA DAL D.L. 30 DICEMBRE 1997, N. 457, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 27 FEBBRAIO 1998, N. 30))*.

c) il conto consuntivo evidenzi un disavanzo.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione nomina altresì un commissario che esercita, per un periodo massimo di sei mesi, le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera c), il commissario deve comunque adottare, entro sessanta giorni dalla nomina, un piano di risanamento. A tal fine il commissario può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

#### **Art. 8. (Presidente dell'autorità portuale)**

1. Il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7. La terna è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata

qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

1-bis. Esperite le procedure di cui al comma 1, qualora entro trenta giorni non si raggiunga l'intesa con la regione interessata, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica il prescelto nell'ambito di una terna formulata a tale fine dal presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati. Ove il presidente della giunta regionale non provveda alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla

richiesta allo scopo indirizzatagli dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, che provvede con deliberazione motivata. (10a) 2. Il presidente ha la rappresentanza dell'autorità portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione entro il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni già pervenute devono essere comunque confermate qualora gli enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione. 2-bis. I presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3. 3. Il presidente dell'autorità portuale:

- a) presiede il comitato portuale;
- b) sottopone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale;
- c) sottopone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;
- d) sottopone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti il bilancio preventivo e le relative variazioni, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa;
- e) propone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti le concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;

f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;

g) LETTERA ABROGATA DAL D.L. 21 OTTOBRE 1996, N. 535, CONVERTITO

CON MODIFICAZIONI DALLA L. 23 DICEMBRE 1996, N. 647.

h) amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;

i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 16 e 18 e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;

l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 17;

*((m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento ed approfondimento dei fondali, fermo restando quanto disposto dall'articolo 5, commi 8 e 9. Ai fini degli interventi di escavazione e manutenzione dei fondali può indire, assumendone la presidenza, una conferenza di servizi con le amministrazioni interessate da concludersi nel termine di sessanta giorni. Nei casi indifferibili di necessità ed urgenza può adottare provvedimenti di carattere coattivo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 5, commi 11-bis e seguenti, ove applicabili));*

n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.

n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale.

-----

## AGGIORNAMENTO (10a)

Successivamente la Corte Costituzionale, con sentenza 28 settembre-7 ottobre 2005, n. 378 (in G.U. 1a s.s. 12/10/2005, n. 41) ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6 del D.L. 28 maggio 2004, n. 136, convertito con modificazioni dalla L. 27 luglio 2004, n. 186 (che ha introdotto il comma 1-bis al presente articolo).

### **Art. 9. (Comitato portuale)**

1. Il comitato portuale è composto:

- a) dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede;
- b) dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzione di vice presidente;
- c) da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle finanze;
- d) da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;
- e) dal presidente della giunta regionale o da un suo delegato;
- f) dal presidente della provincia o da un suo delegato;
- g) dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai sindaci dei comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati;
- h) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;
- i) da sei rappresentanti delle seguenti categorie:
  - 1) armatori;
  - 2) industriali;

3) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18;

4) spedizionieri;

5) agenti e raccomandatari marittimi;

6) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

I rappresentanti sono designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, fatta eccezione del rappresentante di cui al n. 6) che e' designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori;

l) da sei rappresentanti dei lavoratori, dei quali cinque eletti dai lavoratori delle imprese che operano nel porto ed uno eletto dai dipendenti dell'Autorita' portuale, secondo modalita' stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. In sede di prima applicazione della presente legge i rappresentanti dei lavoratori vengono designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale e restano in carica per un quadriennio.

l-bis) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti, nominato dal presidente dell'Autorita' portuale.

*((2. I componenti di cui alle lettere i), l) e l-bis) del comma 1 sono nominati dal presidente e durano in carica per un quadriennio dalla data di insediamento del comitato portuale, in prima costituzione o rinnovato. Le loro designazioni devono pervenire al presidente entro due mesi dalla richiesta, avanzata dallo stesso due mesi prima della scadenza del mandato dei componenti. La nomina dei nuovi componenti il comitato portuale spettera' in ogni caso al nuovo presidente dopo la sua nomina o il suo rinnovo. Decorso inutilmente il termine per l'invio di tutte le designazioni, il comitato portuale e' validamente costituito nella composizione risultante dai membri di diritto e dai membri di nomina del presidente gia' designati e nominati. I membri nominati e designati nel corso del quadriennio restano in carica fino al compimento del quadriennio stesso. In sede di prima applicazione, la designazione dei componenti di cui al presente comma deve pervenire entro trenta giorni dalla data di nomina del presidente.))*

3. Il comitato portuale:

- a) approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati;
- b) adotta il piano regolatore portuale;
- c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione;
- d) approva il bilancio preventivo, obbligatoriamente in pareggio o in avanzo, le note di variazione e il conto consuntivo;
- e) delibera in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5;
- f) esprime i pareri di cui all'articolo 8, comma 3, lettere h) ed i);
- g) delibera, su proposta del presidente, in ordine alle autorizzazioni e alle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 di durata superiore ai quattro anni, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3;
- h) delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale;
- i) delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10, allegando una relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità che lo giustificano;
- l) delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 10;
- m) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 18, comma 4;

n) promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 23.

n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;

n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6.

4. Il comitato portuale si riunisce, su convocazione del presidente, di norma una volta al mese, e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti. Per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti in prima convocazione e di un terzo dei medesimi in seconda convocazione. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il comitato adotta un regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.

5. Fatto salvo quanto previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, le deliberazioni del comitato portuale, adottate con il voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti, a norma delle vigenti leggi, ad adottare intese, concerti e pareri nelle materie oggetto delle deliberazioni medesime, tengono luogo dei predetti atti.

#### **Art. 10. (Segretariato generale)**

1. Il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.

2. Il segretario generale è nominato dal comitato portuale, su proposta del presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge.

3. Il segretario generale è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. Il segretario generale può essere rimosso in qualsiasi momento dall'incarico su proposta del presidente, con delibera del comitato portuale.

4. Il segretario generale:

a) è preposto alla segreteria tecnico-operativa;

b) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorità portuale;



- c) cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato portuale;
- d) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- e) cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale;
- f) elabora il piano regolatore portuale, avvalendosi della segreteria tecnico-operativa;
- g) riferisce al comitato portuale sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività portuali;
- h) provvede alla tenuta dei registri di cui all'articolo 24, comma 2.

5. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle organizzazioni portuali, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata ai sensi dell'articolo 9 in relazione alle specifiche esigenze di ciascun scalo.

*((6. Il rapporto di lavoro del personale delle Autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa. Il suddetto rapporto è regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro, sulla base di criteri generali stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, che dovranno tener conto anche della compatibilità con le risorse economiche, finanziarie e di bilancio; detti contratti sono stipulati dall'associazione rappresentativa delle Autorità portuali per la parte datoriale e dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative del personale delle Autorità portuali per la parte sindacale.))*

#### **Art. 11. (Collegio dei revisori dei conti)**

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplementi, nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito degli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti.

Un membro effettivo, con funzioni di presidente, ed un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro del tesoro. (*Fino al 31 dicembre 1995, i revisori di cui al presente articolo sono nominati fra coloro che sono in possesso dei requisiti prescritti per l'iscrizione e al registro dei revisori contabili di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, dietro presentazione di dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà da parte di ciascun interessato ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15*)).

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni.

3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul conto consuntivo e riferisce periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione;

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri.

**Art. 12. (Vigilanza sull'autorità portuale)**

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative:

a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo;

b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;

c) (*LETTERA ABROGATA DAL D.L. 30 DICEMBRE 1997, N. 457, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 27 FEBBRAIO 1998, N. 30*)).

3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), è esercitata dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro.

4. Qualora l'approvazione dell'autorita' di vigilanza non intervenga entro quarantacinque giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.

**Art. 13. (Risorse finanziarie delle autorita' portuali)**

1. Le entrate delle autorita' portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 18, e delle aree demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 6, comma 7, nonche' dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16. Le autorita' portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura piu' elevata di quanto stabilito dalle autorita' marittime per aree contigue e concesse allo stesso fine;

b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 18, comma 1, lettere a) e b);

c) salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni;

d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;

e) da entrate diverse.

2. Dal 1 gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive, nonche' gli stanziamenti per le spese per l'installazione e l'acquisto di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina. (1)

*((2-bis. Le Autorita' portuali possono avvalersi, per la riscossione coattiva dei canoni demaniali e degli altri proventi di loro competenza, della procedura ingiuntiva di cui al regio decreto 14 aprile 1910, n. 639.))*

AGGIORNAMENTO (1)

Il D.L. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla L. 23 dicembre 1996, n. 647, ha disposto (con l'art. 16, comma 1) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dal comma 2 del presente articolo, e' differito al 1 gennaio 1995.

**Art. 14. (Competenze dell'autorita' marittima)**

1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorita' portuali e, per i soli compiti di programmazione, coordinamento e promozione nonche' nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione, 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, spettano all'autorita' marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, e le rimanenti funzioni amministrative.

*1-bis. ((I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorieta' e' stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Per gli altri servizi l'autorita' marittima puo' renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate)).* I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero dei trasporti e della navigazione sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorita' portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

1-ter. Nei porti sede di Autorita' portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 1-bis sono stabilite dall'Autorita' marittima di intesa con l'Autorita' portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione.

**Art. 15. (Commissioni consultive)**

*((1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e' istituita in ogni porto una commissione consultiva composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'Autorita' portuale o dell'organizzazione portuale e da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali, designati secondo le procedure indicate all'articolo 9, comma 1, lettere i) ed l). Nei porti ove non esista Autorita' portuale i rappresentanti dei lavoratori delle imprese sono in numero di sei. La commissione e' presieduta dal presidente dell'Autorita' portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto.))*

*((1-bis. La designazione dei rappresentanti dei lavoratori delle imprese e delle categorie imprenditoriali indicate al comma 1 deve pervenire al Ministro dei trasporti e della navigazione entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.))*

2. La commissione di cui al comma 1 ha funzioni consultive in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli articoli 16 e 18, nonche' in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori.

*((3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e' istituita la commissione consultiva centrale, composta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero dei trasporti e della navigazione, che la presiede; da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali di cui all'articolo 9, comma 1; da sei rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale; da tre rappresentanti delle regioni marittime designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province Autonome di Trento e di Bolzano; da un dirigente del Ministero dei trasporti e della navigazione, da un ufficiale superiore del Comando generale del corpo di capitaneria di porto, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un dirigente del Ministero della sanita' e dal presidente dell'Associazione porti italiani. La commissione di cui al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale ed alla sicurezza e igiene del lavoro ad essa sottoposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione ovvero dalle*

*Autorita' portuali, dalle autorita' marittime e dalle commissioni consultive locali. La designazione dei membri deve pervenire entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.))*

**Art. 16. (Operazioni portuali)**

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

2. Le autorita' portuali o, laddove non istituite, le autorita' marittime disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali *((e dei servizi portuali))*, nonche' sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5 *((riferendo periodicamente al Ministro dei trasporti e della navigazione))*.

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

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

4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorita' competente, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con

proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina:

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

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

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

d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonche' per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al comma 7.

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

6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 18, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione puo' essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

7. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima, sentita la commissione consultiva locale, determina il numero massimo di

autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

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

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

**Art. 17. (Disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo).**

1. Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo, anche in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3.

2. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al comma 1 da parte di una impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve esercitare direttamente o indirettamente le attività di cui agli articoli 16 e 18 e le attività svolte dalle società di cui all'articolo 21, comma 1, lettera a), né deve essere detenuta direttamente o indirettamente da una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e neppure deve detenere partecipazioni anche di minoranza in una o più imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), impegnandosi, in caso contrario, a dismettere dette attività e partecipazioni prima del rilascio dell'autorizzazione.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 viene rilasciata dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima entro centoventi giorni dall'individuazione dell'impresa stessa e, comunque, subordinatamente all'avvenuta dismissione di ogni eventuale attività e partecipazione di cui al



medesimo comma. L'impresa subentrante e' tenuta a corrispondere il valore di mercato di dette attivita' e partecipazioni all'impresa che le dismette.

4. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima individua le procedure per garantire la continuita' del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), nei confronti dell'impresa autorizzata.

5. Qualora non si realizzi quanto previsto dai commi 2 e 3, le prestazioni di cui al comma 1, vengono erogate da agenzie promosse dalle autorita' portuali o, laddove non istituite, dalle autorita' marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione e' affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a). Ai fini delle prestazioni di cui al comma 1, l'agenzia assume i lavoratori impiegati presso le imprese di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), che cessano la propria attivita'. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sono adottate le norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia.

6. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5, qualora non abbiano personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro temporaneo prevista al comma 1, possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di prestazioni di lavoro temporaneo previsti all'articolo 2 della legge 24 giugno 1997, n. 196.

7. Nell'ambito delle trattative per la stipula del contratto collettivo nazionale dei lavoratori portuali previste al comma 13 le parti sociali individuano:

a) i casi in cui il contratto di fornitura di lavoro temporaneo puo' essere concluso ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lettera a), della legge n. 196 del 1997;

b) le qualifiche professionali alle quali si applica il divieto previsto dall'articolo 1, comma 4, lettera a), della legge n. 196 del 1997;

c) la percentuale massima dei prestatori di lavoro temporaneo in rapporto ai lavoratori occupati nell'impresa utilizzatrice, secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 8, della legge n. 196 del 1997;

d) i casi per i quali puo' essere prevista una proroga dei contratti di lavoro a tempo determinato ai sensi dell'articolo 3, comma 4, della legge n. 196 del 1997;

e) le modalita' di retribuzione dei trattamenti aziendali previsti all'articolo 4, comma 2, della legge n. 196 del 1997.

8. Al fine di favorire la formazione professionale, l'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 realizzano iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo. Dette iniziative possono essere finanziate anche con i contributi previsti dall'articolo 5 della legge n. 196 del 1997.

9. L'impresa di cui al comma 2 e l'agenzia di cui al comma 5 non costituiscono imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunita' europea.

10. Le autorita' portuali o, laddove non istituite, le autorita' marittime adottano specifici regolamenti volti a controllare le attivita' effettuate dai soggetti di cui ai commi 2 e 5 anche al fine di verificare l'osservanza dell'obbligo di parita' di trattamento nei confronti delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), e della capacita' di prestare le attivita' secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati. Detti regolamenti dovranno prevedere tra l'altro:

a) criteri per la determinazione e applicazione delle tariffe da approvare dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'autorita' marittima;

b) disposizioni per la determinazione qualitativa e quantitativa degli organici dell'impresa di cui al comma 2 e dell'agenzia di cui al comma 5 in rapporto alle effettive esigenze delle attivita' svolte;

c) predisposizione di piani e programmi di formazione professionale sia ai fini dell'accesso alle attivita' portuali, sia ai fini dell'aggiornamento e della riqualificazione dei lavoratori;

d) procedure di verifica e di controllo da parte delle autorita' portuali o, laddove non istituite, delle autorita' marittime circa l'osservanza delle regolamentazioni adottate;

e) criteri per la salvaguardia della sicurezza sul lavoro.

11. Ferme restando le competenze dell'Autorita' garante della concorrenza e del mercato, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, che hanno rilasciato le autorizzazioni di cui al comma 2, possono sospendere l'efficacia o, nei casi più gravi, revocarle allorquando accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Nel caso in cui la violazione sia commessa da agenzie di cui al comma 5, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime possono disporre la sostituzione dell'organo di gestione dell'agenzia stessa.

12. La violazione delle disposizioni tariffarie, previste dai regolamenti di cui al comma 10, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da lire 10 milioni a lire 60 milioni.

13. Le autorità portuali, o, laddove non istituite, le autorità marittime, inseriscono negli atti di autorizzazione di cui al presente articolo, nonché in quelli previsti dall'articolo 16 e negli atti di concessione di cui all'articolo 18, disposizioni volte a garantire un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui al presente articolo e agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera b). Detto trattamento minimo non può essere inferiore a quello risultante dal vigente contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, e suoi successivi rinnovi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, comparativamente più rappresentative a livello nazionale, dalle associazioni nazionali di categoria più rappresentative delle imprese portuali di cui ai sopracitati articoli e dall'Associazione porti italiani (Assoporti).

14. Le autorità portuali esercitano le competenze di cui al presente articolo previa deliberazione del comitato portuale, sentita la commissione consultiva. Le autorità marittime esercitano le competenze di cui al presente articolo sentita la commissione consultiva.

15. Per l'anno 2008 ai lavoratori addetti alle prestazioni di lavoro temporaneo occupati con contratto di lavoro a tempo indeterminato nelle imprese e agenzie di cui ai commi 2 e 5 e per i lavoratori delle società derivate dalla trasformazione delle compagnie portuali ai sensi dell'articolo 21, comma 1, lettera b), è riconosciuta un'indennità pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile d'integrazione salariale straordinaria previsto dalle vigenti disposizioni, nonché la relativa contribuzione figurativa e gli

assegni per il nucleo familiare, per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro, nonché per le giornate di mancato avviamento al lavoro che coincidano, in base al programma, con le giornate definite festive, durante le quali il lavoratore sia risultato disponibile. Detta indennità è riconosciuta per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di 26 giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese, incrementato del numero delle giornate di ferie, malattia, infortunio, permesso e indisponibilità. L'erogazione dei trattamenti di cui al presente comma da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale è subordinata all'acquisizione degli elenchi recanti il numero, distinto per ciascuna impresa o agenzia, delle giornate di mancato avviamento al lavoro predisposti dal Ministero dei trasporti in base agli accertamenti effettuati in sede locale dalle competenti autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime. (12)

15-bis. Qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi del presente articolo, nonché dell'articolo 16, versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, di favorire i processi di riconversione industriale e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, a iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia. I contributi non possono essere erogati per un periodo eccedente cinque anni, o comunque eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, e sono condizionati alla riduzione della manodopera impiegata di almeno il 5 per cento all'anno. Per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno di cui al presente comma, non può procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori. ((21))

-----  
AGGIORNAMENTO (12)

La L. 24 dicembre 2007, n. 247 ha disposto (con l'art. 1, comma 86) che la suddetta modifica ha efficacia successivamente all'entrata in vigore delle disposizioni relative alla proroga degli strumenti per il reddito dei lavoratori - ammortizzatori sociali, recate dalla legge finanziaria per l'anno 2008, a valere sulle risorse a tal fine nella stessa stanziare, nel limite massimo di 12 milioni di euro per l'anno 2008.

-----

#### AGGIORNAMENTO (21)

La L. 23 dicembre 2014, n. 190 ha disposto (con l'art. 1, comma 111) che il comma 15-bis del presente articolo si interpreta nel senso che le entrate proprie derivanti da tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate comprendono anche quelle derivanti dalle sovrattasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate.

#### **Art. 18. (Concessione di aree e banchine)**

1. L'Autorita' portuale e, dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorita' marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attivita' marittime e portuali. E' altresì sottoposta a concessione da parte dell'Autorita' portuale, e laddove non istituita dall'autorita' marittima, la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attivita' marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo, come individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorita' concedenti, le modalita' di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

1-bis. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorita' portuali relativi a concessioni gia' assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati i criteri cui devono attenersi le autorita' portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.

4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'autorita' portuale puo' concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalita' di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

*((4-bis. Le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale.)) ((15))*

5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 4 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

6. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 e' richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

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

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo

produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;

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

7. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attivita' per la quale ha ottenuto la concessione, non puo' essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale nello stesso porto, a meno che l'attivita' per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni gia' esistenti nella stessa area demaniale, e non puo' svolgere attivita' portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorita' concedente puo' autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attivita' comprese nel ciclo operativo.

8. L'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attivita' di cui al comma 6, lettera a).

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonche' di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attivita', di cui al comma 6, lettera a), senza giustificato motivo, l'autorita' portuale o, laddove non istituita, l'autorita' marittima revocano l'atto concessorio.

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

-----

#### AGGIORNAMENTO (15)

Il D.L. 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla L. 4 aprile 2012, n. 35 ha disposto (con l'art. 57, comma 8-bis) che "Le disposizioni di cui ai commi da 1 a 8 si applicano anche alla lavorazione e allo stoccaggio di oli vegetali destinati ad uso energetico".

**Art. 18-bis (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti).**

1. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti alimentato su base annua, in misura pari all'1 per cento dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nel limite di 90 milioni di euro annui.

(18) ((21))

2. Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario, il Ministero dell'economia e delle finanze quantifica l'ammontare dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto, nonché la quota da iscrivere nel fondo.

3. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione relativa alla realizzazione delle infrastrutture portuali in attuazione del presente articolo.

4. Il fondo di cui al comma 1 è ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, attribuendo a ciascun porto l'ottanta per cento della quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per suo tramite e ripartendo il restante venti per cento tra i porti, con finalità perequative, tenendo altresì conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

5. Per la realizzazione delle opere e degli interventi di cui al comma 1, le autorità portuali possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato, secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto di cui all'articolo 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni, stipulando contratti di



finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionali ed internazionali abilitati, inclusa la Cassa depositi e prestiti S.p.A.

6. Sono abrogati i commi da 247 a 250 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

-----

#### AGGIORNAMENTO (18)

Il D.L. 23 dicembre 2013, n. 145 convertito con modificazioni dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9 ha disposto (con l'art. 13, comma 6) che "Una quota pari a 23 milioni di euro delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e' assegnata a decorrere dall'anno 2014 alla realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili finalizzati al miglioramento della competitivita' dei porti italiani e a rendere piu' efficiente il trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali previsti al comma 4".

-----

#### AGGIORNAMENTO (21)

La L. 23 dicembre 2014, n. 190 ha disposto (con l'art. 1, comma 236) che "Per il miglioramento della competitivita' dei porti italiani e l'efficienza del trasferimento ferroviario e modale all'interno dei sistemi portuali, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 13, comma 6, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, il CIPE assegna le risorse ivi previste e quantificate in 20 milioni di euro annui dal 2015 al 2024, senza applicare le procedure di cui all'articolo 18-bis, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. A tal fine il limite di 90 milioni di euro di cui al predetto articolo 18-bis e' ridotto a 70 milioni di euro".

#### **Art. 19. (Autonomie funzionali).**

1. Le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico che abbiano ottenuto, alla data di entrata in vigore della presente legge, l'autorizzazione a svolgere l'attivita' di carico e scarico delle merci direttamente connesse alla attivita' produttiva con personale proprio e con tempi e modalita' legati al ciclo produttivo, possono continuare ad avvalersi, sino alla scadenza delle

rispettive concessioni, per la movimentazione di merci o materiali direttamente connessi all'attività produttiva delle imprese stesse o di imprese collegate facenti parte dello stesso gruppo, senza alcuna limitazione, del personale alle proprie dipendenze, sulle banchine e negli approdi di loro uso esclusivo, nei loro stabilimenti e nelle aree adiacenti. Alla scadenza delle suddette concessioni, la prosecuzione della attività industriale costituisce titolo di preferenza per il rinnovo delle stesse.

**Art. 20. (Costituzione delle Autorità portuali e successione delle società alle organizzazioni portuali).**

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, laddove già non esista una gestione commissariale, nomina per ciascuna organizzazione portuale, commissari scelti fra persone aventi competenza nel settore, con particolare riguardo alle valenze economiche, sociali e strategiche delle realtà portuali considerate nonché, ove ritenuto necessario, commissari aggiunti. I commissari sostituiscono i presidenti e gli organi deliberanti delle organizzazioni predette, che all'atto della loro nomina cessano dalle funzioni. I compensi dei commissari e dei commissari aggiunti sono fissati con i decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni.

2. I commissari, fino alla nomina del presidente dell'Autorità portuale e comunque entro il termine di sei mesi dal loro insediamento, non prorogabili, dispongono la dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali mediante la trasformazione delle organizzazioni medesime, in tutto o in parte, in società secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile, ovvero, anche congiuntamente, mediante il rilascio di concessioni ad imprese che presentino un programma di utilizzazione del personale e dei beni e delle infrastrutture delle organizzazioni portuali, per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali nonché in altri settori del trasporto o industriali. A tali fini, a seconda dei casi, provvedono:

a) alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero la collocazione sul mercato delle partecipazioni nelle società costituite o controllate;

c) alla cessione a titolo oneroso, anche in leasing, ovvero all'affitto a tali società ovvero a imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 16 e 18 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o comunque posseduti dalle organizzazioni medesime.

3. I commissari provvedono con pienezza di poteri alla gestione delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse ad esse affluite e ai sensi delle disposizioni vigenti, nonché alla gestione delle Autorità ai sensi della presente legge, anche sulla base di apposite direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione. Fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, i commissari trasmettono al Ministero dei trasporti e della navigazione ed al Ministero del tesoro, al più presto e comunque non oltre il 31 gennaio 1995, una situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni portuali riferite al 31 dicembre 1994 corredata dalla relazione del collegio dei revisori dei conti.

4. Fino all'entrata in vigore delle norme attuative della presente legge, continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia.

5. Le Autorità portuali dei porti di cui all'articolo 2, sono costituite dal 1 gennaio 1995 e da tale data assumono tutti i compiti di cui all'articolo 6 e ad esse è trasferita l'amministrazione dei beni del demanio marittimo compresi nella circoscrizione territoriale come individuata ai sensi dell'articolo 6. Fino all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9, i commissari di cui al comma 1, nei porti ove esistono le organizzazioni portuali sono altresì preposti alla gestione delle Autorità portuali e ne esercitano i relativi compiti. Fino alla data della avvenuta dismissione secondo quanto previsto dal comma 2, le organizzazioni portuali e le Autorità portuali sono considerate, anche ai fini tributari, un unico soggetto; successivamente a tale data, le Autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti e in tutti i rapporti in corso.

6. I commissari di cui al comma 1 sono altresì nominati, con le stesse modalità, nei porti di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara. Fino

all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9 e comunque entro sei mesi dalla loro nomina, non prorogabili, essi sono preposti alla gestione delle Autorita' portuali al fine di consentirne l'effettivo avvio istituzionale; assicurano in particolare l'acquisizione delle risorse e provvedono prioritariamente alla definizione delle strutture e dell'organico dell'Autorita', per assumere successivamente, e comunque non oltre tre mesi dalla nomina, tutti gli altri compiti previsti dalla presente legge. I commissari di cui al presente comma possono avvalersi, nello svolgimento delle loro funzioni, delle strutture e del personale delle locali autorita' marittime)).

**Art. 21. (Trasformazione in societa' delle compagnie e gruppi portuali)**

1. Le compagnie ed i gruppi portuali entro il 18 marzo 1995 debbono ((*costituirsi*)) in una o piu' societa' di seguito indicate:

a) in una societa' secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) in una societa' o una cooperativa secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per la fornitura di servizi, nonche', fino al 31 dicembre 1996, mere prestazioni di lavoro in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369;

c) in una societa' secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, avente lo scopo della mera gestione, sulla base dei beni gia' appartenenti alle compagnie e gruppi portuali disciolti.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che le compagnie ed i gruppi portuali abbiano provveduto agli adempimenti di cui al comma 6, le autorizzazioni e le concessioni ad operare in ambito portuale, comunque rilasciate, decadono.

3. Le societa' e le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le societa' e le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della data di entrata in vigore della presente legge, nonche' di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla predetta data. Le societa' o cooperative di cui al comma 1, devono avere una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali.

4. Le società derivanti dalla ((*costituzione*)) succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

5. Ove se ne verificassero le condizioni, ai dipendenti addetti tecnici ed amministrativi delle compagnie portuali, che non siano transitati in continuità di rapporto di lavoro nelle nuove società di cui al comma 1, è data facoltà di costituirsi in imprese ai sensi del presente articolo. Alle società costituite da addetti si applica quanto disposto nei commi successivi per le società costituite dai soci delle compagnie.

6. Entro la data di cui al comma 1, le compagnie ed i gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie operanti nei porti vicini, anche al fine di costituire nei porti di maggior traffico un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

7. Le Autorità portuali nei porti già sedi di enti portuali e l'autorità marittima nei restanti porti dispongono la messa in liquidazione delle compagnie e gruppi portuali che entro la data del 18 marzo 1995 non abbiano adottato la delibera di ((*costituzione*)) secondo le modalità di cui al comma 1 ed effettuato il deposito dell'atto per l'omologazione al competente tribunale. Nei confronti di tali compagnie non potranno essere attuati gli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

8. Continuano ad applicarsi, sino alla data di iscrizione nel registro delle imprese, nei confronti delle compagnie e gruppi portuali che abbiano in corso le procedure di ((*costituzione*)) ai sensi del comma 6, le disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 27 concernenti il funzionamento degli stessi, nonché le disposizioni relative alla vigilanza ed al controllo attribuite all'Autorità portuale, nei porti già sedi di enti portuali ed all'autorità marittima nei restanti porti.

*((8-bis. Per favorire i processi di riconversione produttiva e per contenere gli oneri a carico dello Stato derivanti dall'attuazione del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, nei porti, con l'esclusione di quelli indicati all'articolo 4, comma 1, lettere b) e c), ove sussistano imprese costituite ai sensi del comma 1, lettera b), e dell'articolo 17, il cui organico non superi le quindici*

*unita', le stesse possono svolgere, in deroga a quanto previsto dall'articolo 17, altre tipologie di lavori in ambito portuale e hanno titolo preferenziale ai fini del rilascio di eventuali concessioni demaniali relative ad attivita' comunque connesse ad un utilizzo del demanio marittimo, definite con decreto del Ministro dei trasporti)).*

**Art. 22. (Agevolazioni fiscali)**

1. Per la trasformazione in societa' e in cooperative delle compagnie e dei gruppi portuali, nonche' delle organizzazioni portuali, si applica il disposto dell'articolo 122 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

2. Le operazioni di cui al comma 1 sono soggette ad imposta sostitutiva di quelle di registro, ipotecarie e catastali e delle tasse sulle concessioni governative nella misura fissa di lire 100.000; tali operazioni non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche ai gruppi ormeggiatori e barcaiuoli che intendano trasformarsi in societa' e in cooperative secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile.

**Art. 23. (Disposizioni in materia di personale)**

*((1. I lavoratori portuali e gli addetti in servizio presso le compagnie e gruppi portuali transitano, in continuita' di rapporto di lavoro, nelle societa' di cui all'articolo 21.))*

2. Il personale delle organizzazioni portuali e' trasferito alle dipendenze delle autorita' portuali, in continuita' di rapporto di lavoro e conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento nonche', ad personam, il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Il personale di cui al presente comma che, successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorita' portuale, risulti in esubero e' mantenuto alle dipendenze dell'autorita' stessa in posizione di soprannumero ed e' assoggettato, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la commissione consultiva centrale, a mobilita' secondo le procedure di

cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni e integrazioni, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare in altre autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, collocato in posizione di soprannumero e non impiegato presso altre autorità portuali, nonché i lavoratori e i dipendenti delle compagnie e dei gruppi portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 21, sono impiegati in regime di mobilità temporanea, di comando o di distacco, ai sensi del presente articolo, con provvedimento dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la commissione consultiva centrale, dalle società di cui all'articolo 20, comma 3, dalle altre imprese di cui agli articoli 16 e 18. *((Tali società ed imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre 1996, ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.))*

4. Il personale, impiegato in mobilità temporanea ai sensi del comma 3, conserva, in continuità di rapporto di lavoro, il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data dell'impiego temporaneo, nonché ad personam il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Le società e le imprese di cui al comma 3, provvedono, per il periodo di impiego temporaneo, alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinati a seguito di contrattazione collettiva con le società e le imprese che lo impiegano. Il personale impiegato in regime di mobilità temporanea, alla scadenza del termine previsto nel comma 3, può optare per l'assunzione alle dipendenze dell'impresa utilizzatrice, in alternativa alla reintegrazione presso l'autorità portuale.

5. *((. . .))*, le autorità portuali istituite nei porti in cui le organizzazioni portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), possono continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, escluse le operazioni portuali, utilizzando fino ad esaurimento degli esuberanti il personale di cui al comma 2 del presente articolo, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria.

*((6. Le Autorita' portuali concedono alle societa' e alle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 20 una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione, tenendo conto dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime per effetto dell'impiego in mobilita' temporanea, distacco o comando dei lavoratori dipendenti delle autorita' portuali.))*

**Art. 24. (Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro)**

1. E' fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 16, 18, 20 e 21 di assumere lavoratori che fruiscono del pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti in materia, ovvero gia' posti in prepensionamento ai sensi delle stesse norme.

2. I lavoratori delle imprese operanti in porto, nonche' i dipendenti delle associazioni di cui all'articolo 17, sono iscritti in appositi registri tenuti dall'autorita' portuale o, laddove non istituita, dall'autorita' marittima. Ad essi si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modificazioni, ed alla legge 23 dicembre 1978, n. 833, e successive modificazioni. *((PERIODO SOPPRESSO DAL D.L. 21 OTTOBRE*

*1996, N. 535, CONVERTITO CON MODIFICAZIONI DALLA L. 23 DICEMBRE 1996,*

*N. 647)).*

*((2-bis. Ferme restando le attribuzioni delle unita' sanitarie locali competenti per territorio, nonche' le competenze degli uffici periferici di sanita' marittima del Ministero della sanita', spettano alle Autorita' portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.*

*2-ter. I poteri di cui al comma precedente vengono attivati a far data dalla comunicazione del presidente al rispettivo comitatoportuale dell'Autorita' portuale e comunque non oltre il 31 dicembre*



*1997, salvo la possibilita' di proroga da accordarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione su richiesta motivata dal presidente dell'Autorita' portuale.))*

3. Al fine di assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 152, ratificata ai sensi della legge 19 novembre 1984, n. 862, nonche' di dare attuazione alle direttive comunitarie in materia, il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e' autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanita', un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali ed alle operazioni di riparazione, trasformazione e manutenzione navale svolte negli ambiti portuali.

4. Ai lavoratori gia' cancellati dai registri per inidoneita' al lavoro portuale ai sensi dell'articolo 156, primo comma, n. 2), del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, si applica il trattamento di cui all'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222.

5. Il beneficio di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 novembre 1992, n. 370, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, e' differito al 31 dicembre 1993, nel limite di ulteriori mille unita'. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente negli anni 1992 e 1993, e' prorogato fino al 30 giugno 1994.

6. Ai lavoratori, soci o dipendenti delle imprese operanti in porto ai sensi degli articoli 16, 18, 20 e 21, alla scadenza del beneficio di cui al comma 5 del presente articolo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n.6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n.58.

#### **Art. 25. (Norme assistenziali)**

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione puo', con decreto da emanare di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, del bilancio e della

programmazione economica, imporre a carico degli spedizionieri e ricevitori di merci nonche' delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalita' stabiliti dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo e' destinato all'assistenza ed alla tutela della integrita' fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie.

2. Il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269, recante "Norme intese a regolare la gestione amministrativa e contabile degli Uffici del lavoro portuale e dei fondi relativi" e' abrogato.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono stabiliti i criteri e le modalita' per la liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale". L'eventuale saldo attivo derivante dalla liquidazione e' versato all'entrata del bilancio dello Stato.

4. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede alla nomina del liquidatore che potra' avvalersi del personale in servizio presso il Ministero dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto sono stabiliti i compensi per il liquidatore e per il personale utilizzato con onere a carico del "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale").

**Art. 26. (Trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)**

1. Dal 1 gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, e successive modificazioni ed integrazioni, cessa di appartenere al Ministero dei lavori pubblici ed e' trasferito alle dipendenze del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Con decreto dei Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, da emanarsi, sentito il Ministro del tesoro, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabilite le modalita' ed i

criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, appartenenti al servizio di cui al comma 1.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, emana le norme per il funzionamento del servizio di cui al comma 1.

4. Dalla data di cui al comma 1, sono istituiti nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione appositi capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l'ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonché per la gestione del servizio per l'escavazione dei porti, con contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

5. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, sentito il Ministro dell'ambiente per le questioni che attengono alla valutazione dell'impatto ambientale, approva il piano poliennale di escavazione dei porti e del rinnovo dei mezzi e delle attrezzature.

6. Il piano di cui al comma 5 ha durata quinquennale. In sede di prima applicazione della presente legge, il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione deve essere emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa. ((3))

#### AGGIORNAMENTO (3)

Il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 ha disposto (con l'art. 102, comma 1, lettera g)) che sono soppresse le funzioni amministrative relative al piano poliennale di escavazione dei porti di cui al presente articolo.

#### **Art. 27. (Norme transitorie e abrogative)**

1. Rimangono in vigore le norme legislative, regolamentari e statutarie che disciplinano le organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società ai sensi dell'articolo 20.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, emana un decreto recante modifiche alle procedure amministrative riguardanti le merci trasportate tra porti nazionali in modo da uniformarle alle procedure vigenti per il trasporto terrestre.

3. I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della seguente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all'articolo 5.

4. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono revocate le autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e le concessioni di aree e banchine portuali in atto qualora l'impresa autorizzata o il concessionario non abbiano i requisiti di cui agli articoli 16 e 18, ovvero non svolgano un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima. Gli indennizzi, eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni di cui al presente comma, sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui è affidata in concessione la relativa area ai sensi dell'articolo 18.

5. I contributi delle province e dei comuni chiamati a concorrere alle spese sostenute dai consorzi autonomi dei porti, secondo le disposizioni di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, di cui al regolamento approvato con regio decreto 11 aprile 1926, n. 736, nonché di cui al testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, non sono più erogati a partire da quelli esigibili dal ((1 gennaio 1995)) e riguardanti le spese effettuate dai consorzi negli anni a partire ((dal 1994)).

6. Ai fini del completamento di opere ed impianti portuali in corso di realizzazione, le autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nelle convenzioni in atto con i Ministeri e le regioni competenti.

7. Entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, il Governo provvede alla verifica degli esuberi occupazionali, rispetto ai quali proporrà provvedimenti in materia di mobilità e di pensionamento anticipato.

*((8. Sono abrogate le disposizioni del testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Salvo quanto previsto dall'articolo 20, comma 4, e dall'articolo 21, comma 8, sono altresì abrogati, a partire dal 19 marzo 1995, gli articoli 108; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, primo, secondo e terzo*

*comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171, n. 1), 1172 del codice della navigazione, nonche' gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. Gli articoli 109 e 1279 del codice della navigazione sono abrogati a decorrere dal 1 gennaio 1996.))*

#### **Art. 28 Copertura finanziaria**

*((1. Le rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali, i debiti a lungo termine verso fornitori relativi a contratti stipulati dalle medesime organizzazioni portuali per la costruzione di infrastrutture e/o per la fornitura di impianti portuali, ancorche' ceduti a titolo oneroso a imprese concessionarie, risultanti al 31 dicembre 1993 e le somme occorrenti per la copertura degli ulteriori disavanzi per l'anno 1993, nonche' gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali, maturati alla medesima data, nel limite complessivo di lire 1.000 miliardi, sono posti a carico dello Stato, che provvede direttamente al relativo pagamento)).*

2. All'onere di cui al comma 1, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, nel limite di lire 91.000 milioni annui, a decorrere dall'anno 1994, si provvede nel limite di lire 62.900 milioni mediante utilizzo di quota parte delle maggiori entrate derivanti per effetto dei commi 4, 5, 6 e 7 e, quanto a lire 28.100 milioni per effetto del comma 2

dell'articolo 13, mediante utilizzo degli stanziamenti relativi a contributi e spese erogati a favore delle organizzazioni portuali ai sensi delle vigenti norme ed iscritti ai capitoli 3952, 3953, 3954, 3955, 3956, 3957 e 8071 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione e al capitolo 4519 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

3. Al fine di rendere compatibili l'ammontare della quota annuale degli oneri di cui al comma 1 con le disponibilita' annue effettive di cui al comma 2, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con apposito decreto, autorizza le autorita' interessate a rimodulare gli importi annuali di cui allo stesso comma 1.

4. Il gettito della tassa e dei diritti marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni,

dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni ed integrazioni, e' acquisito a partire dal 1 gennaio 1994 al bilancio dello Stato. (1)

5. Il gettito della tassa do ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni ed integrazioni, e' acquisito a decorrere dal 1 gennaio 1994 al bilancio dello Stato. (1)

6. La tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni, viene estesa a tutti i porti a decorrere dal 1 gennaio 1994. Per i porti ove non e' istituita l'autorita' portuale il gettito della tassa affluisce al bilancio dello Stato. (1)

6-bis. La tassa sulle merci imbarcate e sbarcate, prevista nel capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e nell'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni, nonche' la tassa erariale istituita dall'articolo 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, non si applicano sulle merci trasbordate ai sensi dell'articolo 12 del regolamento per l'esecuzione della legge doganale, approvato con regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65.

7. Fino all'anno successivo a quello di completamento dei pagamenti di cui al comma 1, nei porti ove e' istituita l'autorita' portuale il 50 per cento del gettito della tassa di cui al comma 6 affluisce al bilancio dello Stato.

8. Su proposta della autorita' portuale, le aliquote della tassa di cui al comma 6 possono essere ridotte nel limite di un quinto della misura del 50 per cento spettante all'autorita' per effetto del comma 7.

9. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 24, comma 5, valutato in lire 22 miliardi, si provvede, per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

10. Il Ministro del tesoro e' autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

-----

## AGGIORNAMENTO (1)

Il D.L. 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla L. 23 dicembre 1996, n. 647, ha disposto (con l'art. 16, comma 1) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dai comma 4 e 5 del presente articolo, e' differito al 1 gennaio 1995.

Ha inoltre disposto (con l'art. 16, comma 2) che il termine del 1 gennaio 1994 previsto dal comma 6 del presente articolo, e' differito al 1 luglio 1994.

### Art. 29. (Interventi vari)

1. Il commissario liquidatore di cui all'articolo 4 del decreto- legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed il collegio sindacale restano in carica fino al completamento degli atti di liquidazione e comunque non oltre il 31 dicembre 1996.

2. Nel rispetto del limite massimo di 800 unita' di personale, tra i lavoratori ammessi a fruire del beneficio di cui all'articolo 6, comma 15, del decreto- legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, e' ricompreso anche il personale addetto al servizio di rimorchio nei porti, di cui all'articolo 101 del codice della navigazione.

3. Al personale in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge presso la gestione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, spetta il trattamento giuridico ed economico in relazione alle posizioni riconoscibili anche successivamente alla data del 1 settembre 1989.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sara' inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addi' 28 gennaio 1994

**Testo del D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 “Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59.”**

(Vigente al: 22-1-2015)

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59,

allegato 1, numeri 76 - 21;

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;

Visto il regolamento di esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241;

Visti gli articoli 4 e 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

Visto l'articolo 40, comma 2, della legge 22 febbraio 1994, n. 146;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 30 marzo 1994, n. 765;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996, recante atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'articolo 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale;

Visti gli atti normativi e di pianificazione inerenti la materia, approvati dalle regioni;



Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 5 agosto 1997;

Sentita la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nella riunione del 9 ottobre 1997;

Acquisito il parere delle competenti commissioni del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati, rispettivamente in data 7 ottobre e 15 ottobre 1997;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 3 novembre 1997;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 novembre 1997;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione, delle finanze, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali;

E m a n a

il seguente regolamento:

#### **Art. 1. Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento disciplina, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettere a) e b), il procedimento di approvazione dei relativi progetti, nonché gli altri procedimenti che risultano strettamente connessi o strumentali.

2. La concessione si ha quando diversi procedimenti siano tra loro condizionati o siano tutti necessari per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.

3. La concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettera c), e'

rilasciata conducendo secondo principi di celerita' e snellezza le procedure gia' operanti per le strutture di interesse turisticoricreativo in applicazione dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, e dell'articolo 8 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647.

## **Art. 2. Definizioni**

1. Sono strutture dedicate alla nautica da diporto:

a) il "porto turistico", ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

b) l'"approdo turistico", ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;

c) i "punti d'ormeggio", ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

2. La concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto di cui al comma 1, lettere a) e b), e' rilasciata:

a) con atto approvato dal direttore marittimo, nel caso di concessioni di durata non superiore a quindici anni;

b) con atto approvato dal dirigente generale preposto alla Direzione generale del demanio marittimo e dei porti del Ministero dei trasporti e della navigazione, nel caso di concessioni di durata superiore a quindici anni.

3. Qualora la concessione ricada nella circoscrizione territoriale di una autorita' portuale, e' rilasciata dal presidente ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera h), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e l'attivita' istruttoria di competenza dell'autorita' marittima e' curata dal segretario generale.

### **Art. 3. Domanda di concessione**

1. Chiunque intenda occupare zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime o apportarvi innovazioni allo scopo di realizzare le strutture dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, lettere a) e b), deve presentare domanda al capo del compartimento marittimo competente per territorio, dandone comunicazione al comune.

2. La domanda, (*redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione* ), deve essere corredata da un progetto preliminare, redatto ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, che definisce le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire. Contiene inoltre uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto puo' avere sull'ambiente, ai fini della verifica di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996.

3. La cartografia di riferimento per la individuazione a fini amministrativi di aree, opere ed altri elementi di interesse sulle zone demaniali marittime e sulla fascia di rispetto di cui all'articolo 55 del codice della navigazione e' quella catastale revisionata prodotta in sede di costituzione ed aggiornamento del sistema informativo del demanio marittimo, di cui alla legge 11 febbraio 1991, n. 44.

4. La localizzazione e' effettuata mediante rilievi topografici con precisione catastale tali da identificare, mediante angoli e distanze rispetto a punti materializzati riferiti a capisaldi noti, il perimetro della concessione.

5. Tutta la documentazione tecnica a corredo dell'istanza, nonche' quella prodotta nel corso del procedimento deve essere firmata da un ingegnere iscritto all'albo.

### **Art. 4. Pubblicazione**

1. Il capo del compartimento, entro venti giorni dalla ricezione della domanda, ne ordina la pubblicazione mediante affissione nell'albo del comune ove e' situato il bene richiesto e la inserzione per estratto nel foglio degli annunci legali della provincia.

2. L'ordine di pubblicazione della domanda indica i giorni dell'inizio e della fine della pubblicazione e l'invito a tutti coloro che vi hanno interesse a presentare, entro un termine che non puo' essere inferiore a trenta ne' superiore a novanta giorni, le osservazioni che credano opportune e che le amministrazioni partecipanti al procedimento hanno l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale, ove siano pertinenti all'oggetto del procedimento.

3. Eventuali domande concorrenti con quella pubblicata vanno presentate, a pena d'inammissibilita', entro il termine previsto per la presentazione delle opposizioni e sono pubblicate ai soli fini della eventuale presentazione delle osservazioni di cui al comma 2.

4. ((*COMMA ABROGATO DALLA L. 30 NOVEMBRE 1998, N. 413*)).

#### **Art. 5. Esame del progetto**

1. Esperita la pubblicazione, le istanze pervenute, corredate della relativa documentazione, sono trasmesse a cura dell'autorita' marittima, entro trenta giorni, al sindaco del comune interessato.

2. I progetti preliminari sono sottoposti all'esame di una conferenza di servizi promossa dal sindaco entro trenta giorni dalla ricezione delle istanze, alla quale sono chiamati a partecipare:

a) la regione, per la ammissibilita' sotto il profilo urbanistico e pianificatorio, per la verifica di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, nonche' per l'autorizzazione ai sensi dell'articolo 7 della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ove non delegata agli enti locali;

b) il comune, per l'ammissibilita' sotto il profilo urbanistico edilizio;

c) la circoscrizione doganale, ai fini dell'autorizzazione di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374;

d) l'autorita' competente al rilascio della concessione demaniale marittima ai sensi dell'articolo 2, comma 2;

e) l'ufficio del genio civile opere marittime, ai fini della valutazione sull'idoneita' tecnica delle opere;

f) l'ufficio del territorio del Ministero delle finanze, per gli aspetti dominicali;

g) altre amministrazioni che, in forza di leggi, regolamenti o appositi provvedimenti amministrativi, risultino preposte alla tutela di specifici interessi pubblici.

3. Le domande, complete degli allegati, sono inviate agli enti invitati alla conferenza almeno novanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze. La regione si esprime per i profili di propria competenza previa acquisizione del parere dei propri organi tecnici consultivi.

4. Sono fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 5, commi 5, 6 e 7, del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, nonché quelle di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni.

5. La conferenza di servizi può disporre, per una sola volta, adeguamenti dei progetti preliminari a motivate prescrizioni, al fine di consentirne la concreta comparabilità.

6. La conferenza di servizi decide sulle istanze rigettandole ovvero individuando, con provvedimento motivato, l'istanza ammessa alle successive fasi della procedura.

7. L'individuazione di cui al comma 6 è motivata con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica della regione, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione.

8. Qualora non ricorrano ragioni di preferenza, si procede a pubblica gara, ((...)).

9. Ai fini della tutela delle zone di interesse ambientale disciplinate dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, le regioni o gli enti locali da esse delegati danno immediata comunicazione al Ministero per i beni culturali ed ambientali delle determinazioni assunte ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 1497 del 1939 nella conferenza di servizi di cui al presente articolo. Il Ministero per i beni culturali ed ambientali esercita, nei termini di cui all'articolo 1, comma 5, della legge n. 431 del 1985, i poteri surrogatori e di annullamento previsti nella disposizione medesima.

10. La regione, in relazione alle caratteristiche, localizzazione, tipologia, dimensioni ed interessi sovracomunali del progetto del porto od approdo, nonché in relazione agli strumenti di pianificazione regionale vigenti, può disporre l'assunzione della responsabilità del procedimento di esame dei progetti preliminari.

#### **Art. 6. Approvazione del progetto definitivo**

1. Entro quindici giorni dalla valutazione di ammissibilità del progetto preliminare, il sindaco invita il richiedente alla presentazione del progetto definitivo, redatto ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della legge n. 109 del 1994, con particolare riferimento al piano di monitoraggio e manutenzione dell'opera e del tratto di costa interessato e allo studio d'impatto ambientale, ove prescritto, redatto secondo le indicazioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, per la successiva trasmissione alla competente autorità regionale.

2. L'approvazione del progetto definitivo è effettuata:

a) in caso di conformità dello stesso ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante conferenza di servizi, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni;

b) in caso di difformità del progetto rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante accordo di programma ai sensi e per gli effetti dell'articolo 27 della legge n. 142 del 1990 e successive modificazioni.

3. Alla conferenza di servizi o all'accordo di programma promossi dal sindaco partecipano, per la formalizzazione dei provvedimenti di rispettiva competenza, ove non definitivamente formalizzati nel corso dell'esame del progetto preliminare, le amministrazioni di cui all'articolo 5, comma 2, ed in ogni caso il competente ufficio del genio civile delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici per la valutazione di idoneità tecnica delle opere descritte nel progetto, nonché l'autorità competente per la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996.

4. La regione, in relazione alle caratteristiche, localizzazione, tipologia, dimensioni ed interessi sovracomunali del progetto del porto od approdo,

nonche' in relazione agli strumenti di pianificazione regionale vigenti, puo' disporre l'assunzione della responsabilita' del procedimento di approvazione del progetto definitivo.

5. Il progetto definitivo ed i documenti connessi sono inviati agli enti partecipanti almeno centocinquanta giorni prima della data di convocazione, al fine di consentire ai medesimi l'espletamento delle procedure necessarie alla compiuta e definitiva espressione delle rispettive competenze.

#### **Art. 7. Rilascio della concessione demaniale marittima**

1. Entro trenta giorni dall'esito favorevole della conferenza di servizi o dell'accordo di programma di cui all'articolo 6, l'autorita' competente rilascia al richiedente la concessione demaniale marittima mediante atto pubblico redatto con le formalita' di cui agli articoli 9 e 19 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, previa determinazione del canone di concessione calcolato secondo le disposizioni di legge vigenti al momento della stipula.

2. Copia dell'atto di concessione e' trasmessa al competente ufficio del territorio del Ministero delle finanze.

## **Art. 8. Esecuzione delle opere**

1. Dopo l'approvazione dell'atto di concessione, il capo del compartimento marittimo con l'assistenza, ove lo ritenga necessario, dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, immette il concessionario nel possesso dei beni oggetto della concessione. La consegna risulta da processo verbale.
2. L'esecuzione delle opere e' soggetta alla vigilanza ed al collaudo finale di una commissione composta *((dall'autorita' competente ai sensi dell'articolo 2, comma 2))*, dal capo dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, del capo del competente ufficio del territorio del Ministero delle finanze e dal sindaco o da loro delegati.

## **Art. 9. Inapplicabilita' di norme**

1. Ai procedimenti disciplinati dal presente regolamento, non sono applicabili, in particolare, gli articoli 37 e 38 del codice della navigazione, gli articoli 5, 6, 12, 13, 14, 15 e 18 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione e l'articolo 82, comma 9, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

## **Art. 10. Disposizioni transitorie e finali**

1. Il presente regolamento si applica anche ai procedimenti avviati su istanze presentate prima della sua entrata in vigore e delle quali non sia stata ancora disposta la pubblicazione ai sensi dell'articolo 18 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione o delle quali non sia stata operata alcuna valutazione da parte degli enti locali o dell'ufficio del genio civile delle opere marittime.
2. I procedimenti pendenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento per i quali sia gia' stata operata una valutazione da parte degli enti locali o dell'ufficio del genio civile delle opere marittime, sono conclusi entro centoventi giorni dalla citata entrata in vigore, con il ricorso alla conferenza di servizi.
3. Gli atti di concessione in vigore alla data del 1 gennaio 1990 possono essere prorogati, ferma restando ogni altra condizione della concessione, su istanza del concessionario, qualora risulti che questi non abbia potuto realizzare, per fatti a lui non addebitabili, opere o parti sostanziali delle opere previste ovvero qualora si rendano necessari nuovi interventi finalizzati all'adeguamento delle strutture portuali o al mantenimento della loro funzionalita'. Il periodo di proroga e' determinato dall'autorita' concedente tenuto conto dell'entita' dell'investimento originario e di quello aggiunto.



A tali interventi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996.

4. ((*COMMA ABROGATO DALLA L. 7 DICEMBRE 1999, N. 472*)).

5. I parametri tecnici specifici cui il richiedente deve attenersi ai fini della redazione del progetto preliminare e del progetto definitivo sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, adottato di concerto con i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e sentita la conferenza Stato/regioni, pubblicato contemporaneamente al presente regolamento, senza peraltro costituirne parte integrante.

6. Con successivi decreti, adottati di concerto con i Ministri dell'ambiente e dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' provvedere alla modifica dei parametri di cui al comma 5.

#### **Art. 11. Entrata in vigore**

1. Il presente regolamento entra in vigore il sessantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e si applica, in conformita' alla vigente disciplina statale e regionale in materia di valutazione d'impatto ambientale, ivi compreso il decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, fino alla ridefinizione della materia dopo l'avvenuto conferimento alle regioni ed agli enti locali, cosi' come previsto dall'articolo 1 della legge n. 59 del 1997.

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

Dato a Roma, addi' 2 dicembre 1997

**Testo della sentenza del Consiglio di Stato n. 6488 del 18.12.2012.**

**Il Consiglio di Stato**

sul ricorso numero di registro generale 569 del 2012, proposto da Società Porto di Tropea s.p.a., rappresentata e difesa dall'avv. Domenico Colaci, con domicilio eletto presso la signor Maria Giuseppina Lo Iudice in Roma, via Ennio Quirino Visconti, n.55;

contro

Comune di Tropea, rappresentato e difeso dagli avvocati Oreste Morcavallo e Aldo Assisi, con domicilio eletto presso lo studio dell'avvocato Oreste Morcavallo in Roma, via Arno, n. 6;

per la riforma della sentenza del T.A.R. CALABRIA – CATANZARO, SEZIONE I n. 1422/2011, resa tra le parti, concernente concessione demaniale porto turistico di Tropea

**Consiglio di Stato, Sezione Sesta, Sentenza n.6488/2012 del 18.12.2012**

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Tropea;

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 27 novembre 2012 il Cons. Rosanna De Nictolis e uditi per le parti gli avvocati Domenico Colaci e Oreste Morcavallo;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

**FATTO e DIRITTO**

1. Il presente contenzioso ha ad oggetto il complesso degli atti con cui il Comune di Tropea:

– ha revocato, nei confronti della società Porto di Tropea s.p.a., a partecipazione mista pubblico-privato (con socio di maggioranza privato (80%) e partecipazione minoritaria del Comune di Tropea (20%)), la concessione del servizio di gestione e valorizzazione del porto di Tropea;

– ha per l'effetto negato il rinnovo della connessa concessione demaniale;

- ha per l'effetto disposto la dismissione della propria partecipazione nella società;
- ha deliberato di internalizzare tale servizio;
- ha concesso a se stesso l'area demaniale.

1.1. Tali atti sono stati impugnati dalla società Porto di Tropea, con il ricorso n. 1429 del 2010 al Tar Calabria – Catanzaro, che è stato accolto in parte con la sentenza in epigrafe (Tar Calabria – Catanzaro, 24 novembre 2011, n. 1422).

1.2. La sentenza ha formato oggetto di appello principale da parte della società Porto di Tropea e di appello incidentale da parte del Comune di Tropea. La causa, chiamata all'udienza cautelare del 20 aprile 2012, è stata rinviata al merito, fissato per l'udienza del 27 novembre 2012.

2. In fatto giova premettere che, con delibera di consiglio comunale 11 ottobre 2001, n. 29, il Comune di Tropea aveva stabilito di costituire, ai sensi dell'art. 116, d.lgs. n. 267/2000 una società per azioni per la gestione del porto e dei servizi correlati, adottando la procedura prevista dal d.P.R. n. 533/1996 al fine di selezionare un socio privato di maggioranza.

In detta delibera si affermava che “il porto rappresenta un'attività di servizio pubblico volta a promuovere lo sviluppo economico e civile” del Comune di Tropea e dei Comuni limitrofi.

Con tale delibera era stato altresì approvato il bando di gara per la selezione del socio privato di maggioranza, evidenziandosi che “al fine di poter gestire il porto e le strutture annesse dovrà essere richiesta ed ottenuta, da parte della costituenda s.p.a., la relativa concessione demaniale-marittima all'Autorità competente al rilascio. In caso di mancato ottenimento di tale concessione è previsto lo scioglimento della società.”

Nel bando si specificava anche che “il servizio pubblico oggetto del presente bando la cui attuazione è demandata alla costituenda società è costituito da gestione, manutenzione e valorizzazione del nuovo porto turistico di Tropea e dei servizi correlati” e che “la società “Porto di Tropea S.p.a. avrà durata fino al 31 dicembre 2052, con possibilità di proroga espressa”.

2.1. Dopo la procedura selettiva veniva costituita la società Porto di Tropea s.p.a., che, previa apposita istanza, conseguiva dalla Capitaneria di porto di Vibo Marina la concessione demaniale n. 28/03 del 2 luglio 2003 con scadenza al 31 dicembre 2006, in attesa di ottenere la concessione cinquantennale

richiesta.

2.2. Scaduto questo primo periodo di concessione quadriennale, poiché l'iter di predisposizione dell'atto formale di concessione cinquantennale, pur conclusosi positivamente in fase istruttoria, non si era del tutto perfezionato, con provvedimento 12 gennaio 2007, n. 1/2007, la concessione veniva ulteriormente rinnovata per quarantotto mesi e cioè per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2007 ed il 31 dicembre 2010, precisandosi, in calce all'atto, che "la presente licenza si intenderà risolta "ipso iure" nel momento in cui verrà approvato l'atto formale, già autorizzato dal superiore ministero, ed in corso di formalizzazione".

2.3. Con l'art. 9, l. 16 marzo 2001, n. 88 (che ha novellato l'art. 105, comma 2, lett. l), d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112), le funzioni in materia di concessioni demaniali marittime per i porti di rilevanza regionale sono state conferite alle regioni e la Regione Calabria le ha subdelegate ai comuni con l.r. 21 dicembre 2005, n. 17.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, direzione generale dei porti, con nota M\_TRA/PORTI/5357 del 22 aprile 2010, trasmetteva alla Regione Calabria "l'intero carteggio relativo all'istanza di concessione demaniale marittima prodotta dalla Porto di Tropea s.p.a. per la gestione di parte dello specchio acqueo e delle infrastrutture del Porto di Tropea per destinarli al servizio della nautica da diporto.", invitando la Capitaneria di Porto di Vibo Valentia Marina, da un lato, "a trasmettere alla Regione gli atti eventualmente giacenti presso i propri uffici, concernenti la pratica in esame, comprensivi della bozza dell'atto formale così come integrata e modificata sulla scorta delle indicazioni fornite da questa Direzione Generale con il dp prot. n. M\_TRA/DINFR/6278 in data 29 maggio 2008" e, dall'altro lato, "a fornire ogni possibile supporto per la definizione della pratica in esame, anche al fine di non creare un nocumento all'aspirante concessionaria".

A seguito di questo invito, la Capitaneria di porto di Vibo Valentia Marina trasmetteva tutto l'incartamento al Comune di Tropea e successivamente la Società Porto di Tropea s.p.a. sollecitava, con nota acquisita al protocollo del Comune di Tropea con il n. 30490 del 29 settembre 2010, la definizione dell'atto formale di concessione cinquantennale già istruita dal Ministero.

3. Da tale antefatto sono originati gli atti della complessa vicenda procedimentale, cui si riferisce il ricorso di primo grado, e che sono i seguenti.

3.1. Con delibera 29 settembre 2010 n. 42, pubblicata il 2 ottobre 2010 e comunicata in allegato alla nota sindacale 2 ottobre 2010, prot. n. 30772, pervenuta il 5 ottobre 2010, il consiglio comunale di Tropea ha stabilito:

“1) di revocare, ....., la deliberazione del Consiglio Comunale n. 29 del 11.10.2001 e tutti i provvedimenti amministrativi emessi da questo Comune a seguito ed in esecuzione della deliberazione medesima riguardanti l’affidamento del servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del porto di Tropea e dei servizi correlati alla società Porto di Tropea s.p.a. a far data dal primo gennaio 2011;

2) di revocare di conseguenza, ....., l’affidamento del servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del porto di Tropea e dei servizi correlati alla società Porto di Tropea s.p.a. a far data dal primo gennaio 2011;

3) di dare atto che ....., pertanto, non si procederà al rinnovo della concessione demaniale scadente il 31.12.2010;

4) di internalizzare il servizio di gestione del Porto che sarà svolto a far data dal 1° gennaio 2011 direttamente dagli uffici comunali;

5) di dare mandato alla Giunta comunale di adottare i necessari provvedimenti di organizzazione degli uffici per avviare la gestione del servizio portuale;

6) di richiedere, ai sensi dell’art. 2367 c.c., e in ottemperanza all’art. 14 della legge 122/2010, la messa in liquidazione della “Porto di Tropea s.p.a.”, richiedendo all’uopo la convocazione dell’assemblea straordinaria della società;

7) di procedere, in subordine a quanto stabilito al punto 4), alla dismissione dell’intera partecipazione detenuta dal Comune di Tropea, da attuarsi mediante procedura ad evidenza pubblica definendone il relativo valore sulla base di quanto attribuibile al socio in caso di recesso ai sensi dell’art. 2437-ter c.c., ossia in modo da tenere in considerazione la consistenza patrimoniale della società, le sue prospettive reddituali, nonché l’eventuale valore di mercato delle azioni, fermi restando i diritti di prelazione ai sensi di statuto”.

3.2. Con la nota sindacale 2 ottobre 2010 prot. n. 30772 è stato comunicato alla società Porto di Tropea che, in conseguenza della delibera c.c. n. 42 del 29 settembre 2010:

1) le attività di gestione, manutenzione e valorizzazione del Porto di Tropea cesseranno di essere effettuate da codesta Società a far data dal 1° gennaio 2011;

2) viene formalmente richiesta la convocazione dell'assemblea straordinaria della società per procedere alla liquidazione della medesima o, in subordine, alla dismissione delle quote detenute da questo Comune;

3) per quanto sopra non si procederà al rinnovo della concessione demaniale richiesto con nota senza data trasmessa in data 28 settembre 2010 ed acquisita agli atti in data 29 settembre 2010 prot. n. 30490.

3.3. Con determinazione 27 dicembre 2010, n. 419, il responsabile dell'area 5 del Comune di Tropea ha stabilito:

“- di non rinnovare le concessioni demaniali in oggetto alla scadenza del 31 dicembre 2010;

– di dichiarare nullo e privo di effetto l'affidamento alla società Porto di Tropea s.p.a. della gestione della infrastruttura portuale e dei servizi annessi al porto per l'assenza di una valida convenzione;

– di risolvere, subordinatamente, l'affidamento della gestione predetta alla Società Porto di Tropea s.p.a., per il venir meno del presupposto della concessione demaniale a partire, giuridicamente dal 1° gennaio 2011;

– di dare atto che, giusta deliberazione del consiglio comunale n. 42/2010, la gestione dell'infrastruttura portuale e dei servizi annessi sarà “internalizzata” a partire, giuridicamente, dal 1° gennaio 2011;

– che i rapporti conseguenti alla scadenza della concessione, non prorogata, sono esclusivamente quelli previsti dal cod. nav. e dal relativo regolamento attuativo ....;

– che, in assenza della rituale e formale convenzione, la nullità dell'affidamento della gestione non è causa di alcun risarcimento ....;

– di accogliere la richiesta avanzata il 20 dicembre 2010 dalla Società Porto di Tropea s.p.a., di prevedere, come ragionevole tempo di riconsegna, un termine dilatorio di novanta giorni ”.

3.4. Con nota del medesimo responsabile dell'area 5 del Comune di Tropea 27 dicembre 2010, n. 36633, è stata trasmessa la citata determina n. 419/2010.

3.5. Con la delibera della giunta comunale di Tropea 31 dicembre 2010, n. 152, si è stabilito:

“- di prendere atto della determinazione n. 419/2010 .....;

– di prendere atto, altresì, condividendole le ragioni della postergazione dell’efficacia degli effetti determinata dal diniego di proroga, maturato incontestabilmente giuridicamente alla data del 31 dicembre 2010, in quanto la stessa costituisce strumento necessario, urgente ed eccezionale per l’attuazione della determinazione n. 419 del 27 dicembre 2010. 3.6. Con determina esplicativa 31 dicembre 2010, n. 423, il responsabile dell’Area Gestione del Territorio del Comune di Tropea ha trasmesso “l’allegata deliberazione G.M. n. 152 del 31.12.2010 dichiarando che la stessa come contenuto ob relationem della presente determinazione esplicativa del fatto che dal 1° 1.2011 al 31.3.2011 la Società Porto di Tropea s.p.a., è abilitata ad esercitare in via transitoria, provvisoria, eccezionale e per motivi di urgenza legati alle imprescindibili esigenze di interesse pubblico l’attività di gestione del porto di Tropea, oggetto della concessione demaniale scaduta il 31.12.2010 come presupposta determina n. 419/2010.”;

3.7. Con la concessione 28 marzo 2011, n. 2, pubblicata all’albo pretorio comunale in data 29 marzo 2011, il responsabile dell’area gestione del territorio del Comune di Tropea ha autoconcesso per anni uno, a decorrere dal 1° aprile 2011, al Comune di Tropea “l’uso dei beni demaniali, per mantenere le opere portuali e lo specchio acqueo costituenti il Porto di Tropea”.

3.8. Con delibera di giunta comunale 24 marzo 2011, n. 65, è stato provvisoriamente individuato quale responsabile della gestione del porto il dirigente dell’area urbanistica-lavori pubblici del Comune di Tropea.

3.9. Sono stati impugnati anche i seguenti atti, con successivi motivi aggiunti depositati in primo grado:

– la nota del responsabile dell’area gestione del territorio 24 marzo 2011 n. 13796;

– il verbale 25 marzo 2011, prot. n. 5090, di asserita riconsegna delle aree demaniali portuali, mai sottoscritto dal legale rappresentante della società Porto di Tropea;

– la nota-diffida 30 marzo 2011, n. 5414, a firma del Sindaco e del responsabile dell’area 5 del Comune di Tropea, con cui è stata ribadita la volontà dell’ente di assumere la gestione del porto a decorrere dall’1 aprile 2011;

- la nota sindacale 30 marzo 2011, n. 5459, con cui sono stati trasmessi alla società ricorrente gli atti sopra indicati;
- il verbale di riconsegna 31 marzo 2011, prot. n. 5539, sottoscritto, seppur con riserva, dal Presidente della Società Porto di Tropea;
- la nota sindacale 31 marzo 2011, n. 5527.

4. Contro i primi due atti e in particolare la delibera di g.c. 29 settembre 2010 e la nota sindacale 2 ottobre 2010, la società Porto di Tropea ha lamentato, con il ricorso di primo grado:

1) violazione dell'art. 7, l. n. 241/1990, difetto di istruttoria, eccesso di potere per difetto dei presupposti e per travisamento dei fatti. Il Comune di Tropea non avrebbe comunicato l'avvio del procedimento volto alla revoca della delibera consiliare dell'affidamento del servizio alla società Porto di Tropea impedendole di fornire le proprie controdeduzioni e, soprattutto, di evidenziare con anticipo che:

- – la decisione di “internalizzare” l'asserito servizio di gestione, manutenzione e valorizzazione del Porto di Tropea, violerebbe l'art. 3, comma 27, primo periodo, della legge n. 244/2007;
- – il Comune di Tropea avrebbe dovuto dismettere le azioni della società Porto di Tropea, in quanto la gestione di un porto turistico sarebbe un'attività di impresa e non un servizio strettamente necessario al perseguimento delle attività istituzionali dell'ente, che i comuni non potrebbero in alcun modo espletare;
- – pertanto l'atto che ha legittimato l'attività della società Porto di Tropea non sarebbe mai stato l'affidamento del servizio da parte del Comune di Tropea, non essendo rinvenibile nella fattispecie un servizio pubblico locale, ma una vera e propria attività di impresa esercitata in forza dell'atto di concessione demaniale, formalmente ottenuta dalla Società Porto di Tropea dopo la sua costituzione;
- – in tale contesto giuridico, la decisione di internalizzare il servizio, oltre a non essere compatibile con le funzioni tipiche dell'ente comunale, che nella fattispecie si sarebbe arbitrariamente trasformato in imprenditore, avrebbe determinato un'illegittima ed illecita autoassegnazione della concessione demaniale adottata, in contrasto con tutti i principi di massima concorrenzialità di derivazione comunitaria;



– – infine, la società Porto di Tropea s.p.a., una volta costituita, avrebbe acquisito un'autonoma personalità giuridica di diritto privato, del tutto indipendente dalle interferenze comunali, con la conseguenza che il Comune di Tropea, in quanto socio minoritario, non avrebbe potuto chiederne la liquidazione, essendo, anzi, obbligato a dismettere le partecipazioni azionarie che possiede in tale società;

2) inutilità ed impossibilità della revoca della delibera c.c. n. 29/2001, inefficacia ed inammissibilità della revoca dell'affidamento del servizio, eccesso di potere per difetto dei presupposti, eccesso di potere per travisamento dei fatti.

La società Porto di Tropea s.p.a., dopo la sua costituzione, ha assunto una personalità giuridica di diritto privato assolutamente autonoma, di talché, il Comune di Tropea, in quanto socio di minoranza, non poteva disporre d'autorità la liquidazione della società stessa mediante la revoca della citata delibera consiliare n. 29/2001, essendo, di contro, fin dal 1° gennaio 2008, obbligato a cedere le partecipazioni azionarie relative a tale società.

Sarebbe illegittima la revoca dell'affidamento a favore della società Porto di Tropea s.p.a. dell'asserito servizio pubblico locale di gestione del porto turistico di Tropea, in quanto – trattandosi di attività di impresa – la società Porto di Tropea s.p.a. ha potuto finora svolgere la sua tipica attività imprenditoriale di prestazione di servizi per la nautica da diporto soltanto in forza delle concessioni demaniali del 2003 e del 2007 e non certo in virtù di un atto di affidamento di un servizio pubblico locale, trovando, pertanto, la sua fonte legittimante esclusivamente nei provvedimenti di concessione demaniale; sarebbero pretestuose le motivazioni poste a fondamento dell'atto di revoca;

3) violazione dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007, difetto di istruttoria, eccesso di potere per difetto dei presupposti, eccesso di potere per travisamento dei fatti.

Il Comune di Tropea, non avendo espletato un'adeguata attività istruttoria, non si sarebbe reso conto che, a norma dell'art. 3, comma 27, della l. n. 244/2007, non solo non avrebbe potuto internalizzare il servizio di gestione del porto, ma, addirittura, avrebbe dovuto necessariamente dismettere le partecipazioni possedute nella società Porto di Tropea s.p.a.

4) violazione del principio di concorrenzialità, difetto assoluto di attribuzione, violazione dell'art. 41 della Costituzione.

La decisione di internalizzare il servizio di gestione del porto sarebbe abnorme sia perché l'attività de qua sarebbe tipicamente imprenditoriale sia perché il Comune non potrebbe autoassegnarsi – in spregio a tutti i principi in materia di concorrenza di derivazione comunitaria – la concessione del bene demaniale allo scopo di far gestire dai propri uffici e dipendenti il porto turistico di Tropea.

5. Nei confronti della decisione di negare la proroga o il rinnovo della concessione demaniale, sono state mosse le seguenti censure:

1) violazione e falsa applicazione dell'art. 10-bis della legge n. 241/1990, difetto di istruttoria, violazione del principio del contraddittorio.

A fronte del sollecito riguardante la definizione dell'atto formale di concessione cinquantennale il Comune di Tropea, ha immediatamente rigettato tale sollecito di definizione del procedimento violando l'art. 10-bis l. 241/1990; 2) violazione degli artt. 3, 4 e 7 l. r. n. 17/2005; violazione dell'art 11 del P.I.R. (Piano di Indirizzo Regionale), incompetenza assoluta. Il Comune avrebbe violato anche la disciplina regionale, in quanto, secondo l'art. 11 di tale piano di indirizzo regionale, le concessioni demaniali marittime di durata superiore a quindici anni sono rilasciate dal dirigente generale del competente assessorato della Regione Calabria, per cui il diniego impugnato, poiché concernente una concessione cinquantennale, avrebbe dovuto essere adottato dal citato organo regionale e non dal Comune di Tropea;

3) violazione degli art. 42 e 107, d.lgs. n. 267/2000, violazione del principio di separazione tra poteri di indirizzo e poteri di gestione, incompetenza relativa.

Nel caso si dovessero ritenere subdelegate ai comuni anche le funzioni concernenti la concessione de qua, il relativo diniego non avrebbe potuto essere adottato dal consiglio comunale, le cui competenze sono tassativamente indicate dall'art. 42 d.lgs. n. 267/2000, ma dal dirigente dell'apposito settore dell'amministrazione comunale, venendo in rilievo nella fattispecie un'attività di gestione tecnico-amministrativa, che non può essere esercitata dagli organi politici;

4) violazione dell'art. 8, comma 3, lett. f, l. r. n. 17/2005; violazione dell'art. 9 l. n. 88/2001, difetto di istruttoria.

Il Comune di Tropea, prima di rigettare l'istanza di concessione demaniale della società Porto di Tropea s.p.a., avrebbe dovuto verificare se la prosecuzione della concessione demaniale in capo a detta società rispondeva alle esigenze di tutela degli interessi marittimi;

5) violazione del principio dell'affidamento, violazione del principio di continuità amministrativa, violazione del principio di leale collaborazione, difetto assoluto di motivazione, difetto di istruttoria.

Alla luce delle indicazioni dell'autorità statale delegante, dinnanzi alla quale si era svolta l'istruttoria procedimentale, il Comune di Tropea non avrebbe potuto negare il rinnovo della concessione demaniale cinquantennale ovvero la formalizzazione del relativo atto, ma avrebbe dovuto adeguarsi alle acquisizioni procedimentali già raggiunte;

6) violazione dell'art. 1, comma 18, d.l. 30 dicembre 2009, n. 194, conv. in l. 26 febbraio 2010, n. 25, permanenza della concessione demaniale fino al 31 dicembre 2015. In base a detta disciplina la concessione demaniale in essere a favore della società Porto di Tropea s.p.a. dovrebbe comunque intendersi prorogata fino al 31 dicembre 2015, in quanto secondo la sopra menzionata legge regionale le concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative non sono diverse dalle concessioni demaniali per i porti turistici.  
6. Nel giudizio di primo grado il Comune di Tropea ha controdedotto che:

– il ricorso sarebbe inammissibile, per aver la società ricorrente impugnato un atto di indirizzo politico (la delibera 42 del 29 settembre 2010) insuscettibile di determinare lesioni concrete;

– a fronte della mancata comunicazione di avvio del procedimento, si applicherebbe l'art. 21-octies, l. n. 241/1990, in quanto il provvedimento adottato e impugnato, in virtù dell'articolo 3, comma 27 della legge 244/2007 (legge finanziaria 2008) avrebbe carattere vincolato;

– la gestione dell'infrastruttura portuale non costituisce attività imprenditoriale, ma rientrerebbe tra i servizi pubblici locali a rilevanza economica in quanto si tratterebbe di un servizio (gestione delle stazioni marittime, servizi di supporto ai passeggeri, gestione dei locali destinati all'espletamento di attività anche commerciali, connesse o accessorie al traffico passeggeri) rivolto ad una platea indifferenziata di utenti e diretto ad erogare utilità alla collettività.

7. Nel giudizio di primo grado si è costituita anche la Regione Calabria, affermando il proprio difetto di legittimazione passiva, in quanto in virtù della l.r. n. 17/2005 le competenze e le attività inerenti le funzioni amministrative sulle aree del demanio marittimo sono ora attribuite ai Comuni, compreso il rilascio, il rinnovo, la modifica e la revoca delle concessioni relative ai porti di interesse regionale.

8. Con ricorso per motivi aggiunti depositato in primo grado in data 4 febbraio 2011, è stata impugnata la determinazione n. 419 del 27 dicembre 2010 con cui il Comune di Tropea ha stabilito di non rinnovare la concessione demaniale, di risolvere l'affidamento della gestione del porto, di internalizzare la gestione del porto medesimo, di concedere una proroga di tre mesi per la restituzione dell'area.

E' stato anche impugnato l'atto consequenziale con cui si dispone l'ambito dei compiti della società Porto di Tropea durante il periodo di proroga.

8.1. Sono stati riproposte tutte le censure di cui al ricorso introduttivo e inoltre le seguenti:

– difetto di istruttoria; eccesso di potere per difetto dei presupposti e travisamento dei fatti; violazione dell'art. 7 l. n. 241/2010; incompetenza; difetto assoluto di motivazione; difetto di istruttoria; travisamento dei fatti; violazione dell'art. 10-bis l. n. 241/1990; contraddittorietà; mancata valutazione degli interessi.

9. Con un secondo atto di motivi aggiunti in primo grado la società Porto di Tropea s.p.a. ha impugnato la concessione 28 marzo 2011, n. 2, con cui il responsabile dell'area gestione del territorio del Comune di Tropea ha concesso per anni uno, a decorrere dal 1° aprile 2011, alla medesima amministrazione "l'uso dei beni demaniali, per mantenere le opere portuali e lo specchio acqueo costituenti il Porto di Tropea" sulla scorta della necessità per il Comune di "realizzare in house il servizio pubblico di interesse economico".

Si lamenta l'illegittimità della autoconcessione per difetto delle condizioni giuridiche richieste; in particolare non vi sarebbe la differenziazione tra il soggetto concedente e quello concessionario, non sarebbe indicato l'ammontare del canone di concessione e si registrerebbe una violazione dei principi di concorrenza per non aver il Comune indetto apposita gara.

10. Nel corso del giudizio di primo grado ha espletato intervento ad opponendum il Comune di Parghelia, il quale afferma il proprio interesse ad

assumere nel giudizio la posizione processuale di contraddittore necessario pretermesso, per essere stato il Porto di Tropea costruito in parte anche sul territorio del Comune di Parghelia.

Il Comune interveniente ha chiesto l'accertamento da parte del Tar che la costruzione del Porto di Tropea ha arrecato un danno ambientale al proprio territorio, consistente in fenomeni di devastante erosione costiera e di grave inquinamento delle spiagge e del mare.

11. Il Tar adito, con la sentenza in epigrafe in punto di rito:

– ha estromesso dal giudizio della Regione Calabria per carenza di legittimazione passiva, essendo stati gli atti impugnati tutti assunti dall'ente comunale al quale è stato delegato l'esercizio delle funzioni amministrative sulle aree demaniali marittime in base alla l.r. n. 17/2005;

– ha dichiarato inammissibile l'intervento ad opponendum proposto dal Comune di Parghelia, con il quale si chiede di accertare che il Porto di Tropea è costruito in parte sul territorio del medesimo, di riconoscere la competenza del Comune di Parghelia a rilasciare la concessione demaniale relativa allo specchio acqueo sul quale si gestisce l'attività di nautica di diporto e di liquidare il danno ambientale arrecato dal Porto di Tropea sia per erosione costiera che per inquinamento marino, trattandosi di questioni che hanno rilievo autonomo per essere solo in via di mero fatto connesse alla vicenda in esame, e che avrebbero, comunque, dovuto essere poste in occasione della contestazione della concessione che il Comune di Tropea si è autorilasciata;

– ha disatteso varie eccezioni di rito sollevate dal Comune di Tropea.

11.1. Nel merito, il Tar ha accolto il ricorso in parte, ritenendo, da un lato, legittima la revoca della concessione e il diniego di rinnovo della concessione demaniale marittima, e dall'altro lato illegittima la internalizzazione del servizio e l'autoaffidamento della concessione al Comune di Tropea.

11.2. In dettaglio il Tar:

a) ha premesso, nel merito, che la gestione di un porto turistico sarebbe attività imprenditoriale priva dei connotati del servizio pubblico locale, nemmeno a rilevanza economica, non trattandosi di un servizio rivolto ad una platea indifferenziata di utenti e diretto ad erogare utilità alla collettività; al fine di individuare le attività sussumibili sotto la nozione di servizio pubblico

assumerebbe rilievo decisivo, non già la possibilità di considerarle di pertinenza dell'amministrazione pubblica, bensì il fatto che le stesse abbiano una finalità sociale, il cui perseguimento può essere assicurato solo da una particolare disciplina settoriale: solo il conseguimento di questa finalità consentirebbe di sottoporre alcune attività ad un regime giuridico peculiare, quello appunto del servizio pubblico, destinato a soddisfare le esigenze di una pluralità di soggetti accomunati dal fatto di essere residenti nel Comune che tale servizio istituisce, ovvero le esigenze di una cerchia indifferenziata di utenti. Per questo, si giustificano gli obblighi di servizio, imposti al gestore, quali quello di garantire la continuità, la qualità e la regolarità dell'espletamento dell'attività, obblighi, questi, cui non potrebbe essere assoggettata una comune attività economica;

b) pertanto, nel 2001 il Comune di Tropea avrebbe errato nel qualificare come servizio pubblico locale (di cui, nel 2010, assume la rilevanza economica) le attività di cui trattasi;

c) ai sensi dell'art. 21-quinquies, l. n. 241/1990 la revoca del provvedimento amministrativo è ammissibile non solo per sopravvenienze, ma anche per una nuova valutazione dell'interesse pubblico originario (c.d. ius poenitendi); la revoca disposta dal Comune di Tropea sarebbe allora legittima perché fondata su una rivalutazione dell'originaria scelta organizzativa (affidamento della gestione del porto a società mista) ritenuta non più "idonea a soddisfare pienamente le contemporanee esigenze di efficace ed economica gestione e di efficiente controllo, tanto da indurre l'amministrazione a valutare il mutamento dell'assetto organizzativo ed istituzionale per la gestione del servizio"; secondo il Tar si sarebbe in presenza di una scelta organizzativa e gestionale, ampiamente discrezionale, che appartiene alla sfera del merito amministrativo, non sindacabile in assenza di profili di sviamento apprezzabili in sede di legittimità; peraltro, la scelta di "abbandonare" il precedente modello organizzativo – gestionale sarebbe nella specie fondata anche su ragioni specifiche che corroborano la decisione di revocare l'affidamento (necessità di un efficace controllo "a salvaguardia dell'interesse pubblico e degli standard di esecuzione del servizio");

d) la revoca dell'affidamento sarebbe legittima anche perché l'esercizio del servizio era condizionato dalla vigenza della concessione demaniale marittima in scadenza al 31 dicembre 2010, ciò renderebbe la revoca dovuta e avrebbe reso inutile l'avviso di avvio del procedimento;

e) quanto al diniego della concessione marittima della durata di 50 anni e, in subordine, al diniego di proroga ex lege fino al 2015 della concessione in scadenza al 31 dicembre 2010, il Tar, premesso che la disciplina della concessione per i porti turistici si rinviene nel d.P.R. n. 509/1997, nell'art. 01, d.l. 5 ottobre 1993, n. 400, conv. in l. 4 dicembre 1993, n. 494 (come autenticamente interpretato dall'art. 13 l. 8 luglio 2003, n. 172), nell'art. 1, comma 18, d.l. n. 184/2009, e, quanto alla Regione Calabria, nella l.r. n. 17/2005 (art. 2), ha osservato che non sarebbe violato l'art. 10-bis, l. n. 241/1990 (perché non vi sarebbe un formale diniego della concessione cinquantennale che non sarebbe stata chiesta), non si applicherebbe il regime di proroga legale fino al 2015 perché l'attività finalizzata alla nautica da diporto non rientrerebbe tra le attività soggette a concessioni turistiche ricreative; tra l'altro, la stessa Regione Calabria fa espressamente sua, all'articolo 11 del PIR approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 147/2007, l'interpretazione autentica operata dal legislatore nazionale in tema di concessioni per finalità turistiche ricreative; la competenza al rilascio delle concessioni del demanio marittimo spetta, anche per quelle della durata di 50 anni, al Comune in base all'art. 4 l.r. n. 17/2005;

f) dal difetto di carattere di servizio pubblico locale, discenderebbe l'illegittimità della delibera comunale nella parte in cui decide di "internalizzare" il servizio di gestione del porto turistico; la società Porto di Tropea s.p.a., pur nella riconosciuta legittimità della revoca dell'affidamento e del diniego di proroga della concessione, avrebbe interesse a tale censura perché dal suo accoglimento discenderebbe la messa a gara della concessione e del servizio, con possibilità, per la società, di partecipare alla gara; in parte qua il Comune avrebbe fatto erronea applicazione dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007 che se impone agli enti locali il divieto di costituire società pubbliche o miste non strettamente necessarie non certo impone di sottrarre al mercato attività economiche che non hanno i connotati di servizi pubblici locali; sicché l'obbligo di dismettere la partecipazione derivante dal citato art. 3, non potrebbe fondare o fare da presupposto alla decisione di internalizzare le attività; semmai, la ratio della norma sarebbe proprio quella opposta di tener fuori il soggetto pubblico dalle attività di produzione di beni e servizi non necessarie ai fini istituzionali;

g) le problematiche sullo scioglimento della società Porto di Tropea esulano dal processo amministrativo e sono di pertinenza del giudice ordinario.

h) la concessione del demanio marittimo deve avvenire con procedura di evidenza pubblica, e il Comune contravverrebbe a tale principio con l'autoconcessione a se stesso dell'area; singolare sarebbe la giustificazione data dal Comune, fondata sulla mancanza di richieste da parte di altri soggetti di concessione, che tuttavia non avrebbero potuto esservi non essendo mai stata data pubblicità ad alcun intendimento dell'amministrazione di assoggettare a procedura di evidenza pubblica il rilascio della concessione;

i) l'amministrazione ha in concreto inteso "realizzare in house il servizio pubblico di interesse economico" affidando la gestione del porto di Tropea, con delibera n. 65/2011, non già ad un soggetto esterno alla propria organizzazione amministrativo-burocratica e tecnicamente attrezzato, ma a mezzo di diretta attribuzione al dirigente dell'Area urbanistica – lavori pubblici della responsabilità della gestione del porto, costituendo una équipe dirigenziale di supporto al medesimo composta dal segretario generale, dal responsabile della polizia municipale, dal responsabile della ragioneria e da quello dell'area amministrativa, tutti soggetti già deputati a svolgere le funzioni amministrative proprie dell'ente locale. Siffatto modello organizzatorio per il Tar non sarebbe conforme ai modelli di gestione di un servizio pubblico, correttamente inteso, e si sarebbe nei fatti rivelato inidoneo al perseguimento degli obiettivi proposti, essendo stata costretta l'amministrazione, con determina n. 128 del 7 ottobre 2011, ad affidare sia pure per soli due mesi parte delle attività connesse alla gestione del porto a società esterna, a comprova della inefficacia del modello organizzativo perseguito.

12. La sentenza, non notificata, è stata gravata con appello principale parziale della società Porto di Tropea s.p.a., spedito per la notificazione a mezzo posta il 20 gennaio 2012 e depositato il 27 gennaio 2012.

12.1. Il Comune di Tropea ha ricevuto l'appello principale in data 27 gennaio 2012 ed ha proposto appello incidentale ai sensi dell'art. 333 c.p.c., spedito per la notificazione in data 26 marzo 2012 e depositato il 3 aprile 2012.

12.2. La causa è stata chiamata all'udienza cautelare del 20 aprile 2012. In detta udienza l'appellante ha rinunciato alla domanda cautelare e il Collegio ha fissato per la trattazione del merito l'udienza del 27 novembre 2012.

13. Con il primo, articolato, motivo dell'appello principale parziale (da pag. 16 a pag. 26 dell'atto di appello), si deduce "erroneità della sentenza impugnata, inutilità e impossibilità della revoca della delibera c.c. n. 29/2001; inefficacia



ed inammissibilità della revoca dell'inesistente servizio pubblico, eccesso di potere per difetto dei presupposti e travisamento dei fatti, violazione del principio dell'affidamento, violazione del principio di continuità amministrativa, violazione del principio di leale collaborazione, difetto assoluto di motivazione, difetto di istruttoria”.

Si lamenta, in dettaglio, che:

– il Tar non avrebbe tratto le giuste conseguenze dalla giusta premessa che la gestione del porto turistico non è un servizio pubblico locale;

– nel 2001 fu fatta una gara pubblica per la scelta del socio privato di maggioranza della società incaricata della gestione del porto di Tropea; il porto sarebbe stato gestito da detta società grazie alle concessioni demaniali, e non in virtù di un inesistente atto di affidamento di servizio pubblico locale;

– il Tar avrebbe dovuto pertanto affermare la illegittimità dell'atto di revoca, per mancanza di oggetto, perché non vi sarebbe mai stato affidamento di servizio pubblico; sarebbero pretestuose le motivazioni poste a base dell'atto di revoca in quanto:

(i) non sarebbe valida motivazione il fatto che le modalità di liquidazione del socio privato fallito ed escluso dalla società, seppur conformi all'art. 17 dello statuto, non sarebbero conformi agli artt. 2437-ter e 2437-quater c.c., attesa la genericità del rilievo e la circostanza che l'interesse a sollevare tale questione spetterebbe solo al curatore fallimentare del socio fallito;

(ii) non risulterebbe conforme al vero che non vi sarebbe stata una corretta ed efficiente gestione della cosa pubblica, in quanto con il 20% delle azioni il Comune avrebbe conseguito utili pari, dal 2004 al 2009, a euro 125.297, mentre per il 2010 avrebbe dovuto percepire euro 87.000; la società Porto di Tropea avrebbe operato in modo efficiente ed efficace, trasformando il Porto di Tropea in uno dei migliori porti turistici d'Italia partendo da una situazione iniziale di assoluto degrado e abbandono (premiato porto dell'anno 2005; v. inoltre nota 25 luglio 2006 prot. 0020243 dell'Uver MEF, unità di verifica degli investimenti pubblici del Ministero dell'economia e delle finanze);

(iii) irrilevante sarebbe la mancata sottoscrizione della convenzione di servizio tra il Comune di Tropea e i soci privati, perché lo schema di convenzione sarebbe allegato all'atto notarile contenente l'atto costitutivo e lo statuto della

società e perché i contenuti della convenzione di servizio sarebbero riportati nell'atto costitutivo e nello statuto;

(iiii) quanto alla asserita impossibilità per il Comune di Tropea di esercitare un concreto e fattivo controllo sul servizio e sulla gestione della società, si ribatte che in base all'atto costitutivo e allo statuto il Comune di Tropea, con il solo 20% delle azioni, ha il potere di nominare due membri del consiglio di amministrazione della società, il presidente del collegio sindacale e un componente supplente del collegio sindacale;

(iiii) non corrisponderebbe al vero che la società avrebbe una disponibilità finanziaria di soli 37.000 euro, trattandosi di importo riferito alla sola disponibilità di contante esistente nella cassaforte della sede sociale, dovendosi invece considerare anche le giacenze di conto corrente e i depositi di titoli, che alla data di approvazione del bilancio 2009 ammonterebbero a euro 887.000 e che alla data del 17 novembre 2010, dopo la distribuzione di utili per un importo pari a 476.269,23, ammonterebbero a euro 870.376,89.

Inoltre avrebbe errato il Tar a ritenere non rilasciata la concessione demaniale per la durata di 50 anni.

La vicenda procedimentale denoterebbe infatti che l'iter istruttorio per la concessione della durata di 50 anni si era concluso favorevolmente, mancando solo la formalizzazione, sicché la concessione sarebbe stata rilasciata in fatto.

13.1. Con il secondo motivo di appello (da pag. 26 a pag. 29) si lamenta, in via subordinata rispetto alle censure precedenti, l'erroneità della sentenza nella parte in cui ritiene inapplicabile la proroga legale della concessione fino al 2015.

L'art. 1 comma 18 d.l. n. 194/2009 sarebbe applicabile anche alle concessioni per i porti turistici, che non sarebbero una entità diversa dalle concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative; dall'art. 2, comma 1, l.r. n. 17/2005 si desumerebbe che tra le attività turistico ricreative rientrano non solo gli stabilimenti balneari ma anche i porti turistici (la citata disposizione menziona ormeggio, alaggio, stazionamento e servizi complementari alla nautica da diporto, attività tipiche in cui si esplica la gestione di un porto turistico).

In secondo luogo l'art. 1, comma 251, l. n. 296/2006 prevede un criterio di calcolo identico per i canoni demaniali sia per le concessioni per stabilimenti balneari sia per le concessioni per i porti turistici. La proroga legale sarebbe

stata prevista proprio per assicurare il recupero degli investimenti, a fronte di un aumento ex lege dei canoni, imposto a entrambi i tipi di concessioni.

14. Con l'atto di controricorso e appello incidentale il Comune di Tropea, oltre ad opporsi all'accoglimento dell'appello principale, contesta il capo di sentenza che annulla i provvedimenti nella sola parte in cui dispongono l'internalizzazione della gestione del porto turistico e l'autoconcessione della relativa area demaniale al Comune di Tropea (da pag. 21 a pag. 25).

Si contesta in particolare la sentenza nella parte in cui ha annullato parzialmente la delibera 29 settembre 2010, n. 42, la determinazione 27 dicembre 2010, n. 419 e la concessione di area demaniale 28 marzo 2011, n. 2.

La sentenza viene contestata anche nel capo in cui riconosce l'interesse strumentale della società Porto di Tropea a impugnare la delibera n. 42/2010 quanto alla decisione di internalizzazione del servizio.

Il Comune osserva che il servizio di gestione dei porti turistici, contrariamente a quanto affermato dalla sentenza gravata, sarebbe un servizio pubblico di rilevanza economica, nel rispetto dell'ampia definizione contenuta nell'art. 112, d.lgs. n. 267/2000.

Erroneamente il Tar avrebbe tratto, dal divieto di costituzione di società sancito dall'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007, la indebita conclusione che sarebbe vietata anche qualsiasi forma di gestione diretta, diversa dal modello societario.

Il disfavore normativo per la gestione in house non sarebbe nei termini drastici indicati dal Tar, dovendosi tener conto dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 applicabile *ratione temporis*, della sentenza della Corte cost. n. 325/2010, del più permissivo quadro comunitario, e dovendosi correttamente interpretare la decisione della plenaria n. 10/2011 citata dal Tar.

La gestione diretta dei servizi pubblici locali sarebbe sempre consentita agli enti locali, perché nessuna norma imporrebbe di affidarli all'esterno.

Quanto al riconoscimento dell'interesse della società Porto di Tropea a contestare la internalizzazione, la sentenza sarebbe viziata da violazione del principio di corrispondenza tra chiesto e pronunciato.

15. In via preliminare il Collegio ritiene di dover esaminare l'eccezione di improcedibilità per sopravvenuto difetto di interesse dell'appello principale

sollevata dal Comune di Tropea con la memoria depositata per l'udienza del 27 novembre (pp. 21-22).

Assume il Comune di Tropea che in base all'art. 4, comma 32, lett. b), d.l. n. 138/2011 conv. in l. n. 148/2011, e successive modificazioni (l. n. 183/2011), comunque la società mista Porto di Tropea dovrebbe essere sciolta entro il 31 dicembre 2012 (recte: 31 marzo 2013).

Non vi sarebbe nemmeno spazio, ad avviso del Comune di Tropea, per la conversione del presente giudizio di annullamento in giudizio risarcitorio.

15.1. L'eccezione è infondata.

Dirimente è la considerazione che l'intero art. 4, d.l. n. 138/2011 è stato eradicato dall'ordinamento in virtù della pronuncia di incostituzionalità resa dalla sentenza della Corte cost. 20 luglio 2012, n. 199.

16. Sia al fine dell'esame dell'appello principale, sia al fine dell'esame di quello incidentale, il Collegio ritiene di ordine prioritario la questione se il servizio di gestione dei porti turistici possa essere o meno qualificato un servizio pubblico locale, e, in caso affermativo, un servizio di rilevanza economica.

16.1. Il Collegio ritiene che la risposta debba essere affermativa e che pertanto sia errata la premessa di fondo su cui si basa la sentenza appellata, che qualifica la gestione dei porti come un servizio non pubblico, di tipo imprenditoriale.

Si impone una ricostruzione del quadro normativo di riferimento, che, sebbene alluvionale e non organizzato in una disciplina unitaria né della portualità turistica né dei servizi pubblici locali, è sufficientemente chiaro.

16.2. Ai sensi dell'art. 4, l. 28 gennaio 1994, n. 84 i porti marittimi nazionali si dividono in due categorie, la I e la II, quelli di II categoria si dividono in III classi.

Tra i porti di II categoria, III classe, rientrano quelli con finalità turistica e da diporto (art. 4, comma 3, l. n. 84/1994).

16.3. Il d.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, reca il "regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto". Il regolamento utilizza, pertanto, la onnicomprensiva espressione "strutture

dedicate alla nautica da diporto” nel cui ambito enuclea tre tipologie, dando una puntuale definizione del “porto turistico”:

Sono strutture dedicate alla nautica da diporto:

“a) il «porto turistico», ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l’aprestamento di servizi complementari;

b) l’«approdo turistico», ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all’articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 , destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l’aprestamento di servizi complementari ;

c) i «punti d’ormeggio», ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all’ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto” (art. 2, d.P.R. n. 509/1997).

16.4. Dall’osservazione della prassi e del fenomeno economico e sociale dei porti turistici, si evince che questi ultimi presentano caratteristiche diverse rispetto a quelle dei porti commerciali: mentre in questi ultimi le navi ottengono ricovero per la sosta strettamente necessaria al compimento delle operazioni di carico e scarico, nei porti turistici le imbarcazioni stazionano fino a quando l’utente di esse vuole trattenervisi, eventualmente al fine di usufruire delle infrastrutture turistiche attigue.

16.5. Avuto riguardo alla peculiare finalità del porto turistico, si tratta ora di verificare se le relative opere possano o meno classificarsi opere pubbliche, se la realizzazione e gestione dei porti turistici debba essere affidata esclusivamente a privati, o se invece si tratti di compiti che possano essere assunti dagli enti pubblici e segnatamente dagli enti locali.

16.6. Le aree su cui insistono i porti turistici sono in parte aree del demanio marittimo, in parte porzioni di mare; le aree demaniali vengono affidate a coloro che aspirano a realizzare i porti turistici mediante concessione, preceduta da una gara; il procedimento è compiutamente regolato dal citato d.P.R. n. 509/1997.

16.7. Dal complessivo quadro normativo si evince che, nonostante la finalità turistico-ricreativa dei porti turistici, che soddisfa prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione, sotto i seguenti profili:

- si tratta comunque di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina, e dunque di vere e proprie “infrastrutture” (non a caso si parla di infrastrutture per la nautica da diporto);
- detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell’intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico);
- sussiste, in ogni caso, un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici.

16.8. Conseguentemente, il legislatore non solo disciplina compiutamente le procedure di evidenza pubblica per l’affidamento delle concessioni del demanio marittimo, ma disciplina in chiave pubblicistica anche il profilo della realizzazione e gestione dei porti turistici.

Ai sensi dell’art. 2, comma 1, d.P.R. 15 gennaio 1972, n. 8, sono trasferite alle Regioni le funzioni amministrative (già statali) in materia di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale, per il rispettivo territorio.

Tra tali lavori pubblici di interesse regionale sono incluse, ai sensi del citato art. 2, comma 2, lett. g), “le opere concernenti i porti di seconda categoria dalla seconda classe in poi”.

Sin dal 1972, dunque, il legislatore ha mostrato di includere i porti turistici tra le opere pubbliche.

Questa scelta ha trovato integrale conferma nella successiva evoluzione legislativa.

Il citato d.P.R. n. 509/1997, che disciplina il procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione dei porti turistici, prevede che il progetto definitivo del porto turistico sia soggetto al regime della l. 109/1994, ossia delle opere pubbliche (art. 6), e prevede la vigilanza e il collaudo pubblici sull’esecuzione del porto turistico (art. 7).

L'art. 153 d.lgs. n. 163/2006 (codice appalti), nel testo sostituito dal comma 1 dell'art. 59-bis, d.l. 24 gennaio 2012, n. 1, integrato dalla legge di conversione 24 marzo 2012, n. 27, include le strutture dedicate alla nautica da diporto (dunque i porti turistici, gli approdi turistici e i punti di ormeggio) tra le opere realizzabili mediante project financing, vale a dire le opere pubbliche o di pubblica utilità.

Inoltre il citato art. 153, codice appalti, detta una specifica disciplina del project financing quando esso riguardi le strutture per la nautica da diporto, accentuando la connotazione pubblicistica di tali opere.

In particolare:

– i piani dei porti, in cui vengono inseriti i porti turistici, vengono equiparati alla programmazione triennale dei lavori pubblici, al fine del project financing (art. 153, comma 1);

– per le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione (art. 153 comma 5);

– la pubblicazione del bando, nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, esaurisce gli oneri di pubblicità previsti per il rilascio della concessione demaniale marittima (art. 153 comma 6);

– nel caso di strutture destinate alla nautica da diporto, il progetto preliminare deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori ed il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto ed i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste nei decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 giugno 2009, nn. 10/09, 11/09 e 12/09 e successive modificazioni (art. 153 comma 9);

– il rilascio della concessione demaniale marittima, ove necessaria, avviene sulla base del progetto definitivo, redatto in conformità al progetto preliminare approvato (art. 153, comma 11).

Il legislatore dunque impone per la realizzazione dei porti turistici il rispetto della disciplina pubblicistica in tema di progettazione delle opere pubbliche e relativi livelli (progetto preliminare, definitivo, esecutivo).

16.9. A conferma della natura pubblicistica delle opere portuali turistiche, si consideri che, per una norma comunitaria vincolante per lo Stato italiano, le concessioni del demanio marittimo devono essere affidate con procedura di evidenza pubblica ed avere durata temporale limitata, al fine di consentire un mercato concorrenziale e non sottrarre a tempo indeterminato i beni demaniali al mercato (Corte cost., 20 maggio 2010, n. 180; Id., 26 novembre 2010, n. 340; Id., 18 luglio 2011, n. 213: tali decisioni hanno dichiarato illegittime leggi regionali che prevedevano proroghe ex lege di concessioni del demanio marittimo già rilasciate, sia pure nel distinto settore delle concessioni balneari).

Allo scadere del termine della concessione, per regola generale, le opere realizzate dal concessionario diventano di proprietà del concedente, ossia dell'ente pubblico (v. art. 49 cod. nav.: "Devoluzione delle opere non amovibili).

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

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

16.10. Va osservato che, mentre i porti naturali rientrano senz'altro nel demanio pubblico, quelli artificiali o sono da qualificare del pari demanio pubblico ai sensi dell'ampia previsione dell'art. 822 c.c., o comunque sono demanio pubblico se appartenenti a enti territoriali ovvero realizzati su aree demaniali, in virtù del principio dell'accessione (art. 822 c.c.); la natura pubblica dei porti artificiali sembra doversi negare ai soli porti realizzati su aree private, nei pochi casi in cui ciò possa verificarsi (c.d. darsene a secco) [Cons. giust. sic., 5 maggio 2009, n. 346].

E, invero, i porti turistici realizzati e in corso di realizzazione sono censiti al SID (sistema informativo demanio, gestito dal MIT).



16.11. La circostanza che il porto turistico, a differenza degli altri porti, non è aperto indiscriminatamente al pubblico ma consente l'utilizzo di posti barca in via esclusiva, non è sufficiente a escludere la natura pubblica delle opere, atteso che – trattandosi di opere pubbliche sul demanio pubblico – ne deriva la demanialità anche del porto turistico; il che non è incompatibile con un uso del bene demaniale, in virtù del regime concessorio, riservato solo a determinate categorie di utenti.

Sono salvi i diversi casi in cui la concessione di costruzione e gestione del porto turistico preveda specificamente la proprietà superficiale delle opere in capo al concessionario, proprietà necessariamente a termine, essendo destinata a cessare allo scadere della concessione; si impone all'uopo una interpretazione complessiva della concessione per acclarare se abbia inteso attribuire o meno al concessionario il diritto di superficie sulle opere portuali [Cass. civ., sez. I, 4 maggio 1998, n. 4402].

16.12. Soccorre, ancora, il chiaro dettato dell'art. 60, d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616:

“Attribuzioni ai comuni.

Sono attribuite ai comuni, ai sensi dell'art. 118, primo comma, della Costituzione, le funzioni amministrative in materia di:

- a) promozione di attività ricreative e sportive;
- b) gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche;
- c) rifugi alpini, campeggi e altri esercizi ricettivi extra-alberghieri”.

La giurisprudenza ha puntualmente osservato che il citato art. 60, nell'attribuire ai Comuni le funzioni amministrative in materia di promozione di attività ricreative e sportive, espressamente estese anche alla «gestione di impianti e servizi complementari alle attività turistiche», consente a tali enti anche di espletare il servizio di realizzazione e gestione dei porti turistici, eventualmente anche in forma diretta [Tar Lombardia – Brescia, 8 marzo 1990, n. 285], ovviamente nei limiti in cui l'evoluzione normativa consente la gestione diretta (su cui v. oltre).

16.13. Infine, a riprova dell'interesse pubblico che circonda la portualità turistica, va osservato che l'autorità pubblica esercita sui porti marittimi le funzioni inerenti la sicurezza marittima e la polizia marittima (v. circolare MIT

23 settembre 2009 class. A.2.50, “Infrastrutture al servizio della nautica da diporto e disposizioni per l’ormeggio delle unità in transito”).

16.14. La giurisprudenza si è più volte occupata di opere portuali alla stregua di opere pubbliche, o oggetto di assunzione diretta da parte di enti pubblici [Cons. giust. sic., 19 dicembre 2008, n. 1147; Cons. St., sez. VI, 22 gennaio 2008, n. 126; Id., sez. VI, 18 giugno 2004, n. 4163; Id., sez. II, 15 maggio 2002, n. 767; Id., sez. VI, 28 settembre 2001, n. 5169; Id., sez. II, 2 febbraio 1994, n. 260/93].

16.15. In conclusione, i porti turistici, in quanto realizzati in virtù di concessione su area demaniale, per il principio dell’accessione costituiscono beni demaniali (l’art. 822 c.c. menziona i porti), e dunque beni pubblici, soggetti al regime delle opere pubbliche, e solamente gestiti da soggetti privati per il periodo di durata della concessione, ritornando, allo scadere della concessione, nella disponibilità dell’ente pubblico, e fatti salvi i casi in cui l’atto concessorio preveda a favore del concessionario la proprietà superficaria a termine delle opere portuali, che è proprietà privata per la sola durata della concessione, consolidandosi, allo scadere della concessione, quale proprietà pubblica demaniale.

17. La natura pubblica delle opere portuali che vengono realizzate sul demanio pubblico induce anche a ritenere che il servizio di gestione del porto turistico sia un servizio pubblico, di indubbia rilevanza economica.

17.1. Mancava (all’epoca dei fatti di causa), e manca tutt’oggi, una puntuale elencazione dei servizi pubblici, di rilevanza economica e non, nell’ambito delle norme primarie.

E, invero:

a)l’art. 23-bis, d.l. 25 giugno 2008, n. 112, conv. in l. 6 agosto 2008, n. 133, in vigore all’epoca di adozione dei provvedimenti impugnati (essendo stato abrogato ex nunc dall’art. 1, d.P.R. 18 luglio 2011, n. 113, a seguito dell’esito del referendum popolare abrogativo indetto con d.P.R. 23 marzo 2011), pur disciplinando la materia della gestione diretta o l’affidamento sul mercato dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, non ne fornisce né una definizione né una elencazione;

b) nemmeno il regolamento attuativo del citato art. 23-bis, vale a dire il d.P.R. 7 settembre 2010, n. 168 (in vigore all'epoca e dei fatti e da ritenersi abrogato per effetto dell'abrogazione della disposizione primaria cui dà attuazione), aveva colmato tale lacuna definitoria;

c) nemmeno l'art. 113 t.u. enti locali d.lgs. n. 267/2000 (abrogato dall'art. 23-bis, comma 11, d.l. n. 112/2008, per le parti incompatibili con il citato art. 23-bis), contiene una definizione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;

d) a sua volta l'art. 4, d.l. 13 agosto 2011, n. 138, conv. in l. 14 settembre 2011, n. 148, e successive modificazioni, che ha reintrodotto la disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica (in prosieguo dichiarato integralmente incostituzionale da Corte cost. 20 luglio 2012, n. 199, per violazione dell'art. 75 Cost. sotto il profilo del divieto di ripristino della normativa abrogata dalla volontà popolare), non contiene alcuna definizione o elenco dei servizi pubblici locali di rilevanza economica;

e) nemmeno l'art. 4, d.l. 6 luglio 2012, n. 95, conv. in l. 7 agosto 2012, n. 135, che detta limiti alle società in house dà una definizione dei servizi pubblici di rilevanza economica, pur menzionandoli.

17.2. Può tuttavia essere di ausilio all'interprete il d.m. 31 dicembre 1983, tuttora in vigore (emanato in attuazione dell'art. 6, comma 3, d.l. n. 55/1983, conv. in l. n. 131/1983, e implicitamente richiamato dall'art. 172, comma 1, lett. e), d.lgs. n. 267/2000), che reca la "individuazione delle categorie dei servizi pubblici locali a domanda individuale", al fine di individuare per quali servizi pubblici l'ente locale deve imporre il pagamento di una tariffa (secondo tale d.m. "per servizi pubblici a domanda individuale devono intendersi tutte quelle attività gestite direttamente dall'ente, che siano poste in essere non per obbligo istituzionale, che vengono utilizzate a richiesta dell'utente e che non siano state dichiarate gratuite per legge nazionale o regionale").

E' bene chiarire che la Sezione ritiene che il "servizio pubblico locale a domanda individuale" non si identifica senz'altro con il "servizio pubblico di rilevanza economica", essendo comprensivo sia di servizi di rilevanza economica, sia di servizi privi di rilevanza economica (p.es. asili).

Però il d.m. in questione reca una ricognizione di ciò che viene considerato servizio pubblico locale, di rilevanza economica e non.

L'articolo unico di tale d.m., al n. 14, elenca tra i servizi pubblici locali i “servizi turistici diversi: stabilimenti balneari, approdi turistici e simili”, così confermando che la gestione del porto turistico ben può essere considerato un servizio pubblico locale.

17.3. La natura di servizio pubblico non è esclusa dal fatto che il porto turistico non è utilizzato da una collettività indifferenziata, ma da una fascia ristretta di utenti, atteso che si tratta comunque di un servizio rivolto ad un numero indeterminato di soggetti, verso corrispettivo.

17.4. Va poi osservato che la rilevanza economica va intesa come possibilità che dalla gestione del servizio si ricavi un profitto e come contendibilità sul mercato del servizio.

Ciò implica che la rilevanza economica del servizio non può essere discettata solo in astratto, ma necessita anche di una verifica caso per caso, avuto riguardo anche al contesto sociale ed economico e alla dimensione del servizio: un medesimo servizio può avere rilevanza economica in un dato comune e non in un altro, avuto riguardo ai dati suindicati (v. ad es. il servizio di illuminazione votiva, che in funzione della maggiore o minore dimensione del Comune può o meno avere rilevanza economica: Cons. St., sez. V, 14 aprile 2008, n. 1600; Cons. St., sez. V, 5 dicembre 2008, n. 6049; Cons. St., sez. V, 26 gennaio 2011, n. 552; Cons. St., sez. V, 24 marzo 2011, n. 1784).

La giurisprudenza di questo Consesso ha già osservato che il concetto di “rilevanza economica” ha carattere relativo e se ne impone una verifica in concreto caso per caso [Cons. St., sez. V, 27 agosto 2009, n. 5097: “ai fini della qualificazione di un servizio pubblico locale sotto il profilo della rilevanza economica, non importa la valutazione fornita dalla p.a., ma occorre verificare in concreto se l'attività da espletare presenti o meno il connotato della “redditività”, anche solo in via potenziale”; Cons. St., sez. V, 10 settembre 2010 n. 6529, che perviene alla conclusione dell'assenza di rilevanza economica in concreto di un servizio di mensa scolastica, in astratto avente rilevanza economica: “Ai fini della distinzione tra servizi pubblici locali di rilevanza economica e servizi pubblici locali privi di tale rilevanza non si può dunque, alla stregua della riportata giurisprudenza costituzionale e della ivi richiamata giurisprudenza comunitaria – infatti, secondo il diritto comunitario, sono soggetti alla disciplina della concorrenza solo i servizi di interesse economico generale (v. art. 86, ex-art. 90, tratt. Ce.) –, far ricorso all'astratto

criterio sostanzialistico del carattere remunerativo, o meno, della loro erogazione tramite attività d'impresa svolta nel mercato, la quale garantisca la remunerazione efficace del capitale (i.e. la capacità di produrre utili), nel senso che nell'organizzazione imprenditoriale il corrispettivo desunto dal mercato dei prodotti (beni e servizi) deve remunerare, con un tendenziale margine di profitto, il costo desunto dal mercato dei fattori della produzione. In effetti, qualsiasi attività, anche quella istituzionalmente esercitata da enti pubblici e comunemente considerata priva di rilevanza economica – attività e servizi, per lo più connotati da significativo rilievo socio-assistenziale, gestiti in funzione di mera copertura delle spese sostenute, anziché del perseguimento di profitto d'impresa, le cui spese per lo più fanno carico alla finanza pubblica e la cui disciplina è normalmente diversa da quella dei servizi a rilevanza economica –, può essere svolta in forma d'impresa, purché vi sia un soggetto (in questi casi, un'istituzione pubblica) disposto a ricorrere agli operatori di mercato, ossia alle imprese, per procurarsi le relative prestazioni. Si tratta di distinzione incerta e di differenze di regime non ontologicamente necessarie, come dimostrato dall'esistenza, per un verso, di servizi corrispondenti alla prima definizione, erogati da pubbliche amministrazioni in forma non remunerativa (si pensi all'istruzione o alla sanità), e, per altro verso, di servizi analoghi a quelli del secondo gruppo, erogati da imprese (si pensi agli istituti di patronato o ai centri di assistenza fiscale). La scelta delle modalità di erogazione e del regime giuridico, al quale le varie attività sono sottoposte, dipende, in definitiva, più da valutazioni politiche che dai caratteri intrinseci dei servizi.

A fronte della rilevata inidoneità di criteri distintivi di natura astratta, sostanzialistica e/o ontologica a discernere la natura delle due categorie di servizi pubblici in esame, occorre far ricorso ad un criterio relativistico, che tenga conto delle peculiarità del caso concreto, quali la concreta struttura del servizio, le concrete modalità del suo espletamento, i suoi specifici connotati economico-organizzativi, la natura del soggetto chiamato ad espletarlo, la disciplina normativa del servizio”].

17.5. La rilevanza in concreto della redditività, anche solo potenziale, si desume anche dall'art. 4, comma 1, d.l. n. 138/2011 (l'intero art. 4 è stato dichiarato incostituzionale, tuttavia il comma 1 esprime un principio sotteso al restante quadro normativo), a tenore del quale “Gli enti locali, nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, dopo aver individuato i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e universale, verificano la realizzabilità di una gestione

concorrenziale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, di seguito “servizi pubblici locali”, liberalizzando tutte le attività economiche compatibilmente con le caratteristiche di universalità e accessibilità del servizio e limitando, negli altri casi, l’attribuzione di diritti di esclusiva alle ipotesi in cui, in base ad una analisi di mercato, la libera iniziativa economica privata non risulti idonea a garantire un servizio rispondente ai bisogni della comunità”.

17.6. Ciò si desume, inoltre, anche dall’art. 34, comma 13, d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 (non ancora convertito in legge alla data del passaggio in decisione della presente controversia) a tenore del quale “Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l’affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell’ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste”.

17.7. E’ allora evidente che, individuato un servizio pubblico che possa in astratto avere una rilevanza economica, si impone una verifica in concreto della contendibilità di tale servizio sul mercato avuto riguardo alla specifica realtà locale.

17.8. Venendo al caso specifico, si è già ricostruito il quadro normativo ed evidenziato come esso faccia propendere per la natura di servizio pubblico della gestione dei porti turistici.

Si tratta altresì di servizio pubblico di rilevanza economica, avuto riguardo al normale atteggiarsi del fenomeno “portualità turistica” in Italia.

Tale valutazione, per il Comune di Tropea, non è solo astratta, ma anche concreta, attesa la evidente contendibilità sul mercato locale della gestione del porto turistico di Tropea, come emerge dalle risultanze processuali.

18. Chiarita la natura giuridica del servizio di gestione dei porti turistici, si deve esaminare l’appello principale, nella parte in cui contesta l’atto di revoca dell’affidamento del servizio di gestione del porto turistico e la mancata formalizzazione della concessione demaniale per la durata di 50 anni, anche riproponendo le censure di cui al ricorso di primo grado, non compiutamente

esaminate dal Tar, in ordine alla asserita pretestuosità delle ragioni poste a fondamento dell'atto di revoca.

18.1. Si impone però una delimitazione della materia del contendere.

Il Tar ha respinto la censura, articolata in prime cure, di illegittimità della revoca per mancanza dell'avviso di avvio del procedimento e delle garanzie partecipative.

Tale censura non è stata riproposta con l'atto di appello, in quanto la parte in fatto dell'atto di appello ricopia la sentenza di primo grado, ma non ripropone i motivi di primo grado, e la parte in diritto dell'atto di appello non muove alcuna critica al capo di sentenza che ha respinto la censura di violazione dell'art. 7, l. n. 241/1990.

18.2. Le altre censure riproposte in appello sono parzialmente fondate.

Erra, anzitutto, l'appellante, laddove afferma che il Comune non poteva disporre la revoca di un inesistente affidamento di servizio pubblico.

A suo tempo, nel 2001, il Comune di Tropea qualificò la gestione del porto, correttamente, come servizio pubblico, e indisse una gara per la scelta del socio privato maggioritario, al fine di dare vita ad una società mista per la gestione del porto turistico.

Pertanto, al di là dell'approssimazione degli atti amministrativi adottati, sicuramente l'operazione va interpretata secondo la sequenza: gara per la scelta di socio privato di maggioranza; costituzione di società mista; affidamento alla società mista del servizio pubblico di gestione del porto turistico.

19. Ciò premesso, si impone una ricostruzione delle regole normative che governano la revoca di atti amministrativi.

19.1. La revoca è ammissibile se ricorrono i presupposti sostanziali e vengono rispettate le garanzie procedurali di cui all'art. 21-quinquies, l. n. 241/1990.

19.2. Sul piano sostanziale la revoca è un provvedimento frutto di valutazioni altamente discrezionali che afferiscono al c.d. merito amministrativo [Cons. St., sez. V, 6 maggio 2011, n. 2713] e può essere disposta sia per c.d. sopravvenienze che comportano una diversa valutazione dell'interesse pubblico, sia per una rivalutazione dell'originaria scelta, anche in difetto di sopravvenienze (c.d. ius poenitendi).

19.3. La revoca si incentra solo sull'interesse pubblico originario o sopravvenuto e può prendere in considerazione anche una soddisfazione dell'interesse privato del destinatario, mediante la liquidazione di un indennizzo.

19.4. La revoca, pur essendo un provvedimento discrezionale, deve però fondarsi su una adeguata istruttoria che comprovi l'effettiva sussistenza delle ragioni di interesse pubblico ad essa sottese, in quanto la mancanza del presupposto, ossia il difetto delle ragioni di interesse pubblico, la rende ingiustificata e dunque illegittima.

19.5. Va poi considerato che la revoca comporta la corresponsione di un indennizzo al privato, e pertanto, essendo onerosa per l'amministrazione, deve rispettare il principio di proporzionalità in ossequio al quale essa deve costituire una extrema ratio, nel senso che l'interesse pubblico non possa essere soddisfatto altrimenti, e che nella valutazione comparativa costi –benefici, i benefici derivanti dalla revoca siano maggiori dai relativi costi (in termini di indennizzo), onde evitare che l'amministrazione revocante incorra in responsabilità per danno erariale.

A fronte, pertanto, di un provvedimento che l'amministrazione ritenga non conforme all'interesse pubblico (o ab origine o per sopravvenienze), l'amministrazione, in ossequio al principio di proporzionalità, e considerata la onerosità della revoca (a causa dell'indennizzo che va corrisposto al privato), deve valutare se non vi siano soluzioni alternative, quali, ad es., la modifica dell'originario provvedimento (esemplificando, nel caso di costituzione di una società mista, ritenuta non conveniente o non più conveniente, prima della revoca si può valutare la possibilità della modifica dell'atto costitutivo e dello statuto in senso più favorevole all'amministrazione).

19.6. Sul versante procedimentale, la revoca, essendo un atto di autotutela, deve seguire un procedimento in contraddittorio con l'interessato, che deve essere previamente avvisato.

20. Alla luce di tali principi, risultano fondate le censure, sollevate con il ricorso di primo grado e riproposte in appello, del travisamento dei fatti, del difetto dei presupposti, e del difetto di istruttoria.

20.1. Il provvedimento di revoca risulta adottato d'ufficio dal consiglio comunale, su proposta del Sindaco, e l'unico atto istruttorio è una consulenza di un commercialista privato, mentre difetta qualsivoglia avviso di avvio del



procedimento e conseguentemente qualsivoglia partecipazione della società interessata, nonché qualsivoglia ulteriore attività istruttoria sugli interessi in conflitto da valutare.

20.2. Nel provvedimento di revoca adottato dal c.c. di Tropea si fanno affermazioni sulla non rispondenza della società mista all'interesse pubblico, fondate sui modesti utili conseguiti e sull'insufficiente controllo svolto dal Comune sulla società.

Si fanno poi affermazioni che attengono piuttosto alla decadenza per inadempimento che alla revoca, incentrandosi su asseriti inadempimenti della società (procedura di liquidazione della quota del socio fallito, mancanza della convezione di servizio).

20.3. Nel corso del giudizio la società Porto di Tropea ha controdedotto a tutti tali argomenti osservando che:

- la società ha prodotto utili puntualmente distribuiti ai soci, tra cui il Comune di Tropea;
- il Comune in virtù dell'atto costitutivo e dello statuto dispone di congrui poteri di controllo societario;
- non vi sono vizi della procedura di liquidazione della quota del socio fallito;
- la convezione di servizio è inglobata nell'atto costitutivo e nello statuto.

20.4. Ritiene al riguardo la Sezione che il problema di fondo non sta nel valutare, in giudizio, se fossero fondati gli argomenti del Comune di Tropea o quelli della società, anche perché si tratterebbe, almeno in parte, di compiere valutazioni di merito amministrativo precluse al giudice amministrativo.

La questione di fondo è che un provvedimento di tale importanza per la vita societaria, quale la revoca dell'affidamento di un servizio che avrebbe dovuto essere espletato per 50 anni (con i conseguenti investimenti effettuati), non poteva non essere preceduto dal contraddittorio con la società interessata e da una adeguata istruttoria che poteva scaturire solo dall'apporto della società destinataria, tanto più che la revoca ha avuto per oggetto un servizio che si espletava sul mercato (mediante una società mista con partecipazione privata dell'80%) e che la società era in attivo.

E l'apporto istruttorio del privato non sarebbe stata una inutile formalità, in quanto la revoca è un provvedimento discrezionale e l'esito del procedimento ben avrebbe potuto essere diverso, con una completa istruttoria.

20.5. D'altro canto neppure è chiara la esatta natura giuridica dell'atto di "revoca" adottato dal Comune di Tropea, atteso che, da un lato, non prevede, a differenza della revoca, un indennizzo e che, dall'altro lato, sembra enunciare inadempimenti del concessionario. Sia che intendesse porre in essere una revoca, sia che intendesse porre in essere una decadenza, il Comune era tenuto a svolgere l'istruttoria con la partecipazione della società interessata.

20.6. Né può sostenersi che l'esito del procedimento di revoca era necessitato alla luce dell'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007.

Infatti l'art. 3, comma 27, l. n. 244/2007 non impone senz'altro il divieto di costituzione e il mantenimento di partecipazioni nelle società degli enti locali, ma impone una verifica della loro utilità o meno per i fini istituzionali dell'ente. La disposizione afferma che gli enti non possono costituire società aventi per oggetto attività di produzione di beni e di servizi non strettamente necessarie per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, né assumere o mantenere direttamente partecipazioni, anche di minoranza, in tali società, e prevede la dismissione delle partecipazioni entro 36 mesi.

Ma la disposizione in commento, se impone agli enti locali di dismettere le partecipazioni societarie, certo non impone di mettere in liquidazione le società o di impedire ad esse di continuare ad operare sul mercato se affidatarie di un servizio pubblico ottenuto con gara.

Sicché, nel caso specifico, la revoca da parte del Comune non era una scelta obbligata ai sensi del citato art. 3, comma 27, ben potendo il Comune valutare di dismettere la propria partecipazione alienandola con gara, senza per questo revocare l'affidamento del servizio.

Invero la scelta a suo tempo disposta, con la gara del socio privato, ha implicato che la gestione del servizio era già stata affidata mediante ricorso al mercato.

20.7. Né risulta che nell'atto di revoca il Comune abbia compiuto una valutazione, pure possibile, all'epoca di adozione del provvedimento, ai sensi dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008, al fine di verificare se la società mista potesse

proseguire nella gestione o se la gestione terminasse alla scadenza indicata dall'art. 23-bis, comma 2, lett. b).

20.8. Si impone, pertanto, l'annullamento del provvedimento di revoca n. 42/2010; in via consequenziale restano caducati tutti gli altri atti impugnati, che hanno a loro necessario presupposto il provvedimento n. 42/2010, con assorbimento logico di ogni altra questione.

Il Comune dovrà pertanto rideterminarsi sulla domanda di concessione cinquantennale, previa valutazione se ricorrono i presupposti per proseguire l'affidamento del servizio alla società Porto di Tropea, se del caso mediante modifica dell'atto costitutivo e dello statuto e delle condizioni di affidamento, o se invece ricorrono i presupposti per l'autotutela e per la dismissione della partecipazione societaria (previa adeguata istruttoria in contraddittorio con la società Porto di Tropea).

21. Quanto alle ulteriori censure contenute nell'appello principale valgono le seguenti considerazioni.

21.1. Sebbene il procedimento per la concessione cinquantennale si fosse, davanti all'Autorità statale, concluso favorevolmente, non è mai stato adottato il provvedimento formale di concessione, di competenza del Comune di Tropea e non dell'Autorità statale a seguito del passaggio di funzioni dallo Stato alla Regione Calabria in materia di concessioni demaniali marittime e della l.r. Calabria n. 17/2005.

Non si può ritenere esistente, contrariamente a quanto sostiene la società ricorrente, una concessione tacita o una concessione di fatto.

Il procedimento concessorio si deve concludere con una concessione espressa.

21.2. La questione, proposta in via subordinata, della proroga ex lege ai sensi dell'art. 1 comma 18 d.l. n. 194/2009 resta logicamente subordinata alla mancanza di un atto di revoca dell'originario affidamento del servizio e alla mancanza di rilascio di una concessione cinquantennale; infatti, ove il Comune decida di revocare (legittimamente) l'originario affidamento del servizio, viene meno anche, ex tunc, la concessione in corso e resta irrilevante la possibilità di proroga ex lege fino al 2015.

21.3. In ogni caso l'art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009 si applica alle sole concessioni di demanio marittimo con finalità turistico-ricreative, ossia le

concessioni “balneari” (tra cui vanno ricomprese, secondo la giurisprudenza, le concessioni per i punti di ormeggio), e non anche alle concessioni per porti turistici e per approdi turistici.

Dispone infatti l’art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009: “(...)nelle more del procedimento di revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni di beni demaniali marittimi con finalità turistico-ricreative, da realizzarsi, quanto ai criteri e alle modalità di affidamento di tali concessioni, sulla base di intesa in sede di Conferenza Stato-regioni ai sensi dell’articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, che è conclusa nel rispetto dei principi di concorrenza, di libertà di stabilimento, di garanzia dell’esercizio, dello sviluppo, della valorizzazione delle attività imprenditoriali e di tutela degli investimenti, nonché in funzione del superamento del diritto di insistenza di cui all’articolo 37, secondo comma, secondo periodo, del codice della navigazione, il termine di durata delle concessioni in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto e in scadenza entro il 31 dicembre 2015 è prorogato fino a tale data, fatte salve le disposizioni di cui all’articolo 03, comma 4-bis, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494. All’articolo 37, secondo comma, del codice della navigazione, il secondo periodo è soppresso”.

La previsione contempla dunque una proroga legale nelle more della revisione del quadro normativo in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime a fini turistico- ricreativi; ciò nell’ambito di un contesto in cui pende procedura di infrazione comunitaria nei confronti dell’Italia in quanto tali concessioni non rispettano i principi di evidenza pubblica dell’affidamento.

Tale problematica è stata in prosieguo avviata a soluzione dall’art. 11, l. 15 dicembre 2011 n. 217 (legge comunitaria per il 2010), ma riguarda le c.d. concessioni balneari, non le concessioni per i porti turistici, che sono regolate con la procedura di evidenza pubblica sin dal 1997 in virtù del d.P.R. n. 509/1997.

Pertanto il citato art. 1, comma 18, d.l. n. 194/2009, che prevede una proroga legale delle concessioni giustificata dalla necessità di rivedere il quadro normativo, al fine di prevedere una procedura di evidenza pubblica, non può che riferirsi a quelle concessioni per le quali nel 2009 non era normata una procedura di evidenza pubblica, vale a dire le concessioni balneari e non anche quelle portuali [v. Tar Campania – Napoli sez. VII, 9 luglio 2012, n. 3293, condivisa sotto tale profilo in sede cautelare da Cons. St., sez. VI, 29 agosto

2012, n. 3397, ord.; Tar Puglia – Lecce, sez. I, 24 marzo 2011 n. 546; circolare MIT 6 maggio 2010, n. 6105].

La soluzione trova conferma anche in virtù di una lettura comparata del citato art. 1, comma 18, con il sopravvenuto art. 13-bis, d.l. 29 dicembre 2011, n. 216, inserito dalla legge di conversione 24 febbraio 2012, n. 12, che prevede una proroga fino al 31 dicembre 2012 delle concessioni del demanio marittimo, lacuale e fluviale, includendovi espressamente anche le concessioni ad uso diverso da quello turistico-ricreativo (v. circolare MIT 21 marzo 2012 prot. 3694).

22. Quanto al ricorso di primo grado e all'appello incidentale, in ordine alla possibilità di gestione diretta del porto turistico da parte del Comune di Tropea, il Collegio osserva che il provvedimento che dispone la gestione diretta risulta caducato per invalidità derivata dalla illegittimità della revoca.

Ne conseguono:

- la improcedibilità per difetto di interesse dei motivi di ricorso autonomi rivolti contro il provvedimento di internalizzazione;
- la caducazione senza rinvio del capo di sentenza che si è pronunciato sulla questione della internalizzazione;
- la improcedibilità per difetto di interesse dell'appello incidentale del Comune di Tropea.

22.1. Solo per completezza il Collegio osserva, sinteticamente, che la sentenza di primo grado, laddove ha affermato il divieto di internalizzazione del servizio, è nel risultato finale corretta, ma a tale conclusione deve pervenirsi sulla scorta di un diverso percorso motivazionale.

22.2. Si deve, sinteticamente, osservare che:

- all'epoca di adozione dell'impugnato provvedimento di "internalizzazione" era applicabile, *ratione temporis*, l'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 in combinato con i principi desumibili dall'art. 113, t.u. n. 267/2000, nei limiti di compatibilità con il sopravvenuto art. 23-bis d.l. n. 112/2008 (che aveva abrogato le sole disposizioni del citato art. 113 con esso incompatibili);
- già l'art. 113 d.lgs. n. 267/2000, applicabile prima dell'entrata in vigore dell'art. 23-bis, d.l. n. 112/2008, nel disciplinare "la gestione e l'affidamento

dei servizi pubblici locali di rilevanza economica” prevede tre modelli alternativi: (i) l’affidamento a imprese sul mercato; (ii) la società mista; (iii) la società in house. In sostanza, la gestione diretta non era consentita mediante la ordinaria organizzazione dell’ente locale, ma solo mediante società in house;

– a sua volta l’art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 (venuto meno per abrogazione referendaria), aveva confermato queste tre forme di “gestione e affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”, ritenendo tuttavia l’affidamento in house modalità eccezionale e non fungibile con le altre due modalità;

– in definitiva all’epoca in cui il Comune di Tropea ha deciso di internalizzare il servizio gestendolo con la propria ordinaria organizzazione, tale facoltà era preclusa dal quadro normativo, da cui si desumeva con chiarezza che la possibilità di gestione diretta del servizio da parte degli enti locali mediante la propria ordinaria organizzazione, prevista in termini generali dall’art. 112, comma 1, d.lgs. n. 267/2000, costituisse un principio di organizzazione e funzionamento degli enti locali solo con riferimento ai servizi pubblici che non hanno rilevanza economica.

Tanto si desumeva già dall’art. 113-bis, d.lgs. n. 267/2000 (che per tali servizi prevedeva anche la gestione in economia, sia pure soggetta a restrizioni, e l’affidamento diretto a istituzioni o aziende speciali o società in house), e non è stato posto in discussione dalla sentenza della Corte cost. 27 luglio 2004, n. 272, che ha dichiarato il citato art. 113-bis incostituzionale perché illegittimamente compressivo dell’autonomia regionale e locale in materia in cui non si pongono esigenze di tutela della concorrenza e del mercato (che invece, ad avviso della Corte cost., giustificano l’intervento del legislatore statale sull’art. 113 d.lgs. n. 267/2000).

Dopo l’adozione dei provvedimenti impugnati il quadro normativo non coincide più con quello applicabile *ratione temporis*, a seguito dell’abrogazione referendaria dell’art. 23-bis, d.l. n. 112/2008 (che, secondo la Corte cost. 26 gennaio 2011 n. 24 non comporta la reviviscenza dell’art. 113, t.u. n. 267/2000), e della sopravvenienza dell’art. 4, d.l. n. 138/2011 (poi dichiarato incostituzionale); dell’art. 4, d.l. n. 95/2012, comma 8; dell’art. 34, commi 13, 14, 15, d.l. n. 179/2012; dell’art. 3-bis, d.l. 13 agosto 2011 n. 138, conv. in l. 14 settembre 2011 n. 148.

L’annullamento giurisdizionale dei provvedimenti impugnati comporta che, ove il Comune di Tropea dovesse riesercitare il potere di autotutela in relazione

alla costituzione della società mista Porto di Tropea, e all'affidamento ad essa della gestione del porto, e dovesse addivenire al ritiro di tali atti, dovrà successivamente scegliere la nuova formula di gestione del servizio alla luce del quadro normativo sopravvenuto e vigente – quanto alla gestione e affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica – al momento della riedizione del potere.

23. In conclusione, va accolto per quanto di ragione l'appello principale mentre va dichiarato improcedibile quello incidentale e per l'effetto, in accoglimento parziale del ricorso di primo grado, vanno annullati con diversa motivazione i provvedimenti impugnati con il ricorso di primo grado.

23.1. La novità e complessità delle questioni giustifica la compensazione delle spese di entrambi i gradi di giudizio.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta), definitivamente pronunciando sull'appello principale n. 569 del 2012 e su quello incidentale, come in epigrafe proposti:

- accoglie l'appello principale e dichiara improcedibile quello incidentale;
- per l'effetto, in accoglimento in parte qua del ricorso di primo grado n. 1429 del 2010, annulla i provvedimenti impugnati in primo grado, sia pure per ragioni non coincidenti con quelle già poste a base della sentenza del Tar;
- compensa le spese di entrambi i gradi di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 27 novembre 2012 con l'intervento dei magistrati:

Luigi Maruotti, Presidente

Rosanna De Nictolis, Consigliere, Estensore

Claudio Contessa, Consigliere

Gabriella De Michele, Consigliere

Bernhard Lageder, Consigliere

L'ESTENSORE IL PRESIDENTE

DEPOSITATA            IN            SEGRETERIA            IL            18/12/2012  
IL SEGRETARIO

(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)

### **Allegati al Capitolo 3**

*Testo del Decreto dell'Assessore ai Trasporti della Regione Sicilia del 7 marzo 2001.*

#### **DECRETO 7 marzo 2001.**

#### **Classificazione dei porti ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana.**

L'ASSESSORE PER IL TERRITORIO E L'AMBIENTE

Visto lo Statuto della Regione;

Visto il T.U. delle leggi sull'ordinamento del Governo e dell'Amministrazione della Regione siciliana, approvato con D.P.R.S. del 28 febbraio 1979, n. 70;

Visto il D.P.R. 1 luglio 1977, n. 684 di attuazione dello Statuto in materia di demanio marittimo;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale;

Visto l'art. 10 della legge regionale 23 dicembre 2000, n. 32, con cui è stata recepita la predetta legge n. 84/94 e prevista l'istituzione delle Autorità di gestione dei porti di interesse regionale e di quelli di minore valenza;

Considerato che, per l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 10 della legge regionale n. 32/2000 sopra richiamata, risulta necessario procedere alla



classificazione dei porti esistenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana, con l'attribuzione delle funzioni prevalenti;

Ritenuto di dover individuare, in conformità a quanto previsto dalla legge n. 84/94, le seguenti categorie e classi:

a) categoria II, classe I: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale;

b) categoria II, classe II: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica nazionale;

c) categoria II, classe III: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale;

Decreta:

*Articolo unico*

I porti ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana sono così classificati:

*Categoria II – Classe I*

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Augusta	SR	Commerciale, industriale, petrolifera
<i>Categoria II - Classe II</i>		
Catania	CT	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Messina	ME	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Milazzo	ME	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Palermo	PA	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Siracusa (S. Panagia)	SR	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto

*Categoria II - Classe III*

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Cala Mannarazza (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri
Cala Pisana (Lampedusa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Cala Pozzolana (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri,
Lampedusa	AG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Licata	AG	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Palma Di Montechiaro	AG	Turistica e da diporto
Porto Empedocle	AG	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Porto Palo di Menfi	AG	Peschereccia
San Leone (Agrigento)	AG	Turistica e da diporto
Scalo Vecchio (Linosa)	AG	Commerciale, servizio passeggeri

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Sciacca	AG	Peschereccia, turistica e da diporto
Siculiana	AG	Peschereccia, turistica e da diporto
Porto Isola (Gela)	CL	Commerciale, industriale, petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto
Porto Rifugio (Gela)	CL	Commerciale, industriale, petrolifera, peschereccia, turistica e da diporto
Acicastello	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Acitrezza (Acicastello)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Ognina (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Porticciolo Rossi (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Pozzillo (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Riposto	CT	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
S. Giovanni Li Cuti (Catania)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
S. Maria La Scala (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
S. Tecla (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Stazzo (Acireale)	CT	Peschereccia, turistica e da diporto
Alicudi	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Capo D'Orlando	ME	Peschereccia
Filicudi	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Giardini Naxos	ME	Peschereccia, turistica e da diporto
Malfa (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Marina Corta (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Marina Di Portorosa	ME	Turistica e da diporto
Panarea	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Pignataro (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Porto Pecorini (Filicudi)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Rinella (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Sant'Agata di Militello	ME	Peschereccia
Santa Maria Salina (Salina)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Santo Stefano di Camastra	ME	Peschereccia
Scari (Stromboli)	ME	Commerciale, servizio passeggeri

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Sottomonastero (Lipari)	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Vulcano	ME	Commerciale, servizio passeggeri
Addaura (Palermo)	PA	Turistica e da diporto
Balestrate	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Bandita (Palermo)	PA	Peschereccia
Cefalu'	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Isola delle Femmine	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Porticello (S. Flavia)	PA	Peschereccia
San Nicola L'Arena	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Sferracavallo (Palermo)	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Termini Imerese	PA	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Terrasini	PA	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Trappeto	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Vergine Maria (Palermo)	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Ustica	PA	Peschereccia, turistica e da diporto
Marina di Ragusa	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Pozzallo	RG	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Sciacchi - Donnalucata	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Scoglitti	RG	Peschereccia, turistica e da diporto
Avola	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Marzamemi	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Portopalo (Capopassero)	SR	Peschereccia, turistica e da diporto
Bonagia	TP	Peschereccia
Castellammare del Golfo	TP	Commerciale, peschereccia, turistica e da diporto
Favignana	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Levanzo	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Marettimo	TP	Servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Marinella di Selinunte	TP	Peschereccia, turistica e da diporto

PORTO	PROV.	FUNZIONE
Marsala	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Mazara del Vallo	TP	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Pantelleria	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
S. Vito Lo Capo	TP	Peschereccia, turistica e da diporto
Scalo Vecchio (Pantelleria)	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Scauri (Pantelleria)	TP	Commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto
Torretta Granitola (C/BM.)	TP	Peschereccia, turistica e da diporto
Trapani	TP	Commerciale, industriale, petrolifera, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto

***Testo della Disciplina del Masterplan “La rete dei Porti Toscani”, allegato al PIT della Regione Toscana.***

***ALLEGATO A - elaborato 5***

***MASTER PLAN LA RETE DEI PORTI TOSCANI***

***DISCIPLINA***

***CAPO I***

***DISCIPLINA GENERALE***

**Articolo 1 - Riferimenti generali**

1. Il master plan “La rete dei porti toscani” è allegato che costituisce parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale;
2. Il master plan “La rete dei porti toscani” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell’art. 30 del Piano di Indirizzo

Territoriale e si compone dei seguenti documenti: a. Il quadro conoscitivo, che fornisce lo scenario di riferimento e lo stato attuale dei porti commerciali e turistici; b. Il documento di piano, che contiene, sulla base del quadro conoscitivo, gli indirizzi e gli obiettivi per lo sviluppo della portualità toscana; c. La disciplina, che costituisce parte integrante delle norme del Piano di Indirizzo Territoriale.

3. I piani regolatori portuali dei porti marittimi di interesse nazionale e regionale definiscono, ai sensi dell'art.5 L. 84/1994, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla viabilità interna e individuano le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate in coerenza con le disposizioni del PIT e degli strumenti di pianificazione del territorio;

4. Per la definizione del piano regolatore portuale di cui all'art.5 L.84/1994 si procede mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 comma 4 della L.R.1/2005, a cui partecipano comunque i comuni e la provincia interessati; 5. I piani regolatori portuali dei porti o approdi turistici, ai sensi dell'art. 47 ter della L.R.1/2005 consistono nella programmazione e localizzazione delle opere da realizzare per le funzioni e le specializzazioni che lo scalo marittimo è chiamato a svolgere, compresi i servizi connessi e sono approvati con le modalità previste dalla medesima legge.

#### **Articolo 2 - Classificazione regionale dei porti**

1. La rete dei porti toscani costituisce risorsa unitaria di interesse regionale;
2. Il master plan dei porti definisce ed individua il sistema dei porti toscani secondo la seguente gerarchia: a. i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale di Livorno, Carrara e Piombino sede di Autorità Portuale; b. i porti di interesse regionale e interregionale di Viareggio, Marina di Campo, Porto Santo Stefano (Valle), Porto Azzurro, Giglio; c. i porti e approdi turistici.

#### **Articolo 3 - Obiettivi strategici per la portualità**

1. Sulla base del quadro conoscitivo, il master plan in quanto parte integrante del Piano di Indirizzo Territoriale, attribuisce alla rete dei porti toscani un ruolo centrale per l'organizzazione della mobilità di merci e persone ed assume come obiettivo strategico lo sviluppo della piattaforma logistica costiera come sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli

infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare e verso le grandi metropoli europee e fasce di collegamento plurimodali interconnessi;

2. Relativamente ai porti commerciali il master plan assume come obiettivo territoriale lo sviluppo delle infrastrutture e la tutela degli spazi necessari e funzionali alla realizzazione delle autostrade del mare e delle altre tipologie di traffico per accrescere la competitività del sistema portuale toscano; tale obiettivo dovrà essere realizzato attraverso le seguenti azioni strategiche: a. realizzazione di una nuova darsena a Livorno come punto di riferimento della piattaforma logistica costiera; b. realizzazione dei collegamenti ferroviari per il potenziamento delle connessioni tra porto di Livorno, interporto di Guasticce e nodo di Pisa; c. fluidificazione della viabilità e potenziamento della direttrice tirrenica, con particolare riferimento agli interventi di completamento a tipologia autostradale nella tratta Rosignano-Civitavecchia e della terza Corsia autostradale Viareggio-Confine 230 regionale, al completamento della Variante Aurelia tratto Maroccone-Chioma, al completamento della SS 398 e alla strada dei Marmi a Carrara; d. approfondimenti progettuali per la navigabilità e la sicurezza idraulica dello Scolmatore d'Arno; e. consolidamento della connessione diretta tra Darsena pisana, canale dei Navicelli e porto di Livorno; f. attrezzature per la nautica da diporto a Piombino e Carrara come funzioni complementari alla cantieristica specializzata.

3. Relativamente ai porti turistici il master plan assume i seguenti obiettivi strategici: a. Qualificazione del sistema della portualità esistente al fine di creare una rete fondata sulle piccole dimensioni a basso impatto ambientale, con un forte legame con il livello locale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e dotazione di standard per il diporto al fine di raggiungere livelli qualitativi e di servizi definiti dal presente piano per i porti e gli approdi turistici; b. Sviluppo delle potenzialità e rilancio di alcuni porti turistici con un elevato potenziale di eccellenza quali risorse capaci di presentare il sistema portuale toscano attraverso la valorizzazione degli water front, l'integrazione città-mare e la cantieristica; c. Completamento della rete dei porti e approdi turistici al fine di garantire un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana coerente con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali.

#### **Articolo 4 - Indirizzi, direttive e prescrizioni per la portualità commerciale e turistica**

1. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono opere di trasformazione e di riqualificazione del sistema portuale sentiti i soggetti interessati e nel rispetto delle disposizioni del PIT; tali interventi vengono attuati mediante specifici piani regolatori portuali che costituiscono atti di governo del territorio.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio prevedono ambiti di tutela del sistema portuale e della sua eventuale espansione e individuano le relative vie di accesso; eventuali modifiche agli strumenti di pianificazione devono verificare la compatibilità degli interventi rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici, promuovendo l'uso del mezzo ferroviario per il trasporto delle merci e delle persone.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio prevedono gli interventi per la portualità commerciale nel rispetto delle seguenti condizioni: a. utilizzazione delle aree retroportuali ai fini del consolidamento, dell'espansione e della riqualificazione funzionale delle attività legate al bacino portuale; b. valorizzazione e riqualificazione urbanistica dei waterfront, ovvero degli ambiti spaziali del fronte-mare che assolvono al ruolo di portale di accesso di merci e persone verso la città e il suo hinterland; c. adeguamento della dotazione infrastrutturale del bacino portuale, nonché miglioramento dell'accessibilità da terra e da mare del porto.

#### ***CAPO II***

#### ***DISCIPLINA PER LA RETE DEI PORTI, DEGLI APPRODI TURISTICI E DEI PUNTI DI ORMEGGIO DELLA TOSCANA***

#### **Articolo 5 – Definizioni**

1. La rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana costituisce risorsa di interesse unitario regionale.

2. Sono così definite, ai sensi del DPR 509/1997, strutture dedicate alla nautica da diporto:



- il porto turistico quale complesso di strutture mobili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto e del diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- approdo turistico ovvero la sezione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4 comma 3 della legge n.84/1994, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;
- i punti di ormeggio ovvero le aree demaniali marittime gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

#### **Articolo 6 - Azioni strategiche**

1. Il presente piano prevede le seguenti azioni strategiche: a. il mantenimento e la qualificazione dei porti e approdi turistici esistenti; b. la riqualificazione di quegli ormeggi esistenti e definiti al capitolo 5 del quadro conoscitivo “con procedure in corso o che hanno le condizioni per essere trasformati in porti o approdi turistici” al fine di dotarli dei servizi necessari per la loro trasformazioni in porti e approdi turistici; c. la localizzazione dei porti e approdi turistici già previsti dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni; d. la localizzazione di ulteriori nuovi porti esclusivamente al fine di completare il sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana in coerenza con la filiera produttiva legata ai poli nautici toscani e sostenibile per le risorse territoriali ed ambientali e nel rispetto delle condizioni di ammissibilità di cui all'articolo 7.

#### **Articolo 7 – Prescrizioni per i porti e approdi turistici**

1. La Regione Toscana privilegia l'obiettivo del riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali. Di norma è esclusa la realizzazione di nuovi porti o approdi turistici su coste basse sabbiose.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono nuovi porti o approdi turistici, esclusivamente per esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento e alle seguenti condizioni: a) non incidano negativamente sull'equilibrio costiero; ove questo avvenga vi è l'obbligo di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea originaria di costa; b) garantiscano un sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa toscana e sono evitate le concentrazioni; c) siano realizzate contestualmente le opere funzionali all'accessibilità e collegamenti alla viabilità principale, servizi, qualificazione del fronte a mare e del paesaggio costiero; d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme; e) costituiscano valorizzazione territoriale e ambientale per aumentare l'attrattività del sistema costiero.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono l'ampliamento delle infrastrutture portuali esistenti esclusivamente alle seguenti condizioni: a) concorrano al riequilibrio del fenomeno erosivo della costa; b) siano sostenuti da esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata ai poli nautici toscani di riferimento; c) concorrano alla qualificazione dell'assetto organizzativo e funzionale dell'area portuale e delle aree di interferenza città-porto, attraverso la valorizzazione dei waterfront, la garanzia di una adeguata offerta di parcheggi, il miglioramento dell'accessibilità al porto e i collegamenti con la viabilità principale; d) vengano progettati in coerenza ai criteri di cui all'allegato I e alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme;

4. Gli strumenti di pianificazione territoriale prevedono la riqualificazione dei porti e approdi turistici esistenti nel rispetto dei punti c e d di cui al comma precedente;

5. Gli interventi di cui ai commi precedenti dovranno essere coerenti con gli obiettivi di qualità definiti dalle discipline di valorizzazione dei paesaggi e con gli indirizzi di tutela per i beni paesaggistici stabiliti dalla disciplina del PIT.

#### **Articolo 8 – Direttive per i porti e approdi turistici**

1. Sono confermate le localizzazioni dei porti e degli approdi turistici già previste dal Piano di coordinamento dei porti e approdi turistici di cui alla DCR 258/1992 e successive integrazioni. Qualora non recepite nel piano strutturale e negli atti di governo del territorio il Comune procede alla valutazione integrata

di cui agli articoli 11 e seguenti della LR 1/05, in coerenza con le prescrizioni e direttive del presente piano.

2. Gli atti di governo del territorio relativi ai porti e approdi turistici sono redatti in coerenza con le disposizioni del presente piano, con particolare riferimento alle direttive e standard di cui all'allegato II delle presenti norme.

#### **Articolo 9 - Modalità attuative per i porti e approdi turistici**

1. Le previsioni di riqualificazione e ampliamento dei porti e approdi turistici esistenti, e di localizzazione di nuovi, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale, 234 sono approvate mediante accordo di pianificazione di cui all'articolo 21 e seguenti della l.r.1/2005 e costituiscono definizione o variazione del PIT.

2. Nell'ambito dell'accordo di pianificazione di cui al comma 1 il Comune proponente, per l'attuazione delle prescrizioni di cui all'articolo 7: a. predispone gli elaborati contenenti l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione ed i relativi livelli prestazionali da garantire con i necessari servizi e da valutare rispetto all'entità degli interventi programmati, alla differenziazione dell'offerta in relazione alla tipologia dei natanti; b. procede alla valutazione integrata di cui all'articolo 11 della LR 1/05 e relativo regolamento; c. definisce gli indirizzi rivolti al regolamento urbanistico o al piano regolatore portuale affinché esso garantisca la piena funzionalità e la sicurezza delle infrastrutture a terra e a mare, la qualità degli spazi pubblici, la disponibilità dei servizi, la corretta distribuzione delle funzioni, un idoneo livello di integrazione tra ambiti urbani e aree portuali anche in riferimento al sistema della mobilità, la differenziazione dell'offerta riservando una quota per il charter nautico ovvero per il noleggio e la locazione di natanti da diporto. d. definisce la programmazione delle azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale con particolare riferimento allo sviluppo dell'attività cantieristica e di rimessaggio.

3. Per il dimensionamento si procede a valutazione integrata negli atti di governo del territorio;

4. Gli interventi per la realizzazione delle opere a terra e a mare, ai fini della riqualificazione, adeguamento funzionale e ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti, sono attuati mediante piani regolatori portuali che costituiscono atti del governo del territorio.

## Articolo 10 – Punti di ormeggio

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio comunale disciplinano i punti di ormeggio in base ai criteri di tutela ambientale, di sicurezza della navigazione e degli effetti prodotti sul sistema complessivo delle risorse territoriali.
2. I comuni, nell'ambito del piano strutturale individuano le aree a mare e/o fluviali da dedicare agli ormeggi come risposta al fabbisogno locale con strutture funzionali alla nautica, a basso impatto ambientale e a basso costo comprese le attrezzature minori per piccole imbarcazioni da diporto (quali campi boe, pontili, spiagge attrezzate, posti barca a secco, etc);
3. I comuni operano una ricognizione dei posti barca presenti tenendo conto anche delle concessioni demaniali rilasciate e promuovono la riqualificazione degli ormeggi incentivando forme di gestione unitaria di tali attrezzature funzionali alla nautica al fine di poter garantire agli utenti un livello adeguato di servizi.
4. Ai fini della disciplina di cui al comma 1 si applicano i seguenti criteri: a) i punti di ormeggio possono essere realizzati sulle foci dei fossi, canali o fiumi ricorrendo esclusivamente alla risagomatura e sistemazione delle sponde senza arrecare pregiudizio ad eventuali attività di balneazione presenti; b) l'agibilità della foce a mare non dovrà incidere negativamente sull'erosione costiera; c) la predisposizione di aste di ormeggio dovrà essere effettuata senza alterare o compromettere valori ambientali o risorse archeologiche eventualmente presenti sui fondali; d) la collocazione dei punti di ormeggio deve rispondere al principio fondamentale della tutela dell'incolumità fisica delle persone in acqua, e pertanto tali attrezzature dovranno essere disposte in modo da non interferire con le aree balneari e segnalate da appositi dispositivi galleggianti; e) l'accessibilità ai punti di ormeggio deve essere garantita da una viabilità carrabile connessa alla rete viaria principale sulla quale possano transitare agevolmente e senza intralcio i mezzi di soccorso; f) per agevolare le operazioni di posa in acqua e di rimessa a terra delle imbarcazioni dovranno essere presenti uno scivolo di alaggio ed impianti fissi o mobili per il sollevamento delle imbarcazioni; g) in aree a forte concentrazione di ormeggi deve essere garantito l'accesso a servizi igienici collettivi nel numero e con le modalità di cui all'articolo 16 dell'allegato II; h) le aree a parcheggio, nel rispetto degli standard previsti dal successivo Capo IV dell'allegato II,

dovranno essere reperite in prossimità degli ormeggi o in aree limitrofe; in ogni caso devono essere garantiti gli spazi per il deposito dei carrelli.

5. La realizzazione di nuovi punti di ormeggio e l'ampliamento degli esistenti non può essere disgiunta dalla localizzazione delle attrezzature essenziali a garantire una corretta gestione ambientale delle risorse. E' pertanto necessario il rispetto degli standard ambientali di cui al successivo Capo III dell'allegato II quanto alla raccolta di rifiuti solidi, delle acque nere e oleose, degli oli usati.

#### **Articolo 11 – Scivoli pubblici**

1. Lo scivolo pubblico è individuato come l'insieme delle attrezzature leggere, degli impianti e dei servizi essenziali atti a garantire l'accesso al mare delle piccole imbarcazioni da diporto, ovvero le operazioni necessarie al varo e alaggio dei natanti, nonché alla corretta gestione ambientale dei rifiuti solidi e liquidi;

2. Le attrezzature essenziali a servizio degli utenti di piccole imbarcazioni sono così individuate: a) un'area attrezzata con parcheggi per le auto e per i carrelli delle imbarcazioni (con eventuale servizio di custodia), illuminata e servita da viabilità di accesso adeguatamente segnalata; b) uno scivolo di tipo fisso o galleggiante; c) un argano mobile per il trascinamento dei natanti; d) servizi igienici e impianti per garantire la corretta gestione ambientale (raccolta dei rifiuti solidi, delle acque oleose e degli oli usati).

3. I comuni, coerentemente con gli obiettivi del PIT concernenti lo sviluppo della portualità turistica e della nautica da diporto, nell'ambito del proprio strumento di pianificazione territoriale e negli atti di governo del territorio, individuano le aree da dedicarsi agli scivoli ad accesso pubblico e gratuito, specie nei tratti ove non sussistano infrastrutture portuali o punti di ormeggio in grado di soddisfare la domanda degli utenti della piccola nautica da diporto.

#### **Articolo 12 – Qualità del sistema dei porti e degli approdi turistici della Toscana**

1. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio individuano, nell'ambito dei grandi poli cantieristici toscani, le aree e gli spazi urbani marginali liberi potenzialmente idonei per lo sviluppo di attività di produzione e di servizio alla nautica e dovranno definire specifiche discipline d'uso finalizzate a tale scopo.

2. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio riconoscono altresì, le aree del tessuto urbano di diretta o indiretta interferenza con le aree cantieristiche, caratterizzate da degrado urbanistico e funzionale da sottoporre a specifiche discipline di riqualificazione anche attraverso riconversioni e sostituzioni funzionali dando priorità alle attività di servizio alla nautica o alla pesca.

3. Gli strumenti della pianificazione e gli atti del governo del territorio dei comuni costieri provvedono ad individuare aree libere connesse o da connettere con le aree portuali o con le zone di approdo, ovvero aree da riconvertire funzionalmente, da riservare allo sviluppo di attività di servizio o complementari al settore della portualità turistica: piccola cantieristica, attività di manutenzione e riparazione natanti, depositi attrezzature per la pesca, spazi per la lavorazione e conservazione del pescato, centri diving.

4. I comuni, nell'ambito degli strumenti di pianificazione e degli atti del governo del territorio, danno attuazione agli indirizzi di cui ai punti da 1 a 3 in coerenza con le disposizioni del presente piano.

## ALLEGATO I

### CRITERI PER LA QUALIFICAZIONE DELLA PORTUALITA' TURISTICA

Per garantire la qualità degli interventi in aree portuali sotto il profilo dell'accessibilità e dell'organizzazione funzionale e degli spazi, è necessario che gli ambiti urbani e portuali siano concepiti come un'unica struttura complessa da valorizzare attraverso progetti capaci di affrontare in maniera integrata gli aspetti formali e funzionali della relazione città-porto. A partire da questo principio generale è possibile definire alcune linee guida in materia di pianificazione delle aree portuali che hanno come finalità quella di indirizzare i progetti di potenziamento, riqualificazione e progettazione dei porti turistici verso più elevati livelli di qualità. Il perseguimento di tale obiettivo, assunto dalla regione in coerenza con i recenti principi contenuti nel libro verde sulla politica marittima dell'Unione, può contribuire ad accrescere l'attrattività dei territori costieri come luoghi in cui vivere e lavorare e promuovere il rilancio economico e dei cluster marittimi a livello europeo. Sulla scorta delle valutazioni sintetiche del quadro conoscitivo della portualità toscana ed in base

ad una ricognizione delle più significative esperienze in tema di pianificazione di spazi portuali in ambito mediterraneo (Spagna, Francia) sono stati individuati tre ambiti tematici che declinano il concetto di qualità, rispetto ai quali vengono formulati alcuni indirizzi di metodo: Qualità degli spazi di relazione: - qualificare gli spazi liberi di interfaccia terra-mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l'accessibilità pedonale e ciclabile e un'adeguata dotazione di arredo urbano e vegetazionale; - progettare le opere di difesa portuali e delle attrezzature di servizio tenendo conto della necessità di tutelare la relazione visiva con il mare in quanto elemento di rilevante valore paesaggistico degli ambiti costieri; - assicurare le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio per una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico: da e per il porto, di attraversamento locale di tipo urbano, di raccordo con la viabilità sovra-comunale. Qualità degli spazi funzionali: - individuare le aree destinate alla sosta degli autoveicoli in relazione alla localizzazione delle diverse funzioni e attività del porto privilegiando la localizzazione dei parcheggi a servizio del diportismo (sosta carrelli, autoveicoli per utenti fissi) nelle immediate vicinanze del porto ma al di fuori degli spazi di waterfront, e predisponendo, salva l'accessibilità carrabile ai moli, una dotazione minima di parcheggi strettamente legata alle esigenze essenziali di sosta temporanea e di servizio alle attività commerciali e portuali. - salvaguardare la continuità delle aree di affaccio sull'acqua limitando gli impegni di suolo alle sole funzioni di servizio al diportismo, in tal senso è da escludere di norma l'opportunità di prevedere interventi edilizi a carattere residenza e turistico in aree demaniali in quanto potenzialmente utilizzabili per lo sviluppo delle attività portuali. - ridurre la conflittualità tra funzione pesca e attività del porto turistico, prevedendo strutture, servizi e dotazioni portuali specificatamente destinate avendo cura di favorire la migliore integrazione tra le attività; - favorire la presenza di un mix equilibrato di funzioni all'interno del porto al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni (attività culturali, commerciali, di accoglienza); - commisurare la dimensione delle attività commerciali all'interno del porto in funzione del suo livello di attrattività e di rilevanza; - prevedere opportune misure e soluzioni progettuali per garantire la fruibilità degli spazi portuali alle persone disabili. Qualità architettonica degli interventi: - la pianificazione delle aree destinate alle attività del porto turistico deve tendere a garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici (spazi a terra e di contatto con la città) e assetti infrastrutturali portuali (specchio acqueo, banchine, moli, aree cantiere, rimessaggio, etc.); - la progettazione

degli interventi deve tener conto delle specificità del sito rapportandosi ai suoi caratteri storici, insediativi ed ambientali; - valorizzazione del fronte portuale con interventi di interesse pubblico (terminal marittimi, istituti di ricerca, hotel, centri congressi) capaci di rafforzare l'immagine del porto per facilitarne l'attrattività; - recuperare ed integrare il fronte d'acqua urbano con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture per il diporto nautico; - favorire interventi di recupero e riuso del patrimonio storico portuale e industriale riconosciuto come testimonianze della storia dei luoghi prima di procedere all'occupazione di nuovo suolo. Gli indirizzi generali sulla qualità degli interventi in ambito portuale-turistico e dei relativi criteri costituiscono un necessario complemento per gli aspetti di pianificazione e progettazione delle strutture portuali-turistiche, intese come parti integranti di un sistema insediativo urbano complesso.

## ALLEGATO II

### DIRETTIVE E STANDARD PER LA PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DEI PORTI ED APPRODI TURISTICI

#### Capo - I DIRETTIVE PER LA PROGETTAZIONE DI OPERE MARITTIME ESTERNE ED INTERNE AL PORTO

Le disposizioni di cui al presente capo costituiscono riferimenti consigliati per la progettazione; il progettista può motivatamente adottare valori diversi anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche e della tipologia del porto, in coerenza con quanto disposto dalle raccomandazioni tecniche approvate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

#### **Art. 1. - Canale di accesso al porto**

1. La esecuzione di un canale di accesso in fondali sabbiosi o limosi presenta problemi di mantenimento nel tempo se realizzato all'interno della "fascia attiva", sensibile ai fenomeni di modellazione morfologica per effetto del trasporto solido, con gli inevitabili riflessi sulla sicurezza della navigazione.
2. In ogni caso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento del canale ed i conseguenti oneri economici.



3. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande: 1 Il presente allegato è stato definito utilizzando i seguenti riferimenti: - Deliberazione del Consiglio Regionale della Toscana n. 258 del 27 maggio 1992; - Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici approvate dalla Terza sezione del Consiglio superiore dei LLPP con voto del 27.02.02; - “Le management environnemental des ports de plaisance” linee Protocollo RAMOGE sottoscritto dalla regione Liguria, Principato di Monaco Francia nel 1979.240 – larghezza (calcolata alla quota di fondo): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza della più grande imbarcazione (per doppio senso di circolazione); – profondità (rispetto al l.m.m.): immersione dell'imbarcazione più grande, aumentata della somma di metà dell'altezza dell'onda massima che si può presentare in corrispondenza dell'imboccatura, del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, di un franco sotto-chiglia (pari al 15% della immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi). Indicativamente, la profondità del canale d'accesso non può essere inferiore a -3,0 m dal l.m.m.; – pendenza delle scarpate: la verifica geotecnica di stabilità globale delle scarpate deve garantire un coefficiente di sicurezza non inferiore a 1.5.

## **Art. 2. - Imboccatura del porto**

1. Come per il canale di accesso di cui al precedente articolo, si ritiene opportuno condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al mantenimento dell'imboccatura ed i conseguenti oneri economici.

2. Si raccomandano le seguenti caratteristiche geometriche relative alla più grande imbarcazione che si prevede possa essere ospite del porto, tenuto conto della eventuale funzione del porto medesimo quale rifugio per imbarcazioni da diporto in difficoltà, in mancanza di un vicino porto più grande: – larghezza (calcolata alla quota di fondo del canale di accesso): indicativamente non inferiore a 5 volte la larghezza dell'imbarcazione più grande (per doppio senso di circolazione); comunque non inferiore a 1 volta la lunghezza dell'imbarcazione più grande e mai meno di 30 m. Ad ogni modo, larghezze

comprese tra 30 e 50 m devono essere attentamente valutate, in fase progettuale, ai fini della sicurezza della navigazione. La larghezza dell'imboccatura, inoltre, dev'essere determinata anche in relazione alle condizioni anemologiche e meteomarine locali, alla conformazione ed esposizione delle opere esterne (risultando più piccola nel caso di porto a moli convergenti rispetto al caso di porto a bacino) e alla necessità di assicurare valori ammissibili di agitazione interna; – profondità (rispetto al l.m.m.): immersione della imbarcazione più grande aumentata del valore medio delle basse maree sizigiali, degli effetti barici, del franco sotto chiglia (pari al 15% dell'immersione della imbarcazione più grande, e comunque non meno di 0,3 m per fondali sabbiosi o limosi e non meno di 0,6 m per fondali rocciosi) e di un valore che tiene conto del moto ondoso massimo accettabile per la navigabilità in sicurezza dell'imboccatura portuale (valore consigliato non inferiore ad 1,0 m).

3. Indicativamente la profondità dell'imboccatura non può essere inferiore a - 3,0 m dal l.m.m.; 4. Ai fini progettuali si ritiene necessario che sia effettuata una stima (in giorni/anno o in ore/anno) del tempo di inoperatività dell'imboccatura portuale ("down-time") che tenga conto della persistenza temporale del frangimento delle onde su base statistica media annua.

### **Art. 3 - Opere esterne di difesa**

1. Le opere esterne di difesa possono ricondursi a diverse tipologie strutturali, tra le quali le più diffuse sono: – opere a gettata di massi costituite da elementi naturali o artificiali, con eventuale sovrastruttura di calcestruzzo.; – opere a paramento verticale.; – opere non tradizionali quali, ad esempio i frangiflutti a berma ed i frangiflutti galleggianti.

2. E' necessario che la scelta delle soluzioni tecniche di cui al comma 1 sia supportata da studi che analizzino in dettaglio i seguenti aspetti: – batimetria; – moto ondoso (al largo e sotto costa) e sulle variazioni del livello marino; – caratteristiche anemologiche del paraggio; – sicurezza della navigazione; – agitazione interna; – impatto ambientale e paesaggistico; – caratteristiche geotecniche dei fondali interessati dalle opere; – indagine storica relativa all'evoluzione del litorale; – insabbiamento dell'imboccatura e del canale di accesso; – influenza delle nuove strutture sul regime dei litorali adiacenti (tenuto conto delle caratteristiche sedimentologiche dei fondali interessati).

3. Oltre alla stabilità strutturale e geotecnica dell'opera si ritiene necessario che sia verificata anche la sua funzionalità idraulica (prestazioni in termini di riflessione, diffrazione, trasmissione e tracimazione del moto ondoso) congiuntamente all'uso che si intende attribuire all'eventuale banchinamento interno dell'opera di difesa, al fine di pervenire a scelte tecnicamente ammissibili, anche sotto il profilo della sicurezza di persone e cose sotto eventi meteomarinari estremi.

4. Si raccomanda l'adozione di soluzioni progettuali che possano contenere la quota sommitale dell'opera di difesa, al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico, compatibilmente con gli aspetti economici e prestazionali (contenimento della tracimazione del moto ondoso).

#### **Art.4 - Canali di manovra**

1. Si ritiene che i canali di manovra siano di norma dimensionati in base ai seguenti criteri: – minimo 1,3 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale con dispositivi d'ormeggio anche laterali (briccole, finger o cat-way, minifinger.); – minimo 1,7 volte la lunghezza del posto barca più grande a cui si accede dal canale, con dispositivi d'ormeggio solo longitudinali (corpi morti con trappe o pendini o simili).

2. Nel dimensionamento della larghezza si dovrà comunque tener conto della maggiore manovrabilità delle piccole imbarcazioni da diporto rispetto a quelle più grandi.

#### **Art.5 - Dimensioni e caratteristiche dei pontili fissi e galleggianti**

1. Si ritiene opportuno dimensionare i pontili in base ai seguenti criteri: – minimo 2 m per pontili di lunghezza inferiore a 100 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m; – minimo 2,5 m per pontili di lunghezza contenuta tra 100 e 150 m e/o per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m e 20 m; – minimo 3 m per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza superiore a 20 m.

2. Sono sconsigliati pontili di lunghezza superiore a 150 m. Ove possibile, si suggerisce di disporre l'asse longitudinale dei pontili in direzione normale a quella del vento dominante.

3. E' necessario che i pontili fissi abbiano le seguenti caratteristiche: – Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali di norma non dovrà essere inferiore a 4 kN/m<sup>2</sup> (400 kg/m<sup>2</sup>), qualora l'utilizzo comportasse sovraccarichi maggiori (ad esempio per fini carrabili) o in caso di particolari ubicazioni del pontile tale limite dovrà essere ridefinito in base a specifici calcoli che tengano conto delle esigenze connesse all'eventuale transito in sicurezza dei mezzi di soccorso – La quota del pontile intesa come distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare e alle variazioni del livello del mare. Tuttavia si raccomanda un valore minimo di 1 m sul livello medio mare e, indicativamente, non inferiore a 0,50 m in condizioni di massimo livello del mare.

4. E' necessario che i pontili galleggianti abbiano le seguenti caratteristiche: – Il sovraccarico variabile verticale per pontili pedonali, fino al completo affondamento dei galleggianti posti sotto il piano di calpestio, non dovrà essere inferiore a 2 kN/m<sup>2</sup> (200 kg/m<sup>2</sup>) a meno che non si debbano prevedere sovraccarichi maggiori (ad esempio "folla compatta"), in relazione all'utilizzazione ed all'ubicazione del pontile. – Bordo libero del pontile galleggiante in assenza di sovraccarichi variabili verticali (distanza tra il livello del mare e il piano di calpestio): è da valutare in relazione alle dimensioni delle imbarcazioni da ormeggiare. Si raccomanda comunque un valore minimo di almeno 0,50 m. – le azioni orizzontali sul pontile galleggiante devono essere calcolate in relazione alle condizioni d'uso e, indicativamente, non possono essere inferiori a 1 kN/m (100 kg/m). – la stabilità trasversale minima del singolo elemento galleggiante, non collegato agli altri, deve essere tale da sopportare un carico di 1,5 kN/m<sup>2</sup> (150 kg/m<sup>2</sup>) distribuito su metà larghezza del piano di calpestio mantenendo, altresì, un bordo libero residuo di almeno 0,05 m. – I pontili galleggianti, compresi i relativi dispositivi di ormeggio, devono possedere caratteristiche di alta resistenza nei confronti delle aggressioni dell'ambiente marino e devono avere sistemi di galleggiamento inaffondabili e di idonea resistenza alla combustione (classe di reazione al fuoco 1). – Il piano di calpestio dei pontili galleggianti deve essere dimensionato per sopportare il sovraccarico accidentale verticale sopra indicato e deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi.

#### **Art.6 - Passerelle di accesso ai pontili galleggianti**

1. Si ritiene opportuno che le passerelle mobili, colleganti le banchine o i pontili fissi con i pontili galleggianti, abbiano le seguenti caratteristiche geometriche: – larghezza non inferiore a 1,20 m; – pendenza non superiore al 33% nelle più sfavorevoli condizioni di livello del mare nel bacino portuale.

2. Il piano di calpestio deve essere realizzato con materiale antiscivolo di provata durabilità in ambiente marino e di uso sicuro anche a piedi nudi .

#### **Art.7 - Dimensione dei posti barca**

1. Ai fini di orientare la corretta progettazione delle opere a mare e l'adeguato dimensionamento degli specchi acquei in funzione della tipologia delle imbarcazioni, si definiscono i seguenti rapporti dimensionali dei posti barca rispetto alle dimensioni delle imbarcazioni (larghezza x lunghezza espresse in metri): Dimensioni dei posti barca Dimensioni massime delle imbarcazioni 2,5 x 7,0 2,3 x 6,5 3,0 x 8,5 2,8 x 8,0 3,5 x 10,0 3,2 x 9,5 4,0 x 11,5 3,7 x 11,0 4,5 x 13,0 4,1 x 12,0 5,5 x 18,0 5,0 x 16,5 6,0 x 21,0 5,5 x 19,5 6,5 x 24,0 5,9 x 22,0 7,0 x 28,0 6,4 x 26,0 7,5 x 32,0 6,8 x 29,0 8,0 x 36,0 7,2 x 33,0

2. Le dimensioni sopra riportate sono orientative in quanto possono variare in base al dispositivo di ormeggio e vengono suggerite nel caso in cui non fossero disponibili, in fase progettuale, puntuali informazioni sulle imbarcazioni che si prevede di ospitare nel porto.

3. Per maggiori ingombri delle imbarcazioni rispetto a quelle sopra indicate (ad esempio, nel caso dei catamarani) si dovranno prevedere posti barca con dimensioni adeguate, comprendenti i necessari margini operativi e di sicurezza.

## Capo II

### STANDARD NAUTICI

#### **Art. 8 - Mezzi di salvataggio**

1. In ambito portuale dovranno essere previste le seguenti attrezzature: – scalette di risalita lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 100 m e comunque nella misura di una ogni pontile; – salvagenti con cima di recupero lungo i pontili e le banchine nel numero di 1 ogni 25 m.

#### **Art.9 - Impianti antincendio**

1. Su ogni pontile e lungo le banchine di ormeggio opportunamente illuminate durante le ore notturne dovranno essere installate le opportune strutture antincendio con le caratteristiche di cui al successivo comma.

2. L'impianto antincendio deve essere realizzato in conformità con le norme tecniche e della sicurezza vigenti (Rif.Legge n. 46/90 - Norme UNI 10779) ed in particolare: – gli idranti devono essere di tipo UNI, posti a distanza reciproca non superiore a 50 m, in modo comunque da assicurare, con i relativi getti, la copertura di tutte le aree a rischio di incendio; – gli idranti devono essere corredati di cassette antincendio UNI con tubazioni flessibili avvolgibili aventi lunghezza di 20 m e lance a getto variabile; – la rete idrica antincendio, deve avere caratteristiche idrauliche tali da garantire al bocchello della lancia, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria rispetto alla stazione di pompaggio, le seguenti prestazioni: – UNI 45 portata 120 l/1' prevalenza 2 bar – UNI 45 portata 350 l/1' prevalenza 2 bar – l'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione – l'impianto deve essere alimentato da una stazione di pompaggio idonea a conferire in permanenza alla rete le caratteristiche idrauliche suddette e la sicura funzionalità (elettropompe su rete di alimentazione preferenziale) – l'impianto deve essere dotato di attacco speciale UNI per il collegamento dei mezzi dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile ai mezzi stessi.

#### **Art.10 - Radioassistenza**

1. E' necessario che tutti i porti garantiscano il servizio di radio assistenza mediante la realizzazione e/o l'adeguamento degli impianti tramite l'alloggiamento delle reti in apposite canalizzazioni, facilmente ispezionabili, da collocarsi lungo le banchine e lungo i pontili.

### Capo III

#### STANDARD AMBIENTALI

#### **Art. 11 - Raccolta rifiuti solidi**

1. Si ritiene necessario prevedere cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti con una capacità minima di 1,5 m<sup>3</sup> nel rapporto di uno ogni 50 posti barca, collocati ad una distanza massima dalle imbarcazioni di 200 m.

2. Si ritiene necessario prevedere lo smaltimento giornaliero dei rifiuti umidi ed eventualmente dei rifiuti secchi non riciclabili.

#### **Art. 12 - Raccolta delle acque**

1. E' fatto divieto di scaricare rifiuti solidi e liquidi nello specchio acqueo del porto.

2. Per la raccolta delle acque piovane e nere a terra si prevede che queste siano convogliate - per gravità o mediante stazioni di sollevamento - verso collettori generali o impianti di trattamento. Sono esclusi dalla rete i pontili e le opere di difesa se prive, lato bacino portuale, di banchine utilizzabili per ormeggi. Per la raccolta delle acque nere prodotte dalle imbarcazioni si prevede che: – quelle prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, necessitano di un punto di svuotamento e pulizia a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici; – quelle raccolte in apposito serbatoio fisso, posizionato all'interno dell'imbarcazione e dotate di collettore unificato ISO 4567 necessitano per lo svuotamento di un sistema a depressione; – in entrambi i

casi i reflui devono essere successivamente convogliati alla rete fognaria. – il numero di impianti a depressione dovrà essere indicativamente pari ad uno ogni quattrocento barche con un minimo di un impianto.

3. Per la raccolta delle acque oleose si deve prevedere l'installazione di almeno un impianto per in prossimità delle aree tecniche e cantieristiche del porto corredato di un sistema disoleatore per far rientrare la concentrazione di idrocarburi nei limiti tollerati dal consorzio o ente responsabile del depuratore fognario.

#### **Art. 13 - Raccolta oli usati**

1. È raccomandata l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore dell'imbarcazione e l'individuazione di un punto di stoccaggio di tali oli.

#### **Art.14 - Ricambio ed ossigenazione delle acque marine**

1. Un ridotto ricambio delle acque interne portuali può produrre concentrazione di sostanze inquinanti e riduzione del tasso di ossigeno disciolto pertanto nei mari a bassa escursione di marea è necessario favorire artificialmente la circolazione delle acque in ambito portuale, utilizzando una o più delle seguenti soluzioni: – collegamento idraulico dello specchio acqueo interno con il mare a mezzo di tubazioni di diametro variabile, localizzate in corrispondenza dei punti più ridossati e lontani dall'imboccatura; –installazione di diffusori a pale inseriti nelle predette tubazioni (o di altro dispositivo di pompaggio), al fine di aumentare artificialmente il flusso, contribuendo al completo ricambio delle acque in tempi ragionevolmente contenuti (12-48 ore); – installazione di ossigenatori in zone particolarmente ridossate. Detti dispositivi pompano, dalla superficie libera sul fondale, aria in bolle di piccolo diametro, rimescolando con moti verticali ed orizzontali l'acqua circostante e producendo così un aumento della percentuale di ossigeno disciolto nell'acqua. Gli ossigenatori sono alimentati con motori elettrici subacquei, costruiti per resistere all'ambiente aggressivo marino; – creazione di un ampio bacino lontano dall'imboccatura (piallazza) per aumentare lo scambio idrico prodotto dal gradiente di marea.



## Capo IV

### STANDARD PER SERVIZI ED ATTREZZATURE DI BASE A TERRA

#### **Art 15 - Parcheggi**

1. E' necessario assicurare parcheggi assegnati in via esclusiva nella quota di 1,25 parcheggio/posto barca da rispettare sia per la realizzazione dei nuovi porti turistici e approdi che negli interventi di riqualificazione; per l'Isola d'Elba e per gli interventi di riqualificazione in aree urbano-portuali consolidate il numero e la localizzazione dei parcheggi sono determinati a seguito di valutazione integrata dei relativi interventi e comunque compatibilmente con i caratteri geomorfologici, ambientali e paesaggistici dei relativi insediamenti, in ogni caso secondo una previsione minima di 0,8 parcheggio/posto barca; la determinazione del numero dei parcheggi per le isole, ad eccezione dell'isola d'Elba, viene ricondotta nell'ambito delle valutazioni contenute negli strumenti e negli atti del governo del territorio.

2. Tali parcheggi non potranno interessare le opere foranee, i pontili e le aree di banchina intese come la fascia di 6 ml. dal filo mare della banchina stessa.

3. I posti auto dovranno essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna al porto ed essere dotati di spazi di dimensioni adeguate per il deposito dei carrelli e per il transito dei mezzi di soccorso.

#### **Art.16 - Servizi igienici**

1. E' opportuno che i servizi igienici siano riuniti in gruppi e posti a distanza non superiore ai 250 metri dal posto barca

2. Per porti con capacità fino a 400 posti barca dovrà essere previsto un blocco di servizi igienici ogni 50 posti barca comprensivo delle seguenti dotazioni: – almeno 2WC, 2 orinatoi, 2 lavabi, 1 doccia per gli uomini. – almeno 2WC, 2 lavabi, 1 doccia per le donne. – una vasca per lavaggio biancheria o lavatrice elettrica a gettoni o lavanderia.

3. Per porti con capacità compresa tra i 400 posti barca ed i 1000 dovranno essere garantiti i requisiti di cui al comma precedente per i primi 400 posti

mentre si prevede un abbattimento del 5% del numero delle dotazioni per gli ulteriori posti barca fino al limite dei 1000.247

4. Per porti con capacità superiore ai 1000 posti, oltre al rispetto di quanto stabilito ai commi 2 e 3, dovranno essere condotti specifici studi ed analisi per definire la soglia di abbattimento dei servizi per i posti barca eccedenti la soglia.

5. Nell'ambito degli studi di cui al comma precedente dovranno essere condotte delle valutazioni che tengano conto della tipologia e del numero delle imbarcazioni presenti in porto considerando i seguenti aspetti: – le piccole imbarcazioni per il loisir (day-cruiser, gommoni) non hanno servizi a bordo quindi necessitano di strutture a terra; – le barche di piccolo taglio (da 6 a 10 metri) sono equipaggiate di toilette a scarico diretto perché raramente sono dotati di serbatoi di contenimento dei reflui a bordo e pertanto necessitano di servizi a terra sia per l'igiene personale che per le operazioni di lavaggio biancheria e stoviglie. – le barche di grande taglio (oltre 10 m.) possiedono spesso tutti i servizi necessari a bordo; al contrario non tutte sono dotate di vasca per l'accumulo di acque nere a bordo. – i pescherecci e le navi da trasporto sono in genere dotati di equipaggiamenti docce, wc, lavabi per l'igiene personale e per la pulizia dei materiali ma a terra è comunque necessario predisporre in blocchi specificatamente dedicati attrezzature speciali quali: sistole, vasche di risciacquo, contenitori per gli scarti di pulitura del pesce. Queste attrezzature possono essere installate in locale riservato a pescatori e sommozzatori per evitare i conflitti tra i diversi impieghi nelle ore di affluenza.

#### **Art. 17 - Erogazione energia elettrica**

1. Sulle banchine e sui pontili dovranno essere predisposte colonnine per la distribuzione dell'energia elettrica (220V e 50 HZ) nel rapporto minimo di una per ogni di 4 posti barca, tale rapporto potrà essere ridefinito in eccesso in funzione della tipologia delle imbarcazione che della disposizione degli ormeggi;

2. Le colonnine possono essere dotate di contatori per singola utenza in base alle esigenze del gestore o degli utenti.

3. I materiali utilizzati per tali servizi devono essere resistenti alla corrosione e devono essere conformi alle vigenti disposizioni in materia di sicurezza.

#### **Art.18. - Illuminazione pontili e piazzali**

1. Il sistema di illuminazione del porto dovrà garantire la costante visibilità notturna dei seguenti spazi: – aree destinate ad ormeggi – superfici destinate a parcheggio e alla viabilità – percorsi pedonali lungo le banchine ed i pontili.

2. Tutti i punti luce dovranno essere dotati di sistemi di schermatura verso il mare.

#### **Art.19 - Approvvigionamento idrico**

1. Al fine di assicurare una utilizzo funzionale della risorsa idrica prescrive che la distanza massima dei rubinetti dalle imbarcazioni non sia superiore ai 20 ml. Il numero delle prese di erogazione dell'acqua dovrà essere commisurato rispetto alla dimensione delle imbarcazioni come stabilito dai seguenti criteri: – 1 rubinetto ogni PB per barche di lunghezza maggiore ai 10 ml. – 1 rubinetto ogni 2 PB per barche di lunghezza compresa tra i 7 ed i 10 ml. – 1 rubinetto ogni 4 PB per barche fino ai i 7 ml.

2. Si raccomanda la predisposizione di una doppia rete per acqua potabile e non potabile servita da serbatoi con le seguenti capacità: 70 mc. al giorno ogni 500 PB per acqua non potabile, 100 mc. al giorno per ogni 500 PB di acqua potabile.

#### **Art.20 - Rifornimento carburanti**

1. In ambito portuale è necessario prevedere una stazione di rifornimento completa (gasolio, benzina, super e normale) capace di rifornire contemporaneamente 2 imbarcazioni medio-piccole ormeggiate longitudinalmente, facilmente accessibili da ogni tipo di imbarcazione e dalle autocisterne di rifornimento, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua.

2. Tali stazioni saranno di norma collocate in prossimità dell'imboccatura del porto, in zone isolabili e facilmente accessibili dai mezzi di soccorso.

#### **Art.21 - Piazzali per operazioni tecniche di servizio alle imbarcazioni**

1. Di norma nei porti turistici saranno previsti i seguenti spazi funzionali alle attività di riparazione, deposito, rimessaggio: – aree a disposizione per un cantiere nautico che esegue operazioni di manutenzione, carenaggio, riparazione motori e che necessita di congrui spazi di sosta a secco e a mare; – aree attrezzate al di fuori della cinta del cantiere per la manutenzione e le riparazioni "fai da te"; – aree a disposizione per sosta a secco di imbarcazioni a richiesta dell'utenza per finalità varie (rimessaggio all'aperto o al coperto; aree di attesa di trasferimento; aree per trattative di vendita).

2. L'accessibilità a tali aree dovrà esser garantita da una viabilità interna al porto turistico che si sviluppi al di fuori dell'area di cantiere, al fine di evitare inopportune e pericolose interferenze.

#### **Art.22 - Scali di alaggio, scivoli, e mezzi di sollevamento**

1. In ambito portuale è necessario sia garantita la presenza di impianti di alaggio e varo a servizio della cantieristica e dell'area per il rimessaggio delle imbarcazioni, ciascun porto pertanto deve essere dotato almeno di: – uno scalo di alaggio dimensionato in base alle dimensioni medie degli scafi presenti in porto o in alternativa di mezzi meccanici per il sollevamento dei natanti; – uno scivolo di tipo fisso o galleggiante per natanti con carrello.

#### **Art.23 - Telefonia fissa**

1. Le cabine telefoniche pubbliche devono essere indicativamente previste nella misura di almeno 1 ogni 100 posti barca, ulteriori dotazioni dovranno essere valutate in relazione alla crescente diffusione della telefonia mobile.

## **Art. 24 - Pronto soccorso**

Ai fini della tutela della salute delle persone è necessario che il porto sia dotato dei seguenti servizi: – cassetta di pronto soccorso e medico reperibile per porti con capacità fino a 500 posti barca; infermeria attrezzata e medico reperibile per porti con capacità superiore ai 500 posti barca e nel caso di porti lontani dal pronto soccorso. – un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza a pronto soccorso ospedaliero locale.

***Testo della L.R. Toscana n. 65 del 10 novembre 2014 (entrata in vigore il 27.11.2014).***

***3.8.1.1.1 Legge regionale 10 novembre 2014, n. 65***

***3.8.1.1.2 Norme per il governo del territorio.***

***3.8.1.1.3 Bollettino Ufficiale n. 53, parte prima, del 12 novembre 2014***

Il Consiglio regionale

Visto l'articolo 117, terzo e quarto comma, della Costituzione;

Visto l'articolo 4, comma 1, lettere l, m, n, o, v, z, e l'articolo 69 dello Statuto;

Vista la legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica);

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

Vista la legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette);

Vista la legge 17 febbraio 1992, n. 179 (Norme per l'edilizia residenziale pubblica);

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale);

Visto il decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (Orientamento e modernizzazione del settore forestale, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57 );

Visto il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 );

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale);

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 (Misure urgenti per la crescita del Paese), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 ;

Visto il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013 n. 98 ;

Vista la legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni);

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive);

Visto il decreto ministeriale 2 aprile 1968, n. 1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765 );

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112 , convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 );

Vista la legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche);

Vista la legge regionale 3 novembre 1998, n. 78 (Testo Unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili);

Vista la legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 );

Vista la legge regionale 21 marzo 2000, n. 39 (Legge forestale della Toscana);

Vista la legge regionale 28 dicembre 2000, n. 81 (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative);

Vista la legge regionale 7 febbraio 2005, n. 28 (Codice del Commercio. Testo unico in materia di commercio in sede fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti);

Vista la legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 (Norme sul procedimento amministrativo per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa);

Vista la legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 (Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell'economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente);

Vista la legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica "VAS", di valutazione di impatto ambientale "VIA" e di valutazione di incidenza);

Vista la legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 "Disposizioni in materia di energia" e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");

Vista la legge regionale 1 agosto 2011, n. 35 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico regionale e per la realizzazione di opere private. Modifiche alla legge regionale 3 settembre 1996, n. 76 "Disciplina degli accordi di programma");

Vista la legge regionale 27 dicembre 2011, n. 68 (Norme sul sistema delle autonomie locali);

Vista la legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell’Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005 );

Visti i pareri favorevoli espressi dal Consiglio delle autonomie locali nelle sedute dell’11 dicembre 2013 e dell’8 aprile 2014;

Visto il parere istituzionale favorevole condizionato della Prima commissione consiliare, espresso nella seduta del 3 aprile 2014;

Considerato quanto segue:

1. L'esigenza di pervenire ad un sistema complessivo del governo del territorio che, alla luce dell'esperienza maturata nell'applicazione della previgente legislazione, garantisca un'azione pubblica più efficace;
2. L'esigenza di mantenere la “governance territoriale” quale modello di relazioni tra soggetti pubblici competenti in materia di governo del territorio nel rispetto dei principio di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza e di garantire al contempo una maggiore responsabilizzazione di ciascun soggetto;
3. La necessità di rendere effettivo il principio per il quale nuovi impegni di suolo sono ammessi solo se non sussistono possibilità di riuso degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti con l'introduzione di meccanismi codificati volti a contrastare il consumo di nuovo suolo;
4. La necessità di definire in modo puntuale il territorio urbanizzato, differenziando le procedure per intervenire all'interno dello stesso da quelle per la trasformazione in aree esterne, con particolare riferimento alla salvaguardia del territorio rurale e al fine di promuovere il riuso e la riqualificazione delle aree urbane degradate o dismesse;
5. La necessità, per i comuni, di specificare nei propri atti di programmazione e di sviluppo del territorio i confini del territorio urbano e quelli del territorio agricolo;
6. La necessità di pervenire ad una revisione generale della normativa del governo del territorio per ciò che attiene ai principi, ai soggetti, alle procedure, alle forme di collaborazione interistituzionale e di risoluzione dei conflitti, alla tutela del paesaggio e alla qualità del territorio, ai contenuti dei piani e alla partecipazione;



7. La necessità di introdurre nuovi elementi per favorire la partecipazione dei cittadini alla formazione degli atti di governo del territorio secondo criteri di trasparenza e celerità di procedure anche al fine di costituire una sorta di filiera partecipativa in grado garantire un miglior grado di conoscenza generale degli atti in discussione;
8. La necessità di considerare la partecipazione come componente ordinaria delle procedure di formazione dei piani affinché sia resa più trasparente e coerente, ed i soggetti istituzionali, i cittadini e gli attori economici possano partecipare, ognuno per le proprie funzioni, alla costruzione e gestione di decisioni;
9. La necessità di assegnare un ruolo più significativo dell'attività agricola riconosciuta come attività economico-produttiva, nella funzione di rispetto e valorizzazione dell'ambiente accompagnate dalla contemporanea previsione di procedure semplificate;
10. L'esigenza di porre una particolare attenzione alla tutela paesaggistica nel rispetto dei principi generali del d.lgs. 42/2004 specificando le valenze del piano di indirizzo territoriale (PIT) come piano paesaggistico;
11. La necessità di disporre che la pianificazione territoriale e urbanistica concorrano alla formazione delle politiche per la casa riconoscendo gli alloggi sociali come standard urbanistico, da assicurare mediante cessione di aree, di unità immobiliari o di oneri aggiuntivi a destinazione vincolata;
12. L'esigenza di disciplinare le forme della pianificazione intercomunale con l'introduzione del piano strutturale intercomunale in applicazione della normativa statale e regionale sulle autonomie locali che insieme alla conferenza di copianificazione diventa riferimento qualificante per garantire una progettazione unitaria e multisettoriale delle trasformazioni a livello d'area vasta;
13. La necessità di introdurre alcune procedure semplificate per l'adozione di varianti agli strumenti urbanistici relative al territorio urbanizzato, nonché tempi certi per la loro approvazione anche attraverso la riduzione dei tempi previsti per alcune procedure amministrative mantenendo un'ottica di sostenibilità di lungo periodo e di prospettiva territoriale più ampia;

14. La necessità di rivedere il modo in cui si esplica il principio di sussidiarietà da valutare, in particolare, in relazione al principio di adeguatezza, al fine di raggiungere un maggior grado di efficacia delle politiche del governo del territorio anche attraverso la determinazione di tempi certi per i procedimenti urbanistici;
15. La necessità di mantenere l'istituto della conferenza paritetica interistituzionale come strumento di riferimento per la regolazione dei conflitti, dotandola dei poteri necessari ad assicurare il recepimento delle proprie conclusioni;
16. La necessità di introdurre l'istituto della perequazione territoriale finalizzata a ridistribuire e compensare i vantaggi e gli oneri di natura territoriale e ambientale derivanti dalla scelte di pianificazione nei casi in cui si ricorre alla conferenza di copianificazione con l'impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato;
17. La necessità di definire i caratteri e le finalità della perequazione urbanistica e quelli della compensazione urbanistica con l'attribuzione di facoltà edificatorie o di aree in permuta ai proprietari di immobili sui quali sono realizzati interventi pubblici o di interesse pubblico di iniziativa comunale;
18. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 83/2012 convertito dalla l. 134/2012 in materia di attività edilizia libera;
19. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 69/2013 convertito dalla l. 98/2013 , in materia di ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione senza rispetto della sagoma, di procedimento per il rilascio del permesso di costruire, di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), di agibilità parziale;
20. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale le disposizioni conseguenti a quanto previsto dal d.l. 133/2014 con particolare riguardo alle procedure di semplificazione in materia edilizia;
21. La necessità di introdurre nell'ordinamento regionale il riferimento alla città metropolitana anche in relazione a quanto previsto dalla l. 56/2014 ;

22. La necessità di dare adeguata applicazione ai principi contenuti nella sentenza della Corte Costituzionale 64/2013 per quanto attiene le opere e le attività escluse dai controlli nelle zone soggette a rischio sismico;

23. La necessità di prevedere disposizioni volte a razionalizzare il patrimonio edilizio esistente e la rigenerazione delle aree urbane degradate anche attraverso misure incentivanti;

24. La necessità di riconoscere la situazione di eccezionale difficoltà dei settori produttivi e di incentivare la permanenza delle attività produttive nel territorio regionale ovvero il loro ordinato sviluppo, consentendo ai comuni, in presenza delle garanzie inerenti la tutela della salute umana, la sicurezza sui luoghi di lavoro e la dotazione degli standard, l'ampliamento degli edifici e degli insediamenti industriali, artigianali e comunque produttivi anche in deroga alle distanze stabilite dall'articolo 9 del d.m. 144/1968, n. 1444.

25. L'opportunità di riformulare la disposizione in materia di regolarità contributiva in modo da rendere più efficienti le relazioni tra enti competenti al controllo della regolarità contributiva e al controllo dell'attività edilizia;

26. L'opportunità di disciplinare l'intervento sostitutivo della Regione nei casi in cui il comune non proceda alla demolizione di opere abusive e l'opportunità di disciplinare il procedimento di annullamento del titolo edilizio da parte della Regione;

27. L'opportunità di riformulare gli istituti dell'edilizia al fine di operare chiarezza terminologica e completezza della trattazione in sintonia con il d.p.r. 380/2001 ;

28. La necessità di prevedere un insieme di disposizioni transitorie al fine di graduare l'inserimento dei contenuti delle nuove previsioni normative negli strumenti di pianificazione degli enti locali;

Approva la presente legge

## **TITOLO I**

### ***- Disposizioni generali***

## **CAPO I**

### ***- Principi generali***

#### **Art. 1 - Oggetto e finalità**

1. La presente legge detta le norme per il governo del territorio al fine di garantire lo sviluppo sostenibile delle attività rispetto alle trasformazioni territoriali da esse indotte anche evitando il nuovo consumo di suolo, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale inteso come bene comune e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento del bene stesso, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.

2. Ai fini di cui al comma 1, i comuni, la città metropolitana, le province e la Regione perseguono, nell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge:

a) la conservazione e la gestione del patrimonio territoriale, promuovendone la valorizzazione in funzione di uno sviluppo locale sostenibile e durevole;

b) la riduzione dei fattori di rischio connessi all'utilizzazione del territorio in funzione di maggiore sicurezza e qualità di vita delle persone;

c) la valorizzazione di un sistema di città e insediamenti equilibrato e policentrico, promuovendo altresì la massima sinergia e integrazione tra i diversi territori della Regione;

d) lo sviluppo delle potenzialità multifunzionali delle aree agricole e forestali, della montagna e della fascia costiera, coniugando funzioni produttive con funzioni di presidio idrogeologico, ambientale e paesaggistico;

e) lo sviluppo di politiche territoriali attente all'innovazione di prodotto e di processo privilegiando le opportunità economiche e l'innovazione delle attività così da consentirne lo sviluppo nel tempo;

f) una qualità insediativa ed edilizia sostenibile che garantisca:

- 1) la salute ed il benessere degli abitanti e dei lavoratori;
  - 2) la piena accessibilità degli spazi pubblici per la generalità della popolazione;
  - 3) la salvaguardia e la valorizzazione degli spazi agricoli periurbani;
  - 4) la produzione locale di energia e la riduzione dei consumi energetici;
  - 5) il risparmio idrico;
- g) l'organizzazione delle infrastrutture per la mobilità che garantisca l'accessibilità all'intero sistema insediativo e all'intermodalità;
- h) l'effettiva ed adeguata connettività della rete di trasferimento dati su tutto il territorio regionale.

#### **Art. 2 - Il governo del territorio**

1. Ai fini della presente legge, si definisce governo del territorio l'insieme delle attività che concorrono ad indirizzare, pianificare e programmare i diversi usi e trasformazioni del territorio, con riferimento agli interessi collettivi e alla sostenibilità nel tempo.
2. Il governo del territorio si esplica mediante il coordinamento intersettoriale delle politiche, la coerenza dei piani e dei programmi di settore con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, mediante il coordinamento e la collaborazione tra i diversi livelli territoriali di governo.

#### **Art. 3 - Il patrimonio territoriale**

1. La Regione promuove e garantisce la riproduzione del patrimonio territoriale in quanto bene comune costitutivo dell'identità collettiva regionale con le modalità di cui all'articolo 5. Per patrimonio territoriale si intende l'insieme delle strutture di lunga durata prodotte dalla coevoluzione fra ambiente naturale e insediamenti umani, di cui è riconosciuto il valore per le generazioni presenti e future. Il riconoscimento di tale valore richiede la garanzia di esistenza del patrimonio territoriale quale risorsa per la produzione di ricchezza per la comunità.
2. Il patrimonio territoriale di cui al comma 1, è riferito all'intero territorio regionale ed è costituito da:

a) la struttura idro-geomorfologica, che comprende i caratteri geologici, morfologici, pedologici, idrologici e idraulici;

b) la struttura ecosistemica, che comprende le risorse naturali aria, acqua, suolo ed ecosistemi della fauna e della flora;

c) la struttura insediativa, che comprende città e insediamenti minori, sistemi infrastrutturali, artigianali, industriali e tecnologici;

d) la struttura agro-forestale, che comprende boschi, pascoli, campi e relative sistemazioni nonché i manufatti dell'edilizia rurale.

3. Le componenti di cui al comma 2, e le relative risorse non possono essere ridotte in modo irreversibile. Le azioni di trasformazione del territorio devono essere considerate in base ad un bilancio complessivo degli effetti su tutte le componenti.

4. Il patrimonio territoriale come definito al comma 2 comprende altresì il patrimonio culturale costituito dai beni culturali e paesaggistici, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 ), di seguito indicato come "Codice", e il paesaggio così come definito all'articolo 131 del Codice.

5. Gli elementi costitutivi del patrimonio territoriale, le loro interrelazioni e la loro percezione da parte delle popolazioni esprimono l'identità paesaggistica della Toscana.

#### **Art. 4 - Tutela del territorio e condizioni per le trasformazioni. Individuazione del perimetro del territorio urbanizzato**

1. Nessun elemento costitutivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, può essere ridotto in modo irreversibile.

2. Le trasformazioni che comportano impegno di suolo non edificato a fini insediativi o infrastrutturali sono consentite esclusivamente nell'ambito del territorio urbanizzato quale individuato dal piano strutturale ai sensi dei commi 3 e 4, tenuto conto delle relative indicazioni del piano di indirizzo territoriale (PIT), salvo quanto previsto dal comma 7. Non sono comunque consentite nuove edificazioni residenziali fuori del territorio urbanizzato, fermo restando quanto previsto dal titolo IV, capo III.

3. Il territorio urbanizzato è costituito dai centri storici, le aree edificate con continuità dei lotti a destinazione residenziale, industriale e artigianale, commerciale, direzionale, di servizio, turistico-ricettiva, le attrezzature e i servizi, i parchi urbani, gli impianti tecnologici, i lotti e gli spazi ineditati interclusi dotati di opere di urbanizzazione primaria.

4. L'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato tiene conto delle strategie di riqualificazione e rigenerazione urbana, ivi inclusi gli obiettivi di soddisfacimento del fabbisogno di edilizia residenziale pubblica, laddove ciò contribuisca a qualificare il disegno dei margini urbani.

5. Non costituiscono territorio urbanizzato:

a) le aree rurali intercluse, che qualificano il contesto paesaggistico degli insediamenti di valore storico e artistico, o che presentano potenziale continuità ambientale e paesaggistica con le aree rurali periurbane, così come individuate dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica dei comuni, nel rispetto delle disposizioni del PIT;

b) l'edificato sparso o discontinuo e le relative aree di pertinenza.

6. Per i nuclei presenti nel territorio rurale si applica l'articolo 65.

7. Fermo restando quanto disposto dai commi 1 e 2, le trasformazioni non residenziali al di fuori del territorio urbanizzato, che comportino impegno di suolo non edificato, sono consentite esclusivamente con il procedimento di cui all'articolo 25, al fine di verificarne la sostenibilità per ambiti sovracomunali.

8. Fermo restando quanto previsto ai commi 3 e 4, nuovi impegni di suolo a fini insediativi o infrastrutturali sono consentiti esclusivamente qualora non sussistano alternative di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti. Essi devono in ogni caso concorrere alla riqualificazione dei sistemi insediativi e degli assetti territoriali nel loro insieme, nonché alla prevenzione e al recupero del degrado ambientale e funzionale.

9. L'individuazione dei tracciati delle infrastrutture lineari persegue la massima coerenza possibile con le invarianti strutturali di cui all'articolo 5, come specificate dagli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, comma 2.

10. I nuovi insediamenti, gli interventi di sostituzione dei tessuti insediativi e i mutamenti delle destinazioni d'uso che comportano aumento del fabbisogno di dotazioni pubbliche sono in ogni caso subordinati all'esistenza delle condizioni che garantiscono le prestazioni necessarie alla corretta riproduzione del patrimonio territoriale o alla contestuale realizzazione degli interventi necessari a tal fine. Sono comunque da garantire l'accesso ai servizi di interesse pubblico e le prestazioni dei servizi stessi. Sono, in ogni caso, assicurati:

- a) la sicurezza idrogeologica;
- b) l'approvvigionamento idrico e la depurazione delle acque;
- c) la disponibilità dell'energia;
- d) l'adeguata capacità delle infrastrutture di mobilità carrabile, pedonale e ciclabile e l'accessibilità al trasporto collettivo;
- e) un'adeguata qualità degli insediamenti, con riferimento ai requisiti di cui all'articolo 60;
- f) la gestione delle diverse tipologie di rifiuti.

#### **Art. 5 - Le invarianti strutturali**

1. Per invarianti strutturali si intendono i caratteri specifici, i principi generativi e le regole che assicurano la tutela e la riproduzione delle componenti identitarie qualificative del patrimonio territoriale. Caratteri, principi e regole riguardano:

- a) gli aspetti morfotipologici e paesaggistici del patrimonio territoriale;
- b) le relazioni tra gli elementi costitutivi del patrimonio territoriale;
- c) le regole generative, di utilizzazione, di manutenzione e di trasformazione del patrimonio territoriale che ne assicurano la persistenza.

2. L'individuazione delle invarianti strutturali riguarda l'intero territorio, comprese le sue parti degradate. Salvo espressa disciplina dello strumento della pianificazione territoriale, l'individuazione delle invarianti strutturali non costituisce un vincolo di non modificabilità del bene ma il riferimento per definire le condizioni di trasformabilità.



3. Il riconoscimento delle invarianti strutturali e la loro disciplina richiedono:

a) la rappresentazione dei caratteri che qualificano gli elementi e le relazioni costitutive di ciascuna invariante;

b) l'individuazione dei principi generativi e delle regole che ne hanno consentito la riproduzione nel tempo;

c) la valutazione dello stato di conservazione dell'invariante, la definizione delle azioni per mitigare o superare le criticità e per valorizzare le potenzialità d'uso e prestazionali.

#### **Art. 6 - Lo statuto del territorio**

1. Lo statuto del territorio costituisce l'atto di riconoscimento identitario mediante il quale la comunità locale riconosce il proprio patrimonio territoriale e ne individua le regole di tutela, riproduzione e trasformazione.

2. Lo statuto del territorio comprende gli elementi che costituiscono il patrimonio territoriale ai sensi dell'articolo 3, e le invarianti strutturali di cui all'articolo 5.

3. Lo statuto del territorio, quale elemento fondativo e costitutivo per il governo del territorio, è formulato ad ogni livello di pianificazione territoriale, in coerenza con le funzioni proprie di ogni soggetto di cui all'articolo 8, mediante la partecipazione delle comunità interessate ai sensi dell'articolo 36.

4. Lo statuto del territorio costituisce il quadro di riferimento prescrittivo per le previsioni di trasformazione contenute negli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11.

5. Lo statuto del territorio regionale contenuto nel PIT concorre alla tutela e alla valorizzazione del paesaggio, ai sensi degli articoli 131, 135, 143 e 145 del Codice. Gli statuti della pianificazione provinciale e comunale si conformano allo statuto del territorio regionale, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice.

#### **Art. 7 - Limitazioni alle facoltà di godimento dei beni compresi nello statuto del territorio**

1. L'individuazione, nell'ambito dello statuto del territorio, delle invarianti strutturali, costituisce accertamento delle caratteristiche intrinseche e

connaturali dei beni immobili in esso ricompresi. Le conseguenti limitazioni alle facoltà di godimento dei beni immobili, individuati sulla base dei principi stabiliti dalla legge statale, contenute nello statuto medesimo, non danno luogo ad alcun indennizzo.

## **CAPO II**

### ***- Soggetti e atti del governo del territorio***

#### **Art. 8 - I soggetti**

1. Le funzioni amministrative relative al governo del territorio sono esercitate, nell'ambito delle rispettive competenze, dai comuni, dalle unioni di comuni, dalle province, dalla città metropolitana e dalla Regione, secondo i principi di collaborazione istituzionale, sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza.

2. I comuni esercitano le funzioni primarie ed essenziali della pianificazione urbanistica.

3. La Regione assicura che il sistema del governo del territorio si attui nel rispetto delle finalità della presente legge e riconosce nella pianificazione di area vasta uno dei suoi principali componenti.

4. I soggetti istituzionali di cui al comma 1, disciplinano la tutela, la valorizzazione e le trasformazioni territoriali mediante gli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11. Essi assicurano altresì, ciascuno per le proprie competenze, che gli atti di governo del territorio si formino nel rispetto delle disposizioni della presente legge e dei relativi regolamenti di attuazione, in conformità al PIT e in coerenza con gli atti di governo del territorio degli altri livelli istituzionali.

5. I soggetti pubblici e privati nonché i cittadini singoli o associati partecipano alla formazione degli atti di governo del territorio secondo le disposizioni della presente legge.

#### **Art. 9 - Partecipazione agli atti di competenza statale**

1. La Regione partecipa alla definizione e all'attuazione dei piani e programmi di competenza statale, con particolare riferimento alla stipulazione degli accordi e delle intese interistituzionali. Essa garantisce, nelle sedi relative, il rispetto dei principi di cui al capo I, nonché la coerenza degli atti statali con gli strumenti della pianificazione territoriale e con gli strumenti di pianificazione

urbanistica adottati e approvati dai soggetti competenti in attuazione della presente legge.

2. Ai fini del comma 1, la Regione partecipa alle intese per l'individuazione delle infrastrutture, opere e insediamenti di interesse statale, secondo quanto espressamente disposto dalle medesime norme statali. Contribuisce inoltre alla localizzazione, nel territorio regionale, delle stesse opere, infrastrutture ed insediamenti, in attuazione dei criteri strategici concordati con lo Stato e con gli ulteriori soggetti eventualmente partecipanti all'intesa, relativamente alle caratteristiche tipologiche, economico-finanziarie e qualitative delle opere di cui si tratti.

3. Nell'ambito delle procedure di cui al presente articolo, la Regione assicura altresì la partecipazione degli enti locali interessati ed il coinvolgimento degli stessi nel processo di formazione degli atti di propria competenza, richiedendone in ogni caso il relativo parere e conformandosi ad esso nei casi di esclusiva rilevanza locale.

#### **Art. 10 - Atti di governo del territorio**

1. Sono atti di governo del territorio gli strumenti della pianificazione di cui ai commi 2 e 3, i piani e programmi di settore e gli accordi di programma di cui all'articolo 11.

2. Sono strumenti della pianificazione territoriale:

a) il piano di indirizzo territoriale (PIT);

b) il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC);

c) il piano territoriale della città metropolitana (PTCM);

d) il piano strutturale comunale;

e) il piano strutturale intercomunale;

f) il piano territoriale della città metropolitana di cui all'articolo 18, comma 7, del decreto-legge 6 luglio 2012 n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135 ;

3. Sono strumenti della pianificazione urbanistica:

a) il piano operativo comunale;

b) i piani attuativi, comunque denominati.

#### **Art. 11 - Piani, programmi di settore e accordi di programma**

1. I piani, i programmi di settore e gli atti di programmazione, comunque denominati, dei soggetti di cui all'articolo 8, sono atti di governo del territorio qualora producano effetti territoriali o comportino variazioni agli strumenti della pianificazione territoriale o urbanistica.

2. I piani e i programmi di settore di cui al comma 1, sono approvati secondo le disposizioni di cui al titolo II, capo I.

3. Gli accordi di programma sono atti di governo del territorio qualora incidano sull'assetto del territorio, comportando variazioni al piano strutturale e al piano operativo.

4. Alle varianti al piano strutturale e al piano operativo necessarie per gli accordi di programma di cui al comma 3, si applicano le disposizioni di cui al titolo II, capo I.

#### **Art. 12 - Competenze nella formazione degli atti**

1. La Regione approva il PIT, i piani e i programmi di settore nonché gli atti di programmazione regionali comunque denominati.

2. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, la provincia approva il PTC, i piani e i programmi di settore nonché gli atti di programmazione provinciali comunque denominati.

3. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, la città metropolitana, approva il PTCM, i piani e i programmi nonché gli atti di programmazione comunque denominati.

4. Nel rispetto del PIT e in conformità con i suoi contenuti di piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, nonché nel rispetto del PTC e del PTCM di riferimento, il comune approva:

- a) il piano strutturale;
- b) il piano strutturale intercomunale relativamente alle parti del territorio di propria competenza;
- c) il piano operativo;
- d) i piani attuativi;
- e) i piani e i programmi di settore e gli atti di programmazione comunali comunque denominati.

#### **Art. 13 - Misure cautelari**

1. Il Presidente della Giunta regionale può approvare in via eccezionale particolari disposizioni cautelari con l'effetto di sospendere l'efficacia totale o parziale delle parti degli atti di governo del territorio con esse contrastanti, nei casi di cui agli articoli 24 e 25 della legge regionale 29 dicembre 2003, n. 67 (Ordinamento del sistema regionale della protezione civile e disciplina della relativa attività), nonché negli altri casi in cui la legge attribuisca alla Regione poteri straordinari connessi a situazioni di necessità e di urgenza.

2. Le misure di cui al comma 1, cessano di avere efficacia non appena hanno raggiunto gli obiettivi per i quali la legge le prevede e comunque non oltre dodici mesi dalla loro adozione. Le misure sono motivatamente rinnovabili una sola volta.

## **TITOLO II**

### ***- Norme procedurali per la formazione degli atti di governo del territorio***

#### **CAPO I**

##### ***- Disposizioni procedurali comuni***

#### **Art. 14 - Disposizioni generali per la valutazione ambientale strategica degli atti di governo del territorio e delle relative varianti**

1. Gli atti di governo del territorio e le relative varianti sono assoggettati al procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS) nei casi e secondo le modalità indicati dalla legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica "VAS", di valutazione di impatto

ambientale “VIA” e di valutazione di incidenza), e dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

2. Per evitare duplicazioni procedurali, non è necessaria la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del d.lgs. 152/2006 , né la VAS per le varianti agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica che costituiscono adeguamento a piani sovraordinati che aumentano le tutele ambientali e già assoggettati a VAS.

3 . Non sono sottoposte a VAS né a verifica di assoggettabilità i piani e i programmi di cui alla presente legge e relative varianti, ove non costituenti quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o, comunque, la realizzazione di progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale (VIA) o a verifica di assoggettabilità a VIA, di cui agli allegati II, III e IV del d.lgs. 152/2006 .

#### **Art. 15 - Monitoraggio**

1. La Regione, le province, la città metropolitana, e i comuni, sulla base del monitoraggio degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica effettuato dall'osservatorio paritetico della pianificazione di cui all'articolo 54, verificano il perseguimento delle finalità di cui al titolo I, capo I.

2. Il monitoraggio di cui al comma 1, è svolto sulla base di selezionati elementi conoscitivi conferiti e trattati da Regione, province, città metropolitana e comuni, secondo le modalità indicate nel regolamento di cui all'articolo 56.

3. I soggetti istituzionali di cui al comma 1, collaborano all'implementazione dei dati conoscitivi anche al fine del contrasto all'abusivismo.

4. Al fine di valutare l'efficacia della presente legge e lo stato complessivo della pianificazione, la Regione promuove il confronto con le rappresentanze istituzionali, le parti sociali, le associazioni ambientaliste, il mondo della cultura, delle università e delle professioni. Con deliberazione la Giunta regionale organizza le modalità attuative del confronto.

5. La Giunta regionale informa il Consiglio regionale delle attività di monitoraggio di cui al comma 1, e degli esiti delle valutazioni di cui al comma 4 con cadenza biennale.

## **Art. 16 - Norme procedurali per gli atti di governo del territorio**

1. Le disposizioni del presente capo si applicano alla formazione:

a) del PIT e sue varianti;

b) del PTC e sue varianti;

c) del PTCM e sue varianti;

d) del piano strutturale e sue varianti ad esclusione di quelle di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3, 34 e 35;

e) del piano operativo e sue varianti ad esclusione di quelle di cui agli articoli 30, 31, comma 3, 34 e 35;

f) dei piani e programmi di settore e degli atti di programmazione comunque denominati di competenza dei soggetti istituzionali di cui all'articolo 8 e delle varianti richieste da accordi di programma di cui all'articolo 11, ad esclusione delle varianti di cui agli articoli 34 e 35.

2. Ai piani, programmi di settore e agli atti di programmazione, comunque denominati, di cui all'articolo 11, di competenza del comune che non comportano variazioni agli strumenti della pianificazione territoriale o urbanistica non si applicano l'articolo 17 e l'articolo 19, comma 6.

3. Ai piani, programmi di settore e atti di programmazione, comunque denominati, di competenza della Regione, che non contengono previsioni localizzative, non si applica l'articolo 19.

## **Art. 17 - Avvio del procedimento**

1. Ciascuno dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, trasmette agli altri soggetti istituzionali del medesimo comma, l'atto di avvio del procedimento dei piani, programmi e varianti di propria competenza, al fine di acquisire eventuali apporti tecnici. L'atto di avvio è altresì trasmesso all'ente parco competente per territorio, ove presente, e agli altri soggetti pubblici che il soggetto procedente ritenga interessati.

2. Per gli strumenti soggetti a VAS ai sensi dell'articolo 5 bis della l.r. 10/2010, l'avvio del procedimento è effettuato contemporaneamente all'invio del

documento di cui all'articolo 22 della l.r. 10/2010 , oppure del documento preliminare di cui all'articolo 23, comma 2, della medesima l.r. 10/2010.

3. L'atto di avvio del procedimento contiene:

a) la definizione degli obiettivi di piano o della variante e delle azioni conseguenti, comprese le eventuali ipotesi di trasformazioni al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato che comportino impegno di suolo non edificato per le quali si intende attivare il procedimento di cui all'articolo 25, nonché la previsione degli effetti territoriali attesi, ivi compresi quelli paesaggistici;

b) il quadro conoscitivo di riferimento comprensivo della ricognizione del patrimonio territoriale ai sensi dell'articolo 3, comma 2, e dello stato di attuazione della pianificazione, nonché la programmazione delle eventuali integrazioni;

c) l'indicazione degli enti e degli organismi pubblici ai quali si richiede un contributo tecnico specificandone la natura e l'indicazione del termine entro il quale il contributo deve pervenire;

d) l'indicazione degli enti ed organi pubblici competenti all'emanazione di pareri, nulla osta o assensi comunque denominati, necessari ai fini dell'approvazione del piano;

e) il programma delle attività di informazione e di partecipazione della cittadinanza alla formazione dell'atto di governo del territorio;

f) l'individuazione del garante dell'informazione e della partecipazione, per le finalità di cui all'articolo 36, responsabile dell'attuazione del programma di cui alla lettera e).

#### **Art. 18 - Il responsabile del procedimento e sue funzioni**

1. Il responsabile del procedimento disciplinato dal presente capo accerta e certifica che il procedimento medesimo si svolga nel rispetto delle norme legislative e regolamentari.

2. Fermo restando quanto disposto dal comma 1, il responsabile del procedimento verifica altresì, che l'atto di governo del territorio si formi nel rispetto della presente legge, dei relativi regolamenti di attuazione e delle



norme ad essa correlate, nonché in piena coerenza con gli strumenti della pianificazione territoriale di riferimento di cui all'articolo 10, comma 2, tenendo conto degli ulteriori piani o programmi di settore dei soggetti istituzionali competenti di cui all'articolo 8. A tal fine, assicura che l'atto di governo del territorio sia corredato da una relazione tecnica, nella quale siano evidenziati e certificati in particolare:

a) i profili di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione e gli eventuali piani o programmi di settore di altre amministrazioni;

b) ove si tratti di uno strumento di pianificazione urbanistica comunale, i profili di coerenza interna con gli atti comunali di governo del territorio sovraordinati;

c) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo I, capo I, con particolare riferimento alla tutela e riproduzione del patrimonio territoriale;

d) ove si tratti di uno strumento di pianificazione comunale, il rispetto dei criteri per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato di cui all'articolo 4;

e) il rispetto delle disposizioni relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 84;

f) il rispetto delle disposizioni di cui al titolo V e del relativo regolamento di attuazione di cui all'articolo 130.

3. Prima dell'adozione dell'atto, il responsabile del procedimento assicura l'acquisizione di tutti i pareri richiesti dalla legge, delle eventuali segnalazioni, proposte, contributi e condizioni, formulati dai soggetti interessati, pubblici e privati. In particolare predispone una relazione sull'attività svolta ai sensi del comma 1, del comma 2 e del presente comma che, unitamente al rapporto del garante dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 38, costituisce allegato all'atto da adottare.

4. Qualora emergano profili di incoerenza o di incompatibilità rispetto ad altri strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, il responsabile del procedimento provvede a darne tempestiva informazione ai competenti organi dell'amministrazione, anche ai fini dell'eventuale attivazione dell'accordo di pianificazione di cui all'articolo 41.

5. Il responsabile del procedimento assicura, a chiunque voglia prenderne visione, senza obbligo di specifica motivazione, l'accesso e la disponibilità degli atti amministrativi relativi ai procedimenti di formazione degli atti di governo del territorio di cui agli articoli 10 e 11 e della relazione redatta ai sensi del comma 3.

**Art. 19 - Adozione e approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale e di pianificazione urbanistica**

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 20, il soggetto istituzionale competente provvede all'adozione dello strumento della pianificazione territoriale o della pianificazione urbanistica, comunica tempestivamente il provvedimento adottato agli altri soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, e trasmette ad essi i relativi atti. Entro e non oltre il termine di cui al comma 2, tali soggetti possono presentare osservazioni allo strumento adottato.

2. Il provvedimento adottato è depositato presso l'amministrazione competente per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino ufficiale della regione Toscana (BURT). Entro e non oltre tale termine, chiunque può prenderne visione, presentando le osservazioni che ritenga opportune.

3. Per gli atti soggetti a VAS si applicano le disposizioni di cui all'articolo 8, comma 6, della l.r. 10/2010 .

4. Decorsi i termini di cui ai commi 2 e 3, e fermi restando gli adempimenti previsti dall'articolo 26 della l.r. 10/2010 per gli atti soggetti a VAS, l'amministrazione competente provvede all'approvazione dello strumento della pianificazione territoriale o urbanistica. Qualora sia stata attivata la procedura di cui agli articoli 41, 42 e 43, essa procede all'approvazione solo dopo la conclusione del relativo accordo di pianificazione.

5. Il provvedimento di approvazione contiene il riferimento puntuale alle osservazioni pervenute e l'espressa motivazione delle determinazioni conseguentemente adottate.

6. Lo strumento approvato è trasmesso ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1. La pubblicazione dell'avviso di approvazione dello strumento è effettuata decorsi almeno quindici giorni dalla suddetta trasmissione.

7. Lo strumento acquista efficacia decorsi quindici giorni dalla pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

8. Lo strumento approvato è conferito nel sistema informativo geografico regionale di cui all'articolo 56, in formato numerico alla scala adeguata, ai fini dell'implementazione del sistema informativo geografico regionale.

9. Ai fini di cui al comma 8, il regolamento di cui all'articolo 56 indica le modalità tecniche per il conferimento degli strumenti della pianificazione e dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 15, nel sistema informativo geografico regionale.

**Art. 20 - Disposizioni particolari per l'adozione e l'approvazione degli atti di governo del territorio**

1. La Regione comunica alle province, alla città metropolitana e ai comuni l'intervenuta adozione del PIT, entro e non oltre, la pubblicazione sul BURT del relativo avviso.

2. La provincia procede al deposito e alla pubblicazione del PTC solo dopo aver comunicato alla Regione e ai comuni territorialmente interessati l'avvenuta adozione.

3. La città metropolitana procede al deposito e alla pubblicazione del PTCM solo dopo aver comunicato alla Regione e ai comuni territorialmente interessati l'avvenuta adozione.

4. Il comune procede al deposito e alla pubblicazione ai sensi dell'articolo 19, comma 2, dell'avviso di adozione del piano strutturale e del piano operativo solo dopo aver trasmesso gli stessi alla Regione e alla provincia o alla città metropolitana.

5. Le osservazioni presentate dalla Regione, dalla provincia, dalla città metropolitana o dal singolo comune sugli strumenti in corso di formazione sono pubblicate sul sito istituzionale dell'ente osservante.

6. Possono costituire oggetto di osservazione:

a) da parte della Regione, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PIT e con i piani e programmi di settore o con gli atti di programmazione regionali di cui all'articolo 11;

b) da parte della provincia, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PTC e con i piani e programmi di settore o con gli atti di programmazione provinciali di cui all'articolo 11;

c) da parte della città metropolitana, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PTCM e con i piani e programmi o con gli atti di programmazione di cui all'articolo 11;

d) da parte del comune, i contenuti del PIT, del PTC o del PTCM ritenuti incompatibili con norme statutarie di tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale, oppure lesivi delle competenze di pianificazione riservate al comune dalla presente legge.

7. Possono altresì costituire oggetto di osservazione, da parte dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, anche possibili profili di contrasto con singole disposizioni della presente legge, dei relativi regolamenti di attuazione, nonché delle norme ad essa correlate.

8. Le determinazioni assunte dall'ente procedente in sede di approvazione dello strumento ai sensi dell'articolo 19, comma 5, comprensive delle controdeduzioni alle osservazioni dei soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, sono pubblicate sul sito istituzionale dell'ente medesimo.

#### **Art. 21 - Aggiornamenti del quadro conoscitivo e rettifica di errori materiali**

1. I soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, provvedono all'aggiornamento del quadro conoscitivo degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, compresi gli elaborati di cui all'articolo 96, oppure alla correzione di errori materiali in essi contenuti mediante deliberazione.

2. Ciascun soggetto di cui all'articolo 8, comma 1, trasmette agli altri soggetti istituzionali di cui al medesimo comma, la deliberazione di aggiornamento il cui avviso è pubblicato sul BURT.

## **CAPO II**

### ***- Disposizioni procedurali particolari per l'integrazione del PIT***

#### **Art. 22 - Atti di integrazione al PIT**

1. In base ai criteri individuati dal PIT e nei tempi dallo stesso stabiliti, i comuni possono procedere alla ricognizione delle aree di cui all'articolo 143, comma 4, del Codice e trasmettono la relativa proposta di ricognizione alla Regione.
2. Verificata la conformità della proposta ai criteri individuati nel PIT, assicurando la partecipazione degli organi ministeriali competenti al relativo procedimento di verifica, la Giunta regionale adotta l'atto di integrazione al PIT e procede alla sua pubblicazione ai sensi dell'articolo 19, comma 2.
3. Decorsi i termini di cui all'articolo 19, comma 2, il Consiglio regionale approva l'atto di integrazione al PIT.

## **CAPO III**

### ***- Disposizioni per la pianificazione intercomunale***

#### **Art. 23 - Adozione e approvazione del piano strutturale intercomunale dei comuni non obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali**

1. I comuni non obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali possono procedere all'adozione e all'approvazione del piano strutturale intercomunale con le modalità stabilite dal presente articolo.
2. I comuni approvano l'atto di esercizio associato del piano strutturale intercomunale, con il quale costituiscono un ufficio unico di piano mediante:
  - a) la stipula, tra di loro, della convenzione di cui agli articoli 20 e 21 della legge regionale 27 dicembre 2011, n. 68 (Norme sul sistema delle autonomie locali);
  - b) l'unione di comuni di cui fanno parte, costituita ai sensi del titolo III, capo III, della l.r. 68/2011 . In detta ipotesi, l'affidamento dell'esercizio associato all'unione avviene per convenzione stipulata ai sensi degli articoli 20 e 21 della l.r. 68/2011 , oppure per disposizione statutaria dell'unione.
3. L'esercizio associato è svolto tra comuni contermini, tenuto conto degli ambiti sovracomunali di cui all'articolo 28, salvo quanto previsto dall'articolo 24.

4. L'ente responsabile dell'esercizio associato individua il garante dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 37.

5. L'ente responsabile dell'esercizio associato avvia il procedimento del piano strutturale intercomunale ai sensi dell'articolo 17 e trasmette il relativo atto, oltre ai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, a tutti i comuni associati.

6. Qualora la proposta di piano strutturale intercomunale preveda trasformazioni al di fuori del territorio urbanizzato che comportino impegni di suolo non edificato, l'ente responsabile dell'esercizio associato convoca la conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 alla quale partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana, l'ente responsabile dell'esercizio associato e i comuni associati, nonché su indicazione della Regione, i legali rappresentanti dei comuni eventualmente interessati dagli effetti territoriali derivanti dalle previsioni. La conferenza decide a maggioranza dei presenti entro sessanta giorni dallo svolgimento della prima riunione.

7. La giunta dell'unione approva la proposta di piano strutturale intercomunale e la trasmette ai comuni interessati per l'adozione ai sensi degli articoli 18, 19 e 20. In caso di esercizio mediante convenzione tra i comuni o tra i comuni e l'unione, l'organo di indirizzo politico è individuato dalla convenzione medesima ai sensi dell'articolo 20, comma 2, lettera c), della l.r. 68/2011 .

8. Le osservazioni sono presentate all'ente responsabile dell'esercizio associato e sono istruite dall'ufficio unico di piano. L'esito dell'istruttoria è trasmesso all'organo di cui al comma 7 che predispose le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e adegua in tal senso il piano strutturale intercomunale adottato trasmettendolo ai comuni associati.

9. I comuni associati approvano il piano strutturale intercomunale controdeducendo alle osservazioni nel senso indicato dall'organo di cui al comma 7. Con l'atto di approvazione ciascun comune può apportare al piano strutturale intercomunale adottato esclusivamente le modifiche indicate dall'organo di cui al comma 7. Qualora una delle amministrazioni ritenga, a seguito delle osservazioni pervenute, di dover apportare ulteriori modifiche, trasmette le relative proposte all'ufficio unico di piano che provvede ai sensi del comma 8.

10. Il piano strutturale intercomunale diventa efficace, per i rispettivi territori, con la pubblicazione sul BURT dell'avviso dell'avvenuta approvazione da parte di ciascun comune.

11. Il piano strutturale intercomunale sostituisce, per i rispettivi territori, il piano strutturale dei comuni. Qualora non sia approvato da uno o più comuni, esso non acquista efficacia per i rispettivi territori.

12. Nel caso in cui sia necessario variare gli strumenti di pianificazione territoriale della provincia, della città metropolitana e della Regione, l'ente responsabile dell'esercizio associato promuove l'accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 41, 42 e 43.

13. Alle varianti al piano strutturale intercomunale si applicano le disposizioni del presente articolo.

14. Nel caso di varianti approvate ai sensi dell'articolo 34 e dell'articolo 35, l'ufficio di piano procede all'aggiornamento del piano strutturale intercomunale.

15. Con deliberazione della Giunta regionale sono individuate forme di incentivazione per favorire la redazione dei piani strutturali intercomunali di cui al presente articolo.

#### **Art. 24 - Adozione e approvazione del piano strutturale intercomunale dei comuni obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali**

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 252, i comuni obbligati all'esercizio associato della funzione fondamentale relativa alla pianificazione urbanistica ed edilizia di ambito comunale assolvono a detto obbligo approvando il piano strutturale intercomunale negli ambiti di cui all'allegato A della l.r. 68/2011 , mediante unione di comuni.

2. Per la formazione del piano strutturale intercomunale i comuni obbligati all'esercizio associato delle funzioni fondamentali procedono secondo le disposizioni di cui all'articolo 23. Le funzioni dell'organo di indirizzo politico di cui all'articolo 23, comma 7, sono svolte dal consiglio dell'unione.

#### **Art. 25 - Disposizioni per la pianificazione di nuovi impegni di suolo esterni al perimetro del territorio urbanizzato. Conferenza di copianificazione**

1. Le previsioni di trasformazione che comportano impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito all'articolo 4, commi 3 e 4, comprese quelle di cui all'articolo 64, comma 6, sono subordinate al previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui al presente

articolo, fatta eccezione per le previsioni di cui agli articoli 88, comma 7, lettera c), e articolo 90, comma 7, lettera b).

2. Non sono soggette alla conferenza di cui al comma 1 le previsioni che comportano impegni di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato nei seguenti casi:

a) interventi di adeguamento delle infrastrutture lineari esistenti;

b) interventi attinenti alla sicurezza e al pronto soccorso sanitario;

c) ampliamento delle strutture esistenti artigianali, industriali, o produttrici di beni e servizi, purché finalizzato al mantenimento delle funzioni produttive;

d) ampliamento delle opere pubbliche di competenza comunale esistenti e nuove opere pubbliche di competenza comunale necessarie a garantire i servizi essenziali, privilegiando localizzazioni che contribuiscono a qualificare il disegno dei margini urbani;

e) varianti al piano strutturale che costituiscono adeguamento ai piani di settore regionali approvati con il procedimento di cui al titolo II, capo I.

3. La conferenza di copianificazione è costituita dai legali rappresentanti della Regione, della provincia o della città metropolitana, del comune interessato o dell'ente responsabile dell'esercizio associato, o loro sostituti sulla base dell'ordinamento dell'ente. Alla conferenza partecipano, senza diritto di voto, anche i legali rappresentanti dei comuni eventualmente interessati da effetti territoriali sovracomunali derivanti dalle previsioni, tenuto conto degli ambiti di cui all'articolo 28.

4. La conferenza di copianificazione è convocata dalla Regione entro trenta giorni dalla richiesta dell'amministrazione che intende proporre le previsioni. In sede di convocazione la Regione individua gli eventuali comuni interessati da effetti territoriali sovracomunali, i quali possono partecipare ed offrire contributi ai lavori della conferenza. Tutte le amministrazioni chiamate a partecipare alla conferenza danno avviso sul proprio sito istituzionale della data in cui si svolge, nonché dell'oggetto dalla stessa trattato. La conferenza si svolge presso la Regione. Ai soggetti partecipanti sono trasmessi gli elaborati relativi alla previsione in esame almeno quindici giorni prima della data fissata per la prima riunione della conferenza e le motivazioni della proposta.



5. La conferenza di copianificazione verifica che le previsioni proposte siano conformi al PIT, che non sussistano alternative sostenibili di riutilizzazione e riorganizzazione degli insediamenti e infrastrutture esistenti, e indica gli eventuali interventi compensativi degli effetti indotti sul territorio.

6. La conferenza di copianificazione decide a maggioranza entro il termine di trenta giorni dallo svolgimento della prima riunione. Il termine può essere sospeso una sola volta, per un periodo non superiore a trenta giorni, per acquisire integrazioni o documentazione necessaria alle determinazioni della conferenza. Il parere sfavorevole espresso dalla Regione è vincolante, salvo che in presenza di piano strutturale intercomunale, ed è espressamente motivato con riferimento ai profili di cui al comma 5.

7. A seguito del pronunciamento positivo della conferenza, il comune procede alla formazione dello strumento o dell'atto ai sensi degli articoli 18, 19 e 20. L'approvazione delle previsioni comporta integrazione dei contenuti del PTC o del PTCM, ove necessario mediante ratifica, entro trenta giorni, da parte della provincia o della città metropolitana.

8. Nel caso in cui la conferenza accerti la necessità di variare il PIT si procede mediante accordo di pianificazione ai sensi dell'articolo 42.

9. I nuovi impegni di suolo comportanti effetti territoriali sovracomunali sono oggetto di perequazione territoriale ai sensi dell'articolo 102 con le modalità indicate dalla conferenza di copianificazione nel pronunciamento di cui al comma 7.

#### **Art. 26 - Disposizioni per la pianificazione delle grandi strutture di vendita**

1. Sono soggette alla conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25:

a) le previsioni di grandi strutture di vendita o di aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelli delle grandi strutture, al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato, che comportano impegno di suolo non edificato;

b) le previsioni di grandi strutture di vendita o di aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelli delle grandi strutture, all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, anche se si sostanziano in interventi di riutilizzo del patrimonio edilizio esistente.

2. La conferenza di copianificazione verifica le previsioni di cui ai commi 1, sulla base di quanto previsto dall'articolo 25, comma 5. e dei seguenti criteri:

a) la capacità di assorbimento, da parte dell'infrastrutturazione stradale e ferroviaria presente nel territorio del comune e in quello dell'ambito di interesse sovracomunale, del carico di utenze potenziali connesso al nuovo esercizio;

b) il livello di emissioni inquinanti, comprensivo dell'incremento dovuto alla movimentazione veicolare attesa dalla nuova struttura di vendita;

c) la sostenibilità rispetto alla tutela del valore paesaggistico dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO) sulla base delle tipologie individuate dalla Convenzione per la salvaguardia del patrimonio mondiale, culturale ed ambientale, firmata a Parigi il 16 novembre 1972, dai Paesi aderenti all'UNESCO, delle reti di fruizione storica del territorio e dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice;

d) le conseguenze attese sulla permanenza degli esercizi commerciali di prossimità, al fine di garantire i servizi essenziali nelle aree più scarsamente popolate;

e) le conseguenze attese sui caratteri specifici e sulle attività presenti nei centri storici compresi nell'ambito sovracomunale, e le necessarie garanzie di permanenza delle attività commerciali d'interesse storico, di tradizione e di tipicità.

3. Alla conferenza di copianificazione avente ad oggetto le previsioni di cui al comma 1, lettera b), partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune interessato.

#### **Art. 27 - Disposizioni per la pianificazione delle medie strutture di vendita**

1. Le previsioni di medie strutture di vendita che comportano impegno di suolo non edificato al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato sono soggette alla conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 qualora risultino:

a) non inferiori a 2.000 metri quadrati di superficie di vendita per i comuni di cui all'articolo 15, comma 1, lettera e), numero 2), della legge regionale 7 febbraio 2005, n. 28 (Codice del Commercio. Testo unico in materia di commercio in sede

fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti);

b) non inferiori a 1.000 metri quadrati di superficie di vendita per i comuni diversi da quelli di cui di cui all'articolo 15, comma 1, lettera e), numero 2), della l.r. 28/2005 .

2. Alla conferenza di copianificazione partecipano la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune interessato.

3. Non sono soggette alla conferenza di copianificazione le previsioni di medie strutture di vendita per i comuni con popolazione residente pari o superiore a 50 mila abitanti.

#### **Art. 28 - Ambiti sovracomunali**

1. Gli ambiti sovracomunali di cui all'articolo 4, comma 7, sono costituiti dagli ambiti individuati con deliberazione del Consiglio regionale su proposta della Giunta regionale, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, fermo restando quanto previsto all'articolo 225.

2. La deliberazione di cui al comma 1 integra il quadro conoscitivo del PIT e le sue modifiche costituiscono aggiornamento dello stesso con le procedure di cui all'articolo 21.

### **CAPO IV**

#### ***- Disposizioni procedurali semplificate***

#### **Art. 29 - Varianti al piano strutturale relative a prescrizioni localizzative**

1. Alle varianti al piano strutturale che attuano le prescrizioni concernenti l'individuazione di ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza regionale, provinciale o della città metropolitana di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), all'articolo 90, comma 7, lettera b), e all'articolo 91, comma 7, lettera b, non si applica l'articolo 17, fermo restando quanto disposto dagli articoli 18, 19 e 20.

#### **Art. 30 - Varianti semplificate al piano strutturale. Varianti semplificate al piano operativo e relativo termine di efficacia**

1. Sono definite varianti semplificate al piano strutturale le varianti che non comportano incremento al suo dimensionamento complessivo per singole destinazioni d'uso e per unità territoriale organica elementare (UTOE), e che non modificano gli standard. Sono altresì varianti semplificate al piano strutturale quelle che trasferiscono dimensionamenti, anche tra UTOE diverse, all'interno del territorio urbanizzato come definito ai sensi dell'articolo 4, comma 3, e quelle che trasferiscono dimensionamenti dall'esterno del territorio urbanizzato all'interno dello stesso.

2. Sono definite varianti semplificate al piano operativo le varianti che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato, come definito all'articolo 4, comma 3, e che non comportano variante al piano strutturale.

3. Sono escluse dal procedimento semplificato del presente articolo le varianti che introducono nel territorio urbanizzato le previsioni di cui all'articolo 26, comma 1.

4. Le previsioni incidenti sul dimensionamento del piano operativo introdotte mediante variante semplificata ai sensi del presente articolo perdono efficacia alla scadenza quinquennale dall'approvazione del piano operativo di riferimento.

5. Le varianti di cui al presente articolo sono oggetto del monitoraggio di cui all'articolo 15.

### **Art. 31 - Adeguamento e conformazione al piano paesaggistico**

1. Con riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale, agli strumenti di pianificazione urbanistica dei comuni e alle relative varianti che costituiscono adeguamento e conformazione al piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 143, commi 4 e 5, dell'articolo 145, comma 4 e dell'articolo 146, comma 5 del Codice, la Regione convoca una conferenza di servizi, detta "conferenza paesaggistica", a cui partecipano la Regione e gli organi ministeriali competenti. Alla conferenza sono invitati le province interessate o la città metropolitana e i comuni,. La conferenza paesaggistica è regolata dalle disposizioni di cui al presente articolo e in base ad appositi accordi stipulati con gli organi ministeriali competenti ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi).

2. Nel caso in cui gli organi ministeriali si esprimano in senso negativo, l'approvazione degli strumenti o delle varianti di cui al comma 1, non comporta gli

effetti di cui all'articolo 143, comma 4, o di cui all'articolo 146, comma 5, del Codice.

3. Qualora le varianti agli strumenti di cui al comma 1, costituiscano mero adeguamento e conformazione al piano paesaggistico, alle stesse si applica il procedimento di cui all'articolo 32.

#### **Art. 32 - Procedimento per l'adozione e l'approvazione delle varianti semplificate al piano strutturale e al piano operativo**

1. Il comune adotta la variante semplificata al piano strutturale o al piano operativo e pubblica sul BURT il relativo avviso, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli atti sono resi accessibili sul sito istituzionale del comune. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della riconducibilità della variante alle fattispecie di cui all'articolo 30 e 31, comma 3.

2. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione sul BURT. Le forme e le modalità di informazione e partecipazione dei cittadini sono individuate dal comune in ragione dell'entità e dei potenziali effetti delle previsioni oggetto della variante semplificata.

3. Decorso il termine di cui al comma 2, la variante è approvata dal comune che controdeduce in ordine alle osservazioni pervenute e pubblica il relativo avviso sul BURT. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

4. Il comune invia alla Regione la comunicazione dell'approvazione delle varianti semplificate di cui al comma 1.

#### **Art. 33 - Procedimento per l'approvazione dei piani attuativi**

1. Per l'adozione e l'approvazione dei piani attuativi di cui al titolo V, capo II, sezioni I e III, si applica l'articolo 111.

2. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della coerenza del piano attuativo con il piano strutturale e della conformità al piano operativo.

#### **Art. 34 - Varianti mediante approvazione del progetto**

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 9 e dall'articolo 35, nei casi in cui la legge prevede che l'approvazione del progetto di un'opera pubblica o di pubblica utilità, costituisca variante allo strumento di pianificazione territoriale o urbanistica del comune, ove non comporti effetti sovracomunali, l'amministrazione competente pubblica il relativo avviso sul BURT e rende accessibili gli atti in via telematica, dandone contestuale comunicazione alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione. Sulle osservazioni si pronuncia l'amministrazione competente adeguando gli atti, ove necessario. Qualora non siano pervenute osservazioni, la variante diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

#### **Art. 35 - Varianti mediante sportello unico per le attività produttive**

1. Il progetto di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo Sportello Unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), è corredato dagli elaborati urbanistici relativi alla proposta di variante. Qualora la proposta di variante urbanistica comporti nuovo impegno di suolo non edificato fuori dal perimetro del territorio urbanizzato si applica, ove il comune ritenga di accogliere la proposta di variante, l'articolo 25.

2. Alla conferenza di servizi di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010 sono invitate la Regione e la provincia o la città metropolitana, chiamate ad esprimere il parere sulla coerenza della proposta di variante ai propri strumenti di pianificazione territoriale e ai propri atti di programmazione. Nel caso in cui tale conferenza abbia esito favorevole, il comune deposita il progetto per trenta giorni consecutivi e ne dà avviso sul BURT. Gli interessati possono presentare osservazioni entro il termine di trenta giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT.

3. Il comune con la deliberazione di cui all'articolo 8 del d.p.r. 160/2010, controdeduce alle eventuali osservazioni pervenute e si pronuncia definitivamente sulla proposta di variante.

4. La variante al piano strutturale o al piano operativo approvata dal comune è trasmessa alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana e il relativo avviso è pubblicato sul BURT.

## CAPO V

### *- Gli istituti della partecipazione*

#### **Art. 36 - L'informazione e la partecipazione dei cittadini alla formazione degli atti di governo del territorio. Regolamento**

1. La Regione, in collaborazione con le province, la città metropolitana e i comuni, promuove e sostiene le modalità più efficaci di informazione e di partecipazione dei soggetti interessati al governo del territorio. A tal fine, con deliberazione della Giunta Regionale, promuove iniziative e strumenti di formazione e divulgazione delle metodologie, delle tecniche e delle pratiche di informazione e partecipazione nel governo del territorio, sulla base delle risorse finanziarie disponibili. Di tale deliberazione è data comunicazione alla commissione consiliare competente.
2. La Regione, le province, la città metropolitana e i comuni assicurano l'informazione e la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati alla formazione degli atti di governo del territorio di loro competenza nell'ambito dei procedimenti di cui al titolo II, capi I e II e al titolo III, capo I. Nell'ambito del procedimento di formazione dei piani attuativi, le forme e le modalità di informazione e partecipazione dei cittadini sono individuate dal comune in ragione dell'entità e dei potenziali effetti degli interventi previsti, tenuto conto dei livelli prestazionali indicati dal regolamento di cui al comma 4.
3. I risultati delle attività di informazione e partecipazione poste in essere nell'ambito dei procedimenti di formazione degli atti di governo del territorio contribuiscono alla definizione dei contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, secondo le determinazioni motivatamente assunte dall'amministrazione precedente.
4. La Regione specifica, con regolamento, le funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione secondo i contenuti previsti dagli articoli 37, 38 e 39.
5. La Giunta regionale, previa comunicazione alla commissione consiliare competente, approva idonee linee guida per garantire uniformi livelli partecipativi adeguati ai contenuti delle diverse tipologie degli atti di governo del territorio.

6. Per i piani e i programmi soggetti a VAS le attività di informazione e partecipazione di cui al presente capo sono coordinate con le attività di partecipazione di cui alla l.r. 10/2010 , nel rispetto del principio di non duplicazione.

#### **Art. 37 - Il garante dell'informazione e della partecipazione**

1. Ai fini di cui all'articolo 36, la Regione, le province, la città metropolitana e i comuni con popolazione superiore a 20 mila abitanti istituiscono un proprio garante dell'informazione e della partecipazione, disciplinandone le funzioni con riferimento al regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.
2. I comuni con popolazione non superiore a 20 mila abitanti individuano un garante dell'informazione e della partecipazione disciplinandone le funzioni con riferimento al regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.
3. Non possono rivestire il ruolo di garante dell'informazione e della partecipazione gli amministratori dell'ente, i consiglieri regionali, provinciali e comunali, il responsabile del procedimento e il progettista dell'atto di governo del territorio.

#### **Art. 38 - Funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione**

1. Nell'ambito delle competenze della Regione, delle province, della città metropolitana e dei comuni, ai fini della formazione degli atti di loro rispettiva pertinenza, il garante dell'informazione e della partecipazione assume ogni necessaria iniziativa, nelle diverse fasi procedurali di formazione degli atti di governo del territorio, per l'attuazione del programma di cui all'articolo 17, comma 3, lettera e), e per assicurare l'informazione e la partecipazione dei cittadini e di tutti i soggetti interessati. A tal fine la Regione, le province, la città metropolitana e i comuni, e assicurano che la documentazione relativa agli atti di governo del territorio risulti adeguata alle esigenze dell'informazione e della partecipazione secondo le linee guida di cui all'articolo 36, comma 4.
2. Il garante dell'informazione e della partecipazione redige un rapporto sull'attività svolta, indicando le iniziative poste in essere in attuazione del programma di cui all'articolo 17, comma 3, lettera e), ed evidenziando se le attività relative all'informazione e alla partecipazione della cittadinanza e delle



popolazioni interessate abbiano prodotto risultati significativi ai fini della formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli strumenti della pianificazione urbanistica da sottoporre all'adozione degli organi competenti. Della pubblicazione del rapporto sull'attività svolta è data comunicazione al Garante regionale dell'informazione e della partecipazione di cui all'articolo 39.

3. A seguito dell'adozione degli atti di governo del territorio, il garante dell'informazione e della partecipazione promuove le ulteriori attività di informazione necessarie nell'ambito delle procedure di cui all'articolo 20.

### **Art. 39 - Il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione**

1. Il garante regionale dell'informazione e della partecipazione è nominato dal Presidente della Giunta regionale e resta in carica per la durata della legislatura. E' scelto fra persone con adeguata preparazione professionale per lo svolgimento delle funzioni di cui all'articolo 36, fra il personale appartenente alla struttura regionale o fra soggetti esterni ad essa. Ai fini della sua nomina, non si applica la legge regionale 8 febbraio 2008, n. 5 (Norme in materia di nomine e designazioni e di rinnovo di organi amministrativi di competenza della Regione).
2. Oltre a quanto previsto dall'articolo 38, il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione, per quanto di competenza, collabora con i garanti dell'informazione e della partecipazione delle province della città metropolitana e dei comuni, assicurando loro ogni necessario supporto metodologico al fine del più efficace espletamento delle funzioni loro attribuite dalla presente legge.
3. Il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione provvede al periodico monitoraggio delle attività di informazione e partecipazione nella formazione degli strumenti della pianificazione territoriale e degli strumenti della pianificazione urbanistica di province, città metropolitana e comuni, consultando i garanti comunali e provinciali e assumendo dalle amministrazioni di riferimento le informazioni e le valutazioni inerenti le esperienze compiute e le pratiche sviluppate. Il garante regionale riferisce sul monitoraggio effettuato alla Giunta regionale ed alla commissione consiliare competente, secondo le modalità disposte dal regolamento di cui all'articolo 36, comma 4.

4. Qualora il Garante regionale dell'informazione e della partecipazione non appartenga alla struttura regionale, allo stesso è attribuita un'indennità di funzione la cui entità, calcolata in base annua, è determinata con deliberazione della Giunta regionale in misura non superiore al 44 per cento di quella spettante al Presidente della Giunta regionale.

**Art. 40 - Sostegno regionale alla informazione e partecipazione nel governo del territorio**

1. La Regione sostiene con proprie risorse le attività di province, città metropolitana e comuni, finalizzate all'informazione e alla partecipazione della cittadinanza e delle popolazioni interessate al governo del territorio, nonché all'adeguato supporto conoscitivo e documentale concernente gli atti di governo del territorio, incentivando allo scopo le modalità più efficaci di collaborazione interistituzionale e di economia di scala che ne possono derivare.

**TITOLO III**

*- Gli istituti della collaborazione interistituzionale*

**CAPO I**

*- Gli accordi di pianificazione*

**Art. 41 - Accordi di pianificazione**

1. Qualora si renda necessario, ai fini del coordinamento degli strumenti della pianificazione territoriale di cui all'articolo 10, la definizione o variazione contestuale di almeno due di essi, la Regione la provincia la città metropolitana, o il comune, in base all'interesse prevalente, promuovono la stipulazione di un accordo di pianificazione, secondo quanto previsto dal presente capo.
2. Con l'accordo di pianificazione le amministrazioni di cui al comma 1, definiscono consensualmente le modifiche da apportare ai rispettivi strumenti della pianificazione territoriale e, ove ritenuto necessario per il perseguimento degli obiettivi di governo del territorio, anche ai piani operativi con le forme e le modalità procedurali previste dall'articolo 42.
3. Nel caso in cui, nell'ambito della conferenza di servizi convocata ai sensi dell'articolo 42, comma 1, sia verificato che la proposta di piano non comporti la variazione degli altri strumenti, la conferenza prende atto dell'esito della verifica.

In tale ipotesi, il procedimento di approvazione dello strumento di pianificazione di cui si tratti, prosegue con le forme e le modalità procedurali disciplinate dal titolo II, capo I.

#### **Art. 42 - Procedura per l'accordo di pianificazione**

1. Il soggetto promotore dell'accordo di cui all'articolo 41, convoca una conferenza di servizi tra le strutture tecniche delle amministrazioni competenti al fine di esaminare il progetto predisposto, comprensivo della documentazione tecnica necessaria per l'adozione degli atti di cui agli articoli 22, 23 e 24 della l.r. 10/2010. A tal fine trasmette agli enti convocati, almeno trenta giorni prima della data di convocazione, la relativa documentazione. In detta conferenza è verificata la necessità di procedere all'accordo.

2. Il soggetto promotore acquisisce, prima della data di convocazione della conferenza di servizi, i pareri dei soggetti competenti in materia ambientale, come definiti dall'articolo 4 della l.r. 10/2010, sugli elaborati di cui al comma 1, ai fini della conclusione della conferenza.

3. Qualora, nell'ambito della conferenza convocata ai sensi del comma 1, si accerti la necessità di procedere alla modifica di almeno uno degli strumenti della pianificazione territoriale emanato da ente diverso da quello promotore, i legali rappresentanti degli enti partecipanti alla conferenza procedono, consensualmente, alla stipula di un'intesa preliminare.

4. Le amministrazioni che hanno siglato l'intesa preliminare procedono all'adozione dei relativi strumenti della pianificazione o delle loro varianti, esplicitando i contenuti dell'intesa e tenendo conto di tutte le condizioni e prescrizioni concordate con l'intesa medesima. Gli strumenti della pianificazione insieme all'intesa preliminare siglata sono depositati presso ciascuna amministrazione per sessanta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT.

5. Entro il termine perentorio di cui al comma 4, tutti possono prendere visione dell'atto e dell'intesa depositati, presentando altresì le osservazioni che ritengano opportune.

#### **Art. 43 - Conclusione dell'accordo di pianificazione**

1. Decorso il termine di cui all'articolo 42, comma 4, l'amministrazione promotrice dell'accordo di pianificazione procede alla nuova convocazione delle

altre amministrazioni partecipanti all'intesa preliminare ai fini della conclusione definitiva dell'accordo medesimo. L'accordo di pianificazione conferma l'intesa preliminare di cui all'articolo 42, comma 3, tenendo conto dei contenuti delle osservazioni eventualmente pervenute.

2. Entro sessanta giorni dalla sigla dell'accordo di pianificazione, le amministrazioni procedono contestualmente alla sua ratifica, alla controdeduzione alle eventuali osservazioni e all'approvazione dello strumento della pianificazione territoriale o della sua variante. Con l'atto di approvazione, ciascuna amministrazione può apportare allo strumento della pianificazione territoriale adottato esclusivamente le modifiche statuite nell'accordo di pianificazione. Qualora, a seguito dell'esame delle osservazioni pervenute, una delle amministrazioni ritenga di dover apportare ulteriori modifiche, provvede a convocare nuovamente le altre amministrazioni per le determinazioni di cui al presente articolo e all'articolo 42.

3. Fermo restando quanto stabilito all'articolo 44, comma 3, se l'accordo di pianificazione non è stato ratificato, nel termine di cui al comma 1, da tutte le amministrazioni che hanno sottoscritto l'intesa, ma è stato ratificato da almeno due di esse, l'amministrazione promotrice convoca una conferenza tra quelle che hanno provveduto alla ratifica al fine di valutare la possibilità e l'opportunità di confermare tale accordo. Per le opere di interesse strategico regionale di cui alla legge regionale 1 agosto 2011, n. 35 (Misure di accelerazione per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico regionale e per la realizzazione di opere private. Modifiche alla legge regionale 3 settembre 1996, n. 76 "Disciplina degli accordi di programma"), si applica l'articolo 5, comma 6, della suddetta legge.

4. Ciascuna amministrazione provvede a dare avviso sul BURT della ratifica e dell'approvazione o variazione dello strumento della pianificazione territoriale. Le determinazioni assunte hanno efficacia a decorrere dalla data di pubblicazione. Gli atti medesimi sono resi accessibili dalle stesse amministrazioni sul proprio sito istituzionale.

#### **Art. 44 - Definizione del piano regolatore dei porti di interesse nazionale**

1. Per la definizione o variazione del piano regolatore del porto di cui all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), si procede mediante accordo di pianificazione ai sensi degli articoli 42 e 43, cui partecipano la Regione la provincia, il comune e l'autorità portuale

interessata. Sono oggetto dell'accordo anche le eventuali varianti al piano strutturale e al piano operativo del comune. Qualora il PIT o PTC non siano interessati da variazioni, la Regione e la provincia partecipano comunque all'intesa preliminare e all'accordo di pianificazione e lo ratificano.

2. Il Consiglio regionale approva il piano regolatore portuale e le relative varianti sui quali siano stati acquisiti l'intesa preliminare del comune interessato ai sensi dell'articolo 42, ed il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5 della l. 84/1994 entro sessanta giorni dalla conclusione del relativo procedimento istruttorio.

3. Qualora per l'approvazione del piano regolatore portuale, siano necessarie varianti al piano strutturale o al piano operativo ed il comune abbia già partecipato alla stipula dell'intesa preliminare, nel caso di mancato adeguamento del piano strutturale o del piano operativo entro il termine indicato in detta intesa, la Giunta regionale diffida il comune ad adempiere entro un congruo termine. Decorso inutilmente il termine, la Giunta regionale provvede ai sensi dell'articolo 6 della legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli Enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 ) ad adottare o approvare gli atti di adeguamento degli strumenti comunali, entro tre mesi dalla scadenza del termine previsto nella diffida.

#### **Art. 45- Definizione delle previsioni localizzative dei porti di interesse regionale**

1. Qualora le previsioni localizzative di nuovi porti di interesse regionale, l'ampliamento o la riqualificazione di quelli esistenti comportino la modifica del piano strutturale o del piano operativo, si procede mediante accordo di pianificazione promosso dal comune. Contestualmente, sono oggetto dell'accordo anche l'eventuale definizione o variazione del piano regolatore portuale. Al suddetto accordo partecipano la Regione e la provincia.

2. Qualora ai fini di cui al comma 1, siano oggetto di variazione anche il PIT o il PTC, si applicano gli articoli 42 e 43. Qualora il PIT o il PTC non siano interessati da variazioni, la Regione e la provincia accertano la non necessità di procedere all'accordo.

3. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, non costituiscono variazione del PIT le previsioni concernenti la riqualificazione funzionale o ambientale dei porti esistenti finalizzata al soddisfacimento degli standard regionali, che non comporti né ampliamento delle strutture portuali a terra e a mare né incremento della capacità ricettiva complessiva.

#### **Art. 46 - Definizione di previsioni mediante accordo di pianificazione**

1. L'articolo 45 si applica in tutti i casi in cui la legge o il PIT rinviano all'accordo di pianificazione, anche in assenza di specifica variazione del PIT stesso.

### **CAPO II**

#### ***- Conferenza paritetica interistituzionale***

#### **Art. 47 - Conferenza paritetica interistituzionale**

1. E' istituita la conferenza paritetica interistituzionale, di seguito denominata "conferenza paritetica", al fine di comporre tra i soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, gli eventuali contrasti insorti ai sensi delle disposizioni del presente capo.

2. La conferenza paritetica è costituita con decreto del Presidente della Giunta regionale, resta in carica per la legislatura regionale di riferimento ed è composta da:

- a) l'assessore regionale competente per materia che la presiede o suo delegato;
- b) due membri designati dal Consiglio regionale in rappresentanza della Regione;
- c) tre membri in rappresentanza delle province e della città metropolitana nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente;
- d) tre membri in rappresentanza dei comuni nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente.

3. I membri supplenti di cui al comma 2, lettere c) e d), partecipano alla conferenza paritetica in caso di impedimento di uno qualunque dei membri effettivi.

4. La conferenza paritetica ha sede presso la Giunta regionale, che ne assicura il funzionamento.

5. La conferenza paritetica provvede a dotarsi di un regolamento di organizzazione e funzionamento.

6. Ai fini della nomina non si applicano le disposizioni della l.r. 5/2008 .

7. A supporto dell'attività della conferenza è istituito il tavolo tecnico di cui all'articolo 48.

8. Il funzionamento della conferenza paritetica non comporta oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 48 - Tavolo tecnico**

1. Il tavolo tecnico di cui all'articolo 47, comma 7 è costituito da:

a) il responsabile della struttura regionale competente in materia di pianificazione del territorio;

b) il responsabile della struttura competente in materia di pianificazione del territorio della provincia o della città metropolitana interessata;

c) il responsabile della struttura competente in materia di pianificazione del territorio del comune nel quale ricadono le previsioni che presentano possibili profili di incompatibilità o contrasto di cui all'articolo 49, commi 1 e 2.

2. Il tavolo tecnico si esprime sui contrasti di cui all'articolo 47, comma 1, in via preliminare rispetto alla conferenza paritetica secondo quanto previsto dall'articolo 50.

#### **Art. 49 - Richiesta di pronuncia della conferenza paritetica e relativi effetti**

1. La Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune, qualora ravvisino possibili profili di incompatibilità o contrasto tra uno strumento di pianificazione territoriale, il piano operativo o una loro variante approvati da altra amministrazione e il proprio strumento della pianificazione territoriale, richiedono la pronuncia alla conferenza paritetica nel termine perentorio di quindici giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 19, comma 7.

2. Oltre ai casi di cui al comma 1, la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune, possono adire la conferenza paritetica qualora ravvisino nei contenuti di uno strumento di pianificazione territoriale, di un piano operativo o di una loro variante approvati da altra amministrazione possibili profili di contrasto con le

disposizioni della presente legge o dei relativi regolamenti di attuazione, nonché delle norme ad essa correlate.

3. I cittadini organizzati in forme associative, entro il termine di quindici giorni dall'avvenuta pubblicazione dell'avviso sul BURT dell'approvazione di uno degli strumenti indicati al comma 1, possono presentare istanze alla Regione, alla provincia, alla città metropolitana o al comune, dirette a rilevare, nei contenuti degli strumenti di cui al comma 1, l'incompatibilità o il contrasto con strumenti della pianificazione territoriale dell'ente a cui è rivolta l'istanza. Sulla base di tali istanze, la Regione, la provincia, la città metropolitana o il comune possono richiedere la pronuncia della conferenza paritetica. In caso contrario, l'ente interessato comunica le motivazioni di non accoglimento dell'istanza entro i trenta giorni successivi.

4. La richiesta di pronuncia di cui al comma 1, individua in modo specifico i contenuti dello strumento in contrasto o incompatibili con lo strumento di pianificazione dell'amministrazione che adisce la conferenza paritetica. La richiesta di cui al comma 2, individua puntualmente le disposizioni normative che si ritengono violate.

5. L'amministrazione che ha richiesto la pronuncia della conferenza paritetica ne dà tempestiva comunicazione all'amministrazione che ha approvato l'atto di governo del territorio e provvede a pubblicare il relativo avviso sul BURT. Lo strumento o parti di esso oggetto della richiesta di pronuncia non acquista efficacia fino all'esito del procedimento di cui agli articoli 50 e 51.

#### **Art. 50 - Modalità di funzionamento del tavolo tecnico**

1. Il tavolo tecnico si esprime sulla richiesta di pronuncia della conferenza paritetica, verificandone il merito.

2. Qualora il tavolo tecnico ritenga che l'incompatibilità o il contrasto, di cui all'articolo 49, commi 1 e 2, non sussistano, trasmette entro il termine di trenta giorni dal ricevimento dell'istanza, il proprio parere ai soggetti interessati.

3. Qualora il soggetto che ha richiesto la pronuncia della conferenza paritetica concordi con il parere di cui al comma 2, entro trenta giorni dal suo ricevimento lo comunica alla conferenza paritetica e al soggetto che ha approvato lo strumento il quale ne dà avviso sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso.



4. Se il soggetto che ha richiesto la pronuncia non concorda con il parere di cui al comma 2, la questione è sottoposta alla conferenza paritetica.

5. Qualora il tavolo tecnico ritenga che l'incompatibilità o il contrasto sussistano, entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento della richiesta di pronuncia, esprime una proposta di soluzione e la trasmette ai soggetti interessati. Qualora la proposta sia condivisa, il soggetto che ha approvato lo strumento provvede ad adeguarlo alla proposta. L'atto di adeguamento è trasmesso al tavolo tecnico e al soggetto che ha richiesto la pronuncia e il relativo avviso è pubblicato sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso, fatto salvo quanto previsto dal comma 6.

6. Qualora la proposta di soluzione di cui al comma 5 non sia condivisa, la questione è rimessa alla conferenza paritetica.

#### **Art. 51 - Pronuncia della conferenza paritetica**

1. La conferenza paritetica esprime la propria pronuncia, nei casi di cui all'articolo 50, commi 4 e 6, entro il termine perentorio di sessanta giorni che decorrono dal ricevimento dell'atto con cui il soggetto interessato comunica di non concordare con il parere del tavolo tecnico.

2. Nel caso in cui la conferenza paritetica rilevi l'inesistenza dell'incompatibilità o del contrasto di cui all'articolo 49, commi 1 e 2, il soggetto che ha approvato lo strumento ne dà avviso sul BURT. Lo strumento acquista efficacia dal giorno della pubblicazione dell'avviso.

3. Nel caso in cui la conferenza paritetica rilevi che l'incompatibilità o il contrasto sussistano, entro il termine di cui al comma 1, trasmette la pronuncia al soggetto che ha approvato lo strumento il quale provvede al suo adeguamento, fatto salvo quanto previsto dal comma 5.

4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 52, l'atto di adeguamento è trasmesso al soggetto che ha richiesto la pronuncia e alla conferenza paritetica. Il relativo avviso è pubblicato sul BURT.

5. Ove il soggetto che ha approvato lo strumento non intenda adeguarsi alla pronuncia della conferenza, provvede a comunicare alla conferenza medesima le proprie determinazioni, corredate da espressa ed adeguata motivazione. In tal caso permane l'inefficacia dei contenuti dello strumento oggetto di contestazione, ad eccezione dei casi di cui all'articolo 49, comma 2.

## **Art. 52 - Valutazione dell'adeguamento alla pronuncia della conferenza paritetica**

1. La conferenza paritetica valuta l'adeguamento di cui all'articolo 50, comma 5 e di cui all'articolo 51, comma 4 entro il termine di trenta giorni dal ricevimento dell'atto di adeguamento. L'esito della valutazione è tempestivamente comunicato all'amministrazione interessata.
2. La conferenza paritetica valuta l'adeguamento solo relativamente ai profili di incompatibilità o contrasto di cui all'articolo 49, comma 1.
3. In caso di esito positivo lo strumento acquista efficacia dal giorno di pubblicazione sul BURT del relativo avviso. In caso di esito negativo lo strumento o parti di esso non assumono efficacia.

## **CAPO III**

### ***- Le strutture tecniche del governo del territorio***

#### **Art. 53 - Le strutture tecniche del governo del territorio**

1. Ai fini dell'esercizio delle funzioni ad essi attribuite dalla presente legge, Regione, province, città metropolitana e comuni collaborano, in rapporto reciproco di sinergia, favorendo lo scambio delle conoscenze per il miglioramento progressivo della qualità tecnica di tutti gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica e l'omogeneità dei criteri metodologici, nonché per l'efficacia dell'azione amministrativa.
2. La Regione, le province e la città metropolitana assicurano in ogni caso la necessaria assistenza tecnica ai comuni e alle unioni di comuni che ne facciano richiesta, prioritariamente per le attività da esercitarsi in forma associata.
3. La Regione, le province e la città metropolitana promuovono ed agevolano la creazione di strumenti idonei a garantire l'assistenza tecnica alle strutture competenti, favorendo l'integrazione fra le attività delle medesime strutture tecniche dei comuni e la formazione specifica del personale addetto alle stesse.
4. I comuni, nella redazione dei nuovi piani strutturali o di loro varianti, possono:
  - a) utilizzare, quale quadro conoscitivo del piano strutturale, il quadro conoscitivo del PTC o del PTCM, adeguandolo ove necessario;

b) utilizzare, quale statuto del piano strutturale, lo statuto del PTC o del PTCM, integrandolo se necessario.

#### **Art. 54 - Osservatorio paritetico della pianificazione**

1. Ai fini dell'attività di monitoraggio di cui all'articolo 15, è istituito l'osservatorio paritetico della pianificazione, composto:

a) dal responsabile della struttura regionale competente in materia di governo del territorio;

b) dal responsabile del sistema informativo geografico regionale;

c) da due rappresentanti delle province e della città metropolitana nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente;

d) da due rappresentanti dei comuni nominati dal Consiglio delle autonomie locali e un membro supplente.

2. L'osservatorio paritetico della pianificazione di cui al comma 1, ha sede presso la Giunta regionale, che ne assicura il funzionamento.

3. Gli esiti del monitoraggio sono comunicati annualmente alla conferenza paritetica interistituzionale, che informa la Giunta regionale ed il Consiglio regionale formulando eventuali proposte e rilievi.

4. I membri di cui al comma 1, lettere c) e d), restano in carica per la legislatura di riferimento.

5. Dal funzionamento dell'osservatorio paritetico della pianificazione non derivano oneri a carico del bilancio regionale.

#### **Art. 55 - Il sistema informativo geografico regionale**

1. Ai fini della presente legge, per informazione geografica si intende il complesso delle informazioni, localizzate geograficamente, relative ai fenomeni naturali e antropici, con particolare riferimento a quelle che costituiscono l'insieme delle conoscenze inerenti lo stato di fatto e di diritto del territorio, del paesaggio, dell'ambiente e delle sue risorse.

2. La Regione, le province, la città metropolitana e i comuni concorrono alla formazione ed alla gestione integrata del sistema informativo geografico regionale,

di seguito denominato “sistema informativo”, che costituisce il riferimento conoscitivo unitario fondamentale per l’elaborazione e la valutazione degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica nonché per la verifica dei loro effetti.

3. La formazione e la gestione integrata del sistema informativo di cui al comma 1, è effettuata in coerenza con gli indirizzi comunitari e nazionali in tema di informazione geografica e di infrastruttura geografica regionale per la documentazione, diffusione e riuso dei dati della pubblica amministrazione, in attuazione della direttiva 2007/2/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 marzo 2007, che istituisce un’infrastruttura per l’informazione territoriale nella Comunità europea (Inspire).

4. Secondo quanto previsto dall’articolo 56, nell’ambito del sistema informativo si provvede all’organizzazione dell’informazione geografica, al suo aggiornamento, documentazione e diffusione, garantendone l’accessibilità a tutti i soggetti interessati.

5. Le province, la città metropolitana e i comuni utilizzano il sistema informativo per la formazione e l’aggiornamento dei quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica.

**Art. 56 - Formazione e gestione del sistema informativo geografico regionale.  
Regolamento di attuazione**

1. La Regione, le province, la città metropolitana, i comuni e gli altri enti pubblici interessati realizzano, nell’ambito del sistema informativo, la base informativa geografica regionale, intesa come sistema al servizio degli enti, delle aziende e dei cittadini. Le sue componenti fondamentali sono:

a) le basi informative topografiche, geologiche, pedologiche di uso e copertura del suolo, le ortofotocarte, le riprese aeree e satellitari, le cartografie storiche;

b) le altre basi informative tematiche di interesse generale sullo stato delle componenti del patrimonio territoriale;

c) le basi informative sullo stato di fatto e di diritto risultante dagli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica e dagli atti di governo del territorio.

2. La Regione assicura le condizioni per il funzionamento del sistema informativo geografico regionale e provvede alla realizzazione delle componenti di cui al

comma 1, lettera a). Essa provvede altresì, unitamente ai soggetti di cui al comma 1, alla realizzazione delle altre componenti di cui alle lettere b) e c) del medesimo comma .

3. I soggetti di cui al comma 1, provvedono congiuntamente all'attivazione e alla gestione dell'infrastruttura regionale di dati geografici, quale componente della infrastruttura di dati geografici nazionale.

4. I comuni, la città metropolitana, le province e gli altri enti locali sono tenuti a conferire gratuitamente al sistema informativo geografico regionale, secondo regole tecniche concordate, i dati della conoscenza necessaria al governo del territorio in loro possesso. Sono altresì tenuti a conferire gratuitamente al sistema informativo geografico regionale, secondo le regole tecniche concordate, i dati necessari alla verifica degli effetti che derivano dall'attuazione dei propri atti del governo del territorio. Ad analogo conferimento possono procedere altresì gli altri enti pubblici o altri soggetti che ne dispongano, sulla base di specifici accordi con la Regione.

5. Nel sistema informativo geografico regionale sono raccolti i dati, le informazioni e le conoscenze provenienti dagli enti e dai soggetti pubblici competenti nonché dalla comunità scientifica.

6. Entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Regione emana un regolamento diretto a definire e disciplinare:

a) le modalità di realizzazione e gestione della base informativa;

b) le specifiche tecniche, gli standard informativi minimi e le regole comuni, con riferimento alla produzione ed alla diffusione dell'informazione geografica;

c) le modalità tecniche per il conferimento degli strumenti della pianificazione e dei dati di monitoraggio di cui all'articolo 15, nel sistema informativo geografico regionale, ai sensi dell'articolo 19.

7. Tutti i cittadini possono accedere gratuitamente al sistema informativo geografico regionale.

8. La Regione assegna contributi agli enti locali per la creazione degli archivi di interesse congiunto costituenti la base informativa geografica regionale e per i quali si siano definite le specifiche tecniche dalla Regione stessa. Il contributo regionale assegnato, determinato con riferimento ai costi effettivi di creazione

degli archivi, non può superare il 50 per cento del costo complessivo a carico degli enti ed è condizionato alla effettiva consegna degli archivi previsti ed al loro collaudo.

#### **Art. 57 - Contributi regionali**

1. La Regione assegna contributi:

a) ai comuni, anche tramite la stipula di specifico accordo con le associazioni rappresentative degli stessi, per la redazione dell'atto di ricognizione di cui all'articolo 125;

b) ai comuni per la realizzazione di opere pubbliche di competenza comunale funzionalmente connesse con gli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125;

c) agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro, per la valorizzazione dei paesaggi, ai sensi dell'articolo 60, comma 2, nonché per la realizzazione degli interventi effettivamente volti al recupero e alla riqualificazione nelle aree gravemente compromesse e degradate individuate ai sensi dell'articolo 143, comma 4, lettera b), del Codice;

d) agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro, per l'attuazione dei progetti di territorio previsti dal PIT.

2. I contributi regionali non possono superare l'80 per cento del costo complessivo a carico dei comuni, degli enti locali e delle associazioni. L'assegnazione dei contributi è subordinata all'effettiva disponibilità di bilancio. I contributi di cui al comma 1, lettera d), destinati agli enti locali, possono essere utilizzati esclusivamente per il cofinanziamento di spese di investimento.

3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 23, comma 15, relativamente alle forme di incentivazione per favorire la redazione dei piani strutturali intercomunali..

### **TITOLO IV**

***- Disposizioni generali per la tutela del paesaggio e la qualità del territorio.  
Disposizioni in materia di porti regionali***

#### **CAPO I**

## *- Patrimonio territoriale e paesaggio*

### **Art. 58 - Funzioni in materia di tutela paesaggistica**

1. La Regione esercita le funzioni amministrative di tutela dei beni paesaggistici ad essa conferite ai sensi dell'articolo 5, comma 6, del Codice, qualora non attribuite ad altro ente ai sensi della presente legge.

2. Il piano paesaggistico regionale costituisce parte integrante del PIT che assume la funzione di piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, del Codice.

3. Alla tutela del paesaggio concorrono, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica delle province, della città metropolitana e dei comuni, laddove adeguati, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice, al piano paesaggistico regionale.

### **Art. 59 - Finalità del piano paesaggistico e osservatorio regionale**

1. Il PIT con specifica considerazione dei valori paesaggistici, d'ora in avanti denominato "piano paesaggistico", riconosce gli aspetti e i caratteri peculiari del paesaggio regionale, ne delimita i relativi ambiti, individua obiettivi di qualità e ne definisce la normativa d'uso in attuazione degli articoli 131, 133, 135, 143 e 145 del Codice.

2. Il piano paesaggistico, elaborato secondo il procedimento di cui all'articolo 135, comma 1, e di cui all'articolo 143 del Codice, ha contenuto ricognitivo, descrittivo e rappresentativo, normativo e progettuale.

3. Con deliberazione, la Giunta regionale organizza l'attività dell'osservatorio del paesaggio di cui all'articolo 133, comma 1, del Codice al fine di:

a) esercitare il monitoraggio dell'efficacia del piano paesaggistico;

b) mantenerne aggiornato e svilupparne il quadro conoscitivo;

c) promuovere, in attuazione della convenzione europea sul paesaggio, la partecipazione delle popolazioni e degli enti locali alla tutela e valorizzazione del patrimonio paesaggistico regionale.

### **Art. 60 - Valorizzazione dei paesaggi**

1. La valorizzazione dei paesaggi consiste nella:

- a) corretta manutenzione e riproduzione del patrimonio territoriale e delle invariants che ne strutturano le diverse componenti;
- b) riqualificazione o ricostruzione dei paesaggi urbani, rurali, naturali compromessi o degradati;
- c) creazione di nuovi paesaggi per migliorare la qualità complessiva del contesto esistente.

2. La Regione concorre alla valorizzazione dei paesaggi regionali anche attraverso la concessione di contributi agli enti locali e alle associazioni senza fini di lucro.

#### **Art. 61 - Parchi regionali e aree protette**

1. I territori dei parchi regionali, delle riserve e delle aree contigue sono sottoposti al regime di tutela previsto dalle leggi speciali che li riguardano.

2. I piani dei parchi regionali si conformano alla specifica disciplina paesaggistica del PIT, ai sensi dell'articolo 145, comma 4, del Codice.

## **CAPO II**

### ***- Disposizioni per la qualità degli insediamenti***

#### **Art. 62 - Qualità degli insediamenti. Regolamento**

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, unitamente alle correlate norme regolamentari e agli atti di programmazione perseguono la qualità degli insediamenti in riferimento:

- a) alla riqualificazione del margine urbano con riferimento alla qualità sia dei fronti costruiti che delle aree agricole periurbane;
- b) alla dotazione e continuità degli spazi pubblici, del verde urbano e del verde di connessione ecologica, dei percorsi pedonali e ciclabili e della connessione anche intermodale alle infrastrutture per la mobilità e il trasporto pubblico;
- c) alla funzionalità, al decoro e al comfort delle opere di urbanizzazione e dell'arredo urbano;



d) alla dotazione di attrezzature e servizi con particolare attenzione alle attività commerciali di vicinato e ai servizi essenziali;

e) alla qualità degli interventi realizzati per il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, il risparmio idrico, la salvaguardia e la ricostituzione delle riserve idriche anche potenziali;

f) alla dotazione di reti differenziate per lo smaltimento e per l'adduzione idrica e per il riutilizzo delle acque reflue;

g) alla dotazione di attrezzature per la raccolta differenziata;

h) alle prestazioni di contenimento energetico degli edifici e degli isolati urbani in riferimento al contenimento energetico, alla resilienza ai cambiamenti climatici, alla fruibilità e sicurezza;

i) all'eliminazione delle barriere architettoniche ed urbanistiche in conformità con quanto previsto dalla legge regionale 9 settembre 1991, n. 47 (Norme sull'eliminazione delle barriere architettoniche), e all'accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;

l) alla qualità dell'architettura con particolare riferimento agli spazi d'uso collettivo ed alle opere pubbliche;

m) alle prestazioni omogenee adeguate delle reti di trasferimento dati sull'intero territorio regionale.

2. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, e con particolare riferimento alle lettere a), b), c), d), i) e l), la Regione, entro trecentosessantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge, emana un regolamento che indica criteri, parametri di riferimento per i comuni.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica privilegiano un'organizzazione degli spazi e delle funzioni tale da assicurare la qualità della vita sociale della popolazione.

4. Sono opere di urbanizzazione primaria:

a) strade, piazze, piste pedonali e ciclabili a servizio degli insediamenti;

b) spazi di sosta o di parcheggio;

- c) reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue domestiche, urbane o industriali ed i connessi impianti di trattamento;
- d) opere e reti per la captazione, l'adduzione e la potabilizzazione ai fini dell'uso idropotabile;
- e) rete di distribuzione dell'energia elettrica e del gas;
- f) pubblica illuminazione;
- g) spazi di verde attrezzato;
- h) reti per il trasferimento dati.

5. Sono opere di urbanizzazione secondaria:

- a) asili nido e scuole materne;
- b) plessi scolastici per l'istruzione primaria e secondaria;
- c) mercati di quartiere;
- d) uffici comunali;
- e) chiese ed altri edifici per servizi religiosi;
- f) impianti sportivi di quartiere;
- g) centri sociali, attrezzature culturali pubbliche e sanitarie pubbliche;
- h) le opere e le reti per l'adduzione e la distribuzione, il trattamento di acque destinate ad usi non idropotabili, provenienti dal riuso o dal recupero;
- i) impianti di riciclo e smaltimento dei rifiuti solidi urbani;
- l) aree verdi di quartiere e verde di uso pubblico di connessione con gli spazi aperti extraurbani;
- m) strutture pubbliche di servizio o di supporto all'attività d'impresa, quali centri servizi, spazi per incubatori d'impresa, laboratori di ricerca, strutture e spazi destinate al coworking, esercizi polifunzionali;
- n) edilizia residenziale sociale di proprietà pubblica.

6. E' definito come verde urbano l'insieme delle componenti vegetali, appartenenti sia ad aree pubbliche che private, che concorrono a garantire l'equilibrio ecologico dei territori urbani.

7. Le azioni di governo del territorio sono dirette ad incrementare e migliorare la dotazione complessiva comprendente aree verdi di quartiere, parchi urbani, corridoi verdi di connessione ecologica, aree agricole periurbane a valenza multifunzionale, anche in attuazione di quanto previsto dalla legge regionale 23 luglio 2012, n. 41 (Disposizioni per il sostegno all'attività vivaistica e per la qualificazione e valorizzazione del sistema del verde urbano).

### **Art. 63 - Attuazione delle politiche per la casa negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica**

1. La pianificazione territoriale e urbanistica concorre alla realizzazione delle politiche pubbliche per la casa disciplinando l'attuazione degli interventi di riutilizzo del patrimonio edilizio e di nuova costruzione diretti a soddisfare il fabbisogno di alloggi di edilizia residenziale pubblica in conformità con la legislazione vigente.

2. I proprietari degli immobili interessati da nuovi insediamenti e da interventi di ristrutturazione urbanistica concorrono alla realizzazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica nelle forme e con le modalità stabilite dagli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica in conformità a quanto stabilito dal presente articolo.

3. L'alloggio sociale costituisce standard aggiuntivo rispetto a quelli di cui al decreto ministeriale 2 aprile 1968, n.1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'articolo 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765), da assicurare mediante cessione gratuita di aree, di unità immobiliari o corresponsione di oneri aggiuntivi a destinazione vincolata, secondo le modalità stabilite nel piano operativo comunale sulla base dei seguenti criteri:

a) cessione gratuita di quota percentuale delle aree destinate a nuova edificazione ad uso residenziale oppure cessione gratuita di quota percentuale della superficie

utile lorda residenziale realizzata oppure cessione gratuita di pari superficie di edifici già esistenti nel medesimo comune;

b) cessione gratuita di quota percentuale della superficie utile lorda residenziale realizzata nel caso di ristrutturazione urbanistica che comporti cambio di destinazione d'uso o incrementi volumetrici, ad esclusione delle destinazioni d'uso industriali e artigianali;

c) corresponsione di oneri aggiuntivi di urbanizzazione in caso di nuova edificazione a destinazione turistico-ricettiva extralberghiera o grandi strutture di vendita.

4. Il piano operativo può consentire la monetizzazione delle cessioni di cui al comma 3, lettere a) e b), in caso di interventi di modesta rilevanza.

5. Le modalità di cui al comma 3 e al comma 4, sono obbligatorie per i comuni definiti ad alta tensione abitativa ai sensi della legge 9 dicembre 1998, n. 431 (Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo).

### **CAPO III**

#### ***- Disposizioni sul territorio rurale***

#### **SEZIONE I**

#### ***- Disposizioni generali***

#### **Art. 64 - Il territorio rurale**

1. Ai fini della presente legge il territorio rurale è costituito:

a) dalle aree agricole e forestali individuate come tali negli strumenti della pianificazione territoriale urbanistica di seguito denominate "aree rurali";

b) dai nuclei ed insediamenti anche sparsi in stretta relazione morfologica, insediativa e funzionale con il contesto rurale, di seguito denominati "nuclei rurali";

c) dalle aree ad elevato grado di naturalità;

d) dalle ulteriori aree che, pur ospitando funzioni non agricole, non costituiscono territorio urbanizzato.

2. E' comunque considerato territorio rurale tutto ciò che è esterno al territorio urbanizzato come definito dall'articolo 4 e come individuato negli atti di governo del territorio comunali in conformità alla presente legge, al PIT, al PTC e al PTCM.

3. Nell'ambito del territorio rurale possono essere individuate:

a) aree ad elevato valore paesaggistico il cui assetto concorre alla valorizzazione dei centri e dei nuclei storici di cui costituiscono il contesto, di seguito denominate "ambiti di pertinenza";

b) aree caratterizzate dalla prossimità con il territorio urbanizzato, di seguito denominate "ambiti periurbani";

c) paesaggi agrari e pastorali di interesse storico coinvolti da processi di forestazione, naturale o artificiale, oggetto di recupero a fini agricoli di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (Orientamento e modernizzazione del settore forestale, a norma dell'articolo 7 della legge 5 marzo 2001, n. 57 ), come definiti dal PIT.

4. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente capo, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale possono articolare il territorio rurale in ambiti territoriali differenziati, in relazione ai caratteri della produzione agricola, alle specificità socio-economiche, ambientali e paesaggistiche dei luoghi, alle caratteristiche pedologiche, climatiche, di acclività e giacitura del suolo.

5. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale disciplinano il patrimonio edilizio e le infrastrutture esistenti nel territorio rurale, nonché le attività e i servizi in esso insediati, ancorché a carattere non agricolo, perseguendo gli obiettivi di qualità di cui all'articolo 68.

6. L'inserimento all'interno del territorio rurale delle previsioni di cui al comma 1, lettera d), è subordinato al previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25. In tale caso, oltre alle verifiche di cui all'articolo 25, comma 5, la conferenza valuta la compatibilità delle previsioni con i valori ambientali e paesaggistici del contesto rurale di riferimento.

7. Fatto salvo quanto previsto al comma 6, le aree di cui al comma 1, lettera d), non sono soggette alla disciplina di cui al presente capo.

8. Non sono soggetti a previo parere della conferenza di copianificazione gli interventi urbanistico edilizi previsti dai programmi aziendali pluriennali di miglioramento agricolo ambientale delle aziende agricole, purché non contengano previsioni che comportano la perdita di destinazioni d'uso agricole verso altre destinazioni d'uso.

#### **Art. 65 - Nuclei rurali**

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica disciplinano le trasformazioni dei nuclei rurali di cui all'articolo 64, comma 1, lettera b), previa classificazione degli edifici che li compongono nonché degli edifici sparsi nel territorio rurale.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica definiscono la disciplina volta a:

a) assicurare il rispetto della morfologia insediativa originaria e dei tipi edilizi originari di interesse storico testimoniale in relazione ad eventuali interventi di trasformazione e di ampliamento o alla realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessarie alle popolazioni residenti;

b) salvaguardare il patrimonio insediativo tradizionale di interesse paesaggistico e garantire il mantenimento e il recupero dei caratteri di ruralità del nucleo.

#### **Art. 66 - Ambiti di pertinenza dei centri e nuclei storici**

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, individuano gli ambiti di pertinenza di cui all'articolo 64, comma 3, lettera a), e ne identificano gli aspetti di valenza paesaggistica da mantenere e di cui promuovere la riproduzione.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 69, i piani di settore promuovono il sostegno di tutte quelle forme di agricoltura che possono garantire il mantenimento o il recupero delle sistemazioni agrarie tradizionali di valenza anche paesaggistica.

3. Negli ambiti di pertinenza possono essere realizzati gli interventi di cui alla sezione II e sezione III del presente capo, se coerenti con la valenza paesaggistica di cui al comma 1.

#### **Art. 67 - Ambiti periurbani**

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, individuano gli ambiti periurbani di cui all'articolo 64, comma 3, lettera b), e identificano gli elementi del paesaggio rurale ancora presenti da salvaguardare e valorizzare, nonché le connessioni ecologiche e fruttive di valenza territoriale da salvaguardare, valorizzare o creare.

2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 69, i piani di settore promuovono il sostegno delle forme di agricoltura utilmente integrabili con gli insediamenti urbani, compresi gli orti sociali e l'agricoltura multifunzionale, salvaguardando gli elementi del paesaggio rurale ancora presenti.

3. Negli ambiti periurbani possono essere realizzati gli interventi di cui alla Sezione II e Sezione III del presente capo, in coerenza con gli elementi del paesaggio rurale, garantendo il ruolo di connessione ecologica di tali aree e le connessioni ecologiche e fruttive tra il territorio urbanizzato e quello rurale.

#### **Art. 68 - Qualità del territorio rurale**

1. I soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, assicurano, ciascuno per la propria competenza, attraverso gli atti di governo del territorio e l'integrazione delle diverse politiche, la qualità del territorio rurale. Gli stessi riconoscono e promuovono l'attività agricola come attività economico-produttiva, valorizzano l'ambiente e il paesaggio rurale e perseguono il contenimento del consumo di suolo agricolo anche limitandone la frammentazione ad opera di interventi non agricoli.

2. Le finalità di cui al comma 1, sono perseguite tenendo conto dei seguenti obiettivi specifici:

a) assicurare la funzionalità idrogeologica del territorio;

b) consolidare il ruolo funzionale delle pratiche agricole in relazione alla riproduzione del patrimonio territoriale anche attraverso il rafforzamento della multifunzionalità dell'attività agricola;

c) mantenere i paesaggi rurali e promuoverne la riproduzione;

d) recuperare i paesaggi agropastorali storici interessati da processi di forestazione, naturale o artificiale;

e) assicurare che le attività agrosilvopastorali e le trasformazioni edilizie concorrano alla qualificazione rurale d'insieme del territorio.

3. Per garantire il perseguimento delle finalità di cui al presente articolo, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale, in coerenza con l'integrazione paesaggistica del PIT, specificano nella loro disciplina i seguenti aspetti:

a) le buone pratiche di sistemazione ambientale e paesaggistica cui attenersi anche per assicurare una corretta gestione ai fini idrogeologici e la prevenzione dei fenomeni di erosione del suolo;

b) le opere di sistemazione ambientale, in relazione alla struttura del territorio rurale e dei suoi caratteri paesaggistici, a carico delle aziende e dei privati negli interventi di nuova edificazione e negli interventi comportanti la perdita della destinazione d'uso agricola.

#### **Art. 69 - Disposizioni sugli usi agricoli**

1. Gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale di cui all'articolo 10, non possono contenere prescrizioni in merito alle scelte agronomico-colturali, anche poliennali, delle aziende.

### **SEZIONE II**

#### ***- Disciplina delle trasformazioni da parte dell'imprenditore agricolo***

#### **Art. 70 - Installazione di manufatti temporanei e di ulteriori manufatti ad uso agricolo in assenza di programma aziendale**

1. Nel rispetto delle disposizioni del regolamento di attuazione del presente capo e di quelle eventualmente contenute negli strumenti della pianificazione territoriale provinciale, costituisce attività edilizia libera, soggetta a comunicazione, l'installazione per lo svolgimento dell'attività agricola di manufatti aziendali temporanei realizzati con strutture in materiale leggero e semplicemente ancorati a terra senza opere murarie per un periodo non superiore a due anni, comprese le serre aventi le suddette caratteristiche. La comunicazione è accompagnata dall'impegno alla rimozione dei manufatti entro la scadenza del biennio.

2. Gli strumenti della pianificazione urbanistica comunale possono contenere disposizioni riferite ai manufatti aziendali di cui al comma 1, esclusivamente al



fine di assicurare la tutela di immobili ed aree di rilevante interesse paesaggistico o ambientale, in attuazione dell'articolo 92, comma 3, lettera e).

3. Nel rispetto delle disposizioni contenute nel regolamento d'attuazione del presente capo e delle eventuali condizioni previste dagli strumenti della pianificazione territoriale e della pianificazione urbanistica comunale costituisce:

a) attività edilizia soggetta a segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) ai sensi dell'articolo 135, l'installazione di serre e di altri manufatti aventi le caratteristiche di cui al comma 1 per un periodo superiore a due anni;

b) attività edilizia soggetta a permesso di costruire ai sensi dell'articolo 134, l'installazione di qualsiasi manufatto non temporaneo, comprese le serre fisse, necessario alla conduzione aziendale, che necessiti di interventi di trasformazione permanenti sul suolo. Tali manufatti per le fattispecie individuate dal regolamento di cui al presente capo non sono soggetti al programma aziendale.

4. I manufatti di cui al presente articolo non possono essere inseriti nel computo dei beni aziendali.

5. L'imprenditore agricolo si impegna a mantenere i manufatti di cui al comma 3, lettere a) e b), per il solo periodo in cui sono necessari allo svolgimento dell'attività agricola. Al momento della presentazione della SCIA o del rilascio del titolo abilitativo si impegna altresì alla loro rimozione e al ripristino dello stato dei luoghi una volta cessata la necessità di utilizzo.

6. In caso di mancato rispetto degli impegni di cui ai commi 1 e 5, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 196.

#### **Art. 71 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente a destinazione d'uso agricola in assenza di programma aziendale**

1. In assenza di programma aziendale sul patrimonio edilizio esistente a destinazione d'uso agricola sono consentiti, sempreché non comportino il mutamento della destinazione d'uso agricola, siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, e salvo i limiti e le condizioni previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, i seguenti interventi:

a) la manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b);

- b) il restauro ed il risanamento conservativo di cui all' articolo 135, comma 2, lettera c);
- c) la ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d),
- d) gli interventi pertinenziali di cui all'articolo 135, comma 2, lettera e);
- e) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche e all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili;
- f) gli interventi volti alla sostituzione di coperture in eternit con pannelli fotovoltaici integrati;
- g) gli interventi relativi all'innovazione necessaria per il miglioramento dell'efficienza energetica;
- h) le addizioni volumetriche di cui all'articolo 134, comma 1, lettera g);
- i) la ristrutturazione edilizia ricostruttiva di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h);
- l) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti di cui all'articolo 134, comma 1, lettera i);
- m) gli interventi di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera l);
- n) le piscine, nonché gli impianti sportivi, di cui all'articolo 134, comma 1, lettera m).

2. Alle medesime condizioni di cui al comma 1, sono riservati all'imprenditore agricolo-professionale:

- a) gli interventi di ampliamento una tantum fino ad un massimo di 100 metri cubi per ogni abitazione rurale e sugli annessi agricoli fino ad un massimo del 10 per cento del volume esistente e comunque non oltre i 300 metri cubi oppure entro i limiti dimensionali, ove inferiori, previsti dagli strumenti urbanistici del comune;
- b) i trasferimenti di volumetrie che non eccedono per singolo edificio aziendale il 20 per cento del volume legittimamente esistente. I volumi trasferiti non si cumulano tra di loro e non si sommano con quelli risultanti dagli interventi di cui alla lettera a).

3. Gli interventi di cui ai commi 1 e 2, possono comportare un aumento delle unità residenziali, ferma restando la destinazione d'uso agricola.

4. Nel caso in cui gli interventi edilizi di cui al comma 1, lettere c), d), e) e di cui al comma 2, lettera b), siano realizzati per lo svolgimento delle attività agrituristiche, l'imprenditore agricolo si deve impegnare a non modificare la destinazione d'uso agricola degli edifici per quindici anni dalla realizzazione degli interventi medesimi.

#### **Art. 72 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso agricola mediante programma aziendale**

1. Salvo i limiti e le condizioni previste dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso agricola, previa approvazione del programma aziendale, sono consentiti, alle condizioni di cui al comma 2, i seguenti interventi:

a) trasferimenti di volumetrie ed ampliamenti volumetrici riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 71, comma 2, ad opera dell'imprenditore agricolo non professionale;

b) ristrutturazioni urbanistiche.

2. Gli interventi di cui al comma 1 possono essere realizzati a condizione che:

a) siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale;

b) siano rispettate le superfici fondiarie minime previste nel PTC o nel PTCM oppure, in mancanza, nel regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84.

#### **Art. 73 - Interventi di nuova edificazione mediante programma aziendale**

1. La costruzione di nuovi edifici rurali è consentita all'imprenditore agricolo soltanto se necessaria alla conduzione del fondo, all'esercizio delle altre attività agricole e di quelle ad esse connesse. Resta fermo l'obbligo di procedere prioritariamente al recupero degli edifici esistenti, se coerente con la tipologia di questi ultimi.

2. La costruzione di nuovi edifici ad uso abitativo, se ammessa dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali, è subordinata:

a) all'approvazione da parte del comune del programma aziendale presentato dall'imprenditore agricolo a titolo professionale, contenente la dimostrazione che l'edificio è necessario alle proprie esigenze, a quelle dei familiari coadiuvanti o degli addetti a tempo indeterminato impegnati nell'attività agricola;

b) all'impegno dell'imprenditore agricolo professionale a mantenere in produzione superfici fondiarie minime non inferiori a quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica sulla base dei criteri e dei parametri definiti dal PTC o dal PTCM oppure, in mancanza, dal regolamento d'attuazione del presente capo.

3. Il regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84 disciplina ulteriori condizioni a cui è soggetta la realizzazione di nuove abitazioni rurali.

4. La costruzione di nuovi annessi agricoli è soggetta:

a) all'approvazione da parte del comune del programma aziendale, presentato dall'imprenditore agricolo, dove si dimostri che la costruzione di nuovi annessi agricoli è commisurata alle esigenze dell'impresa e alla capacità produttiva dell'azienda agricola;

b) all'impegno dell'imprenditore agricolo a mantenere in produzione superfici fondiarie minime non inferiori a quanto previsto dal PTC o dal PTCM o, in mancanza, dal regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84. L'impegno è assunto a seguito dell'approvazione del programma mediante sottoscrizione di convenzione o atto d'obbligo.

5. Il regolamento di attuazione di cui all'articolo 84 specifica i casi in cui è consentita la costruzione di nuovi annessi agricoli minimi, strettamente necessari all'attività delle aziende agricole che non raggiungono i requisiti minimi per la presentazione del programma aziendale, fermo restando il rispetto delle limitazioni e prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici generali o dal piano operativo del comune. La realizzazione di tali annessi non è soggetta alla presentazione del programma aziendale.

#### **Art. 74 - Programma aziendale pluriennale di miglioramento agricolo ambientale**

1. Al fine della verifica delle condizioni di cui agli articoli 72 e 73, l'imprenditore agricolo provvede alla redazione del programma aziendale pluriennale di miglioramento agricolo ambientale, di seguito denominato "programma

aziendale”, avente i contenuti indicati nel regolamento di attuazione di cui all’articolo 84.

2. L’approvazione del programma aziendale costituisce condizione preliminare per il rilascio dei titoli abilitativi.

3. Il programma aziendale è presentato al comune o ai comuni competenti per territorio, che verificano la completezza e la regolarità formale della documentazione entro i quindici giorni successivi alla sua presentazione. Il comune o i comuni possono richiedere motivatamente, una sola volta, documenti integrativi.

4. Per l’approvazione del programma aziendale, il comune verifica la conformità urbanistica degli interventi proposti e, in caso di esito positivo, può convocare una conferenza di servizi, da svolgersi entro il termine massimo di sessanta giorni dalla sua trasmissione o dal ricevimento dei documenti integrativi, al fine di:

a) acquisire tutti i pareri, nulla osta o assensi, comunque denominati, di altre amministrazioni pubbliche, compreso il parere della provincia di conformità al PTC o il parere della città metropolitana di conformità al PTCM;

b) valutare la coerenza tra i contenuti agronomici del programma e gli interventi edilizi proposti;

c) verificare la compatibilità paesaggistica degli interventi edilizi in esso contenuti con il PIT.

5. La realizzazione del programma aziendale è garantita da una convenzione o da un atto d’obbligo unilaterale, da registrare e trascrivere a spese del richiedente e a cura del comune.

6. In particolare, la convenzione o l’atto unilaterale d’obbligo contengono l’impegno dell’imprenditore agricolo:

a) ad effettuare gli interventi previsti dal programma aziendale in relazione ai quali sono richiesti interventi sul patrimonio esistente o la realizzazione di nuovi edifici rurali di cui agli articoli 72 e 73;

b) a non alienare separatamente dagli edifici rurali le superfici fondiari alla cui capacità produttiva gli stessi sono riferiti, a meno che i terreni alienati non siano compensati da altri terreni di nuova acquisizione;

c) ad assicurare il mantenimento delle pertinenze di edifici non più utilizzabili a fini agricoli, comprese quelle oggetto di programmata alienazione, con interventi coerenti con il contesto paesaggistico, nonché con interventi di mitigazione ambientale eventualmente necessari;

d) a non modificare la destinazione d'uso degli edifici esistenti o recuperati necessari allo svolgimento dell'attività agricola e di quelle connesse per il periodo di validità del programma aziendale;

e) ad assoggettarsi alle penali previste nella convenzione o nell'atto d'obbligo, in caso d'inadempimento. In ogni caso, le penali non devono essere inferiori al maggior valore determinato dall'inadempienza.

7. Il programma aziendale ha durata decennale.

8. Il programma aziendale può essere modificato in ogni tempo per adeguarlo ai programmi comunitari, statali o regionali, oppure in caso di eventi naturali che modifichino in modo significativo lo stato dei luoghi.

9. Non costituiscono modificazione del programma aziendale le varianti agli interventi edilizi programmati, comprese le varianti in corso d'opera, che risultino conformi agli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, coerenti sotto il profilo agronomico con gli assetti colturali e produttivi dell'azienda previsti dal programma aziendale approvato, e che comunque:

a) non comportino incremento della superficie utile complessiva di nuova realizzazione prevista dal programma aziendale;

b) non comportino incremento superiore al 20 per cento per singolo edificio di nuova realizzazione;

c) non interessino edifici o complessi edilizi di interesse storico-testimoniale;

d) non comportino modifiche alla tipologia degli edifici di nuova costruzione programmati.

10. La disposizione di cui al comma 9, non si applica ai programmi aziendali con valore di piano attuativo.

11. Il programma aziendale può essere modificato per motivi diversi da quelli di cui al comma 8, su richiesta dell'imprenditore agricolo, a scadenze non inferiori ad un anno.

12. Nei casi di cui ai commi 8 e 11, il regolamento di attuazione di cui all'articolo 84 specifica quali modifiche al programma aziendale possono essere assentite con procedimenti semplificati in quanto modifiche non sostanziali.

13. Il programma aziendale ha valore di piano attuativo nei casi previsti dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali, in attuazione dell'articolo 107, comma 4, nonché quando preveda interventi di ristrutturazione urbanistica comportanti mutamento della destinazione d'uso agricola.

#### **Art. 75 - Utilizzo di immobili a destinazione industriale o commerciale per lo svolgimento dell'attività agricola**

1. L'imprenditore agricolo può chiedere il mutamento della destinazione d'uso di immobili a destinazione industriale o commerciale per adibirli ad usi connessi all'attività agricola. L'imprenditore agricolo trasmette al comune l'istanza ed, unitamente alla stessa, la documentazione volta ad attestare la necessità dell'utilizzo dell'immobile a fini agricoli, secondo le modalità stabilite nel regolamento di attuazione di cui all'articolo 84.

2. Gli immobili di cui al comma 1, se acquisiti in proprietà dall'imprenditore agricolo, costituiscono parte della sua dotazione aziendale.

3. Nel caso in cui la richiesta di mutamento della destinazione d'uso degli immobili di cui al comma 1, sia formulata per periodi di tempo determinati, l'imprenditore agricolo, unitamente alla relativa istanza, trasmette al comune il titolo che legittima il possesso a tempo determinato del bene e la documentazione volta ad attestare la necessità dell'utilizzo temporaneo dell'immobile a fini agricoli, secondo le modalità stabilite nel regolamento di attuazione di cui all'articolo 84.

4. Agli immobili di cui al presente articolo, non si applica il divieto di mutamento della destinazione d'uso di cui all'articolo 81, comma 1.

#### **Art. 76 - Trasferimenti di fondi agricoli**

1. Nel caso di trasferimenti parziali di fondi agricoli attuati al di fuori di programmi aziendali tramite compravendita o altro titolo che consenta il

conseguimento di un titolo abilitativo, è vietata la realizzazione di nuovi edifici per dieci anni successivi al frazionamento su tutti i terreni risultanti.

2. Il divieto di edificare di cui al comma 1 non si applica nel caso in cui i rapporti fra superfici fondiarie ed edifici utilizzati per l'attività agricola, come stabiliti dalla provincia o dalla città metropolitana in sede di determinazione dei parametri di cui all'articolo 73, comma 2, non siano stati superati su alcuna delle porzioni risultanti. Per i trasferimenti anteriori alla determinazione dei parametri della provincia o della città metropolitana è fatta salva la possibilità di dimostrare, attraverso il programma aziendale, che l'indispensabilità dei nuovi edifici sussisteva in riferimento all'estensione dell'azienda ed agli edifici in essa esistenti risultanti al momento del trasferimento, ferma restando la possibilità di comprendervi i successivi ampliamenti dell'estensione aziendale.

3. Le disposizioni relative al divieto di edificare si applicano, per la durata dell'affitto e fino ad un massimo di dieci anni, anche agli affitti di fondi rustici nelle fattispecie in cui, ai sensi della normativa, sia consentito il conseguimento di un titolo abilitativo.

4. Il divieto di cui al comma 1, non si applica:

a) ai trasferimenti in sede di permuta di immobili agricoli o di aggiustamenti di confine;

b) ai trasferimenti derivanti obbligatoriamente dall'applicazione di normative comunitarie o nazionali;

c) ai trasferimenti che hanno origine da:

- risoluzione di contratti di mezzadria o di altri contratti agrari;
- estinzione di enfiteusi o di servitù prediali;
- procedure espropriative;
- successioni ereditarie;
- divisioni patrimoniali quando la comproprietà del bene si sia formata antecedentemente al 29 aprile 1995;
- cessazione dell'attività per raggiunti limiti d'età o per sopraggiunta invalidità permanente al lavoro, degli imprenditori agricoli professionali.



5. Costituiscono aggiustamenti di confine, ai fini della presente legge, gli aumenti o le diminuzioni delle superfici aziendali su cui non insistano edifici. Tali superfici devono essere inferiori al 5 per cento delle superfici complessive aziendali e comunque non eccedenti cinque ettari di superficie agricola utilizzata.

6. Per i trasferimenti di fondi agricoli effettuati prima dell'entrata in vigore della presente legge, rimane fermo il divieto di edificazione per i dieci anni successivi al frazionamento.

### **SEZIONE III**

#### ***- Disciplina delle trasformazioni da parte di soggetti diversi dall'imprenditore agricolo***

##### **Art. 77 - Trasformazioni delle aree di pertinenza degli edifici**

1. Per garantire il perseguimento delle finalità di cui all'articolo 68, gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale definiscono specifiche normative per la trasformazione delle aree di pertinenza degli edifici con destinazione non agricola situati in territorio rurale.

2. Tale disciplina deve assicurare che gli interventi garantiscano il mantenimento delle caratteristiche di ruralità delle aree di pertinenza degli edifici di cui al comma 1, nonché i caratteri tipologici e i materiali propri dei resedi di pertinenza degli edifici storico-testimoniali rurali.

3. La disciplina di cui al comma 2, deve altresì garantire che la realizzazione di manufatti pertinenziali, ove consentita dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, privilegi il riutilizzo di manufatti esistenti nell'area di pertinenza e non comporti alterazione della struttura morfologica dei terreni.

##### **Art. 78 - Manufatti per l'attività agricola amatoriale e per il ricovero di animali domestici**

1. Gli annessi necessari all'esercizio dell'attività agricola amatoriale e al ricovero di animali domestici, possono essere realizzati nel territorio rurale di cui all'articolo 64 solo nei casi previsti e disciplinati dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali. La loro realizzazione è soggetta a SCIA ai sensi dell'articolo 135.

2. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali individuano le aree del territorio rurale in cui consentire la realizzazione dei manufatti di cui al comma 1, al fine di garantire il mantenimento dell'attività agricola e la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio rurale, dettando specifiche disposizioni per le diverse aree come definite all'articolo 64.

3. Il regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84 disciplina le condizioni a cui è soggetta la realizzazione di nuovi annessi per l'esercizio dell'attività agricola e per il ricovero di animali domestici da parte di soggetti diversi dagli imprenditori agricoli.

4. Gli annessi agricoli costruiti ai sensi del presente articolo dopo l'entrata in vigore della presente legge non possono essere alienati separatamente dal fondo sui cui insistono e devono essere rimossi al cessare dell'attività agricola.

#### **Art. 79 - Interventi sul patrimonio edilizio esistente con destinazione d'uso non agricola**

1. Nel territorio rurale, a condizione che siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, sugli edifici con destinazione d'uso non agricola sono consentiti:

a) gli interventi di manutenzione ordinaria di cui all'articolo 136, comma 1, lettera a);

b) gli interventi di manutenzione straordinaria, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), non comportanti frazionamento delle unità immobiliari;

c) gli interventi di restauro e risanamento conservativo, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera c);

d) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche ed all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili di cui all'articolo 135, comma 2, lettera a).

2. Oltre agli interventi di cui al comma 1 e sui medesimi edifici indicati, ove espressamente previsti dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica dei comuni, sempreché siano salvaguardati i caratteri dell'edilizia storico-testimoniale, sono altresì consentiti:

- a) gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera c), comportanti frazionamento delle unità immobiliari;
- b) gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d);
- c) gli interventi pertinenziali, di cui all'articolo 135, comma 2, lettera e);
- d) le addizioni volumetriche, di cui all'articolo 134, comma 1, lettera g);
- e) gli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h);
- f) gli interventi di ampliamento di cui all'articolo 3 della legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 (Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell'economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente);
- g) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti di cui all'articolo 134, comma 1, lettera i);
- h) gli interventi di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera l);
- i) le piscine, nonché gli impianti sportivi di cui all'articolo 134, comma 1, lettera m).

3. Ove previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali, gli interventi di cui al comma 1 e al comma 2, lettere b), e) ed h), sono ammissibili, senza aumenti di volume, anche al fine di rendere idonei gli edifici alle esigenze connesse all'attività venatoria. Con il regolamento di attuazione della legge regionale 12 gennaio 1994, n. 3 (Recepimento della legge 11 febbraio 1992, n.157 "Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio") sono definite le specifiche esigenze venatorie per le quali sono consentiti gli interventi edilizi.

**Art. 80 - Interventi in aree soggette a vincolo idrogeologico e opere antincendi boschivi**

1. Per le attività forestali, per la loro pianificazione e per gli interventi da realizzarsi in aree soggette a vincolo idrogeologico, si applica quanto previsto dalla legge regionale 21 marzo 2000, n. 39 (Legge forestale della Toscana) e dal relativo regolamento di attuazione.

2. Le opere individuate dal piano antincendi boschivi di cui all'articolo 74 della l.r. 39/2000, non necessitano per la loro realizzazione di specifica localizzazione nel piano operativo e, ove non riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 136, sono soggette a SCIA, sia ai fini della presente legge, sia ai fini del vincolo idrogeologico.

#### **SEZIONE IV**

##### ***- Mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici***

#### **Art. 81 - Limitazioni al mutamento della destinazione d'uso agricola**

1. Gli annessi agricoli con inizio lavori successivo al 15 aprile 2007, data di entrata in vigore del regolamento emanato con decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III "Il territorio rurale", della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), non possono mutare la destinazione d'uso agricola. Nel caso di variazioni della destinazione d'uso rispetto all'uso agricolo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 196.

2. Gli edifici rurali, compresi quelli ad uso abitativo, con inizio lavori antecedente al 15 aprile 2007, possono mutare destinazione alle condizioni di cui agli articoli 82 e 83, fermo restando quanto stabilito dagli atti d'obbligo, purché lo stato di fatto risulti legittimo.

3. Gli edifici rurali ad uso abitativo, con inizio lavori successivo al 15 aprile 2007, non possono mutare la destinazione d'uso agricola per almeno venti anni dalla loro ultimazione.

#### **Art. 82 - Mutamento della destinazione d'uso agricola mediante programma aziendale**

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 81, previa approvazione del programma aziendale, è consentito il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici aziendali, compresi quelli di valenza storico testimoniale, qualora non sussistano alternative che ne consentano il recupero ad uso agricolo e a condizione che si mantengano in produzione superfici fondiari minime superiori a quelle previste nel PTC o nel PTCM oppure, in mancanza, nel regolamento d'attuazione di cui all'articolo 84.

2. Gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale contengono la ricognizione e la classificazione degli edifici o complessi edilizi di valenza storico-testimoniale, compresi quelli di cui al comma 1, e disciplinano specificatamente gli interventi attinenti al mutamento della destinazione d'uso.

**Art. 83 - Interventi sul patrimonio edilizio che comportano il mutamento della destinazione d'uso agricola**

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 71, comma 1, dall'articolo 81 e dall'articolo 82, il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici rurali è consentito solo se espressamente previsto e disciplinato dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale. I relativi interventi edilizi sono subordinati alla sottoscrizione di convenzione o atto d'obbligo unilaterale da registrare e trascrivere a cura del comune e a spese del richiedente. La convenzione o l'atto d'obbligo individuano le aree di pertinenza degli edifici o di singole unità immobiliari. Gli interventi edilizi devono in ogni caso garantire il rispetto dei caratteri tipologici, formali e costruttivi degli edifici di valenza storico-testimoniale.

2. Gli interventi di cui al comma 1, ove comportanti demolizione e ricostruzione di manufatti agricoli, non possono determinare aumento della superficie utile lorda legittimamente esistente, salvo ulteriori limitazioni e condizioni eventualmente previste dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunale.

3. Ai fini della convenzione o dell'atto d'obbligo di cui al comma 1, i progetti edilizi definiscono il perimetro, la dimensione e la tipologia delle aree di pertinenza, da individuarsi in modo coerente con il sistema dei segni naturali e antropici caratterizzanti la tessitura territoriale, e attribuiscono ciascuna area di pertinenza a un edificio o a una unità immobiliare. La superficie totale delle aree di pertinenza così individuate, corrisponde all'intera porzione di territorio rurale correlata al mutamento della destinazione d'uso agricola dell'immobile.

4. Per le aree di pertinenza di dimensioni non inferiori ad un ettaro, nella convenzione o nell'atto d'obbligo i proprietari si impegnano alla realizzazione d'interventi di sistemazione ambientale, fornendo idonee garanzie. Nel caso in cui le spese per la sistemazione ambientale da sostenersi nel primo decennio, contabilizzate a prezzi correnti al momento della formazione del titolo abilitativo risultano inferiori agli oneri da corrispondere ai sensi del comma 5, è dovuta al comune la relativa differenza.

5. Per le aree di pertinenza di dimensioni inferiori ad un ettaro, in luogo della convenzione indicata al comma 1, sono corrisposti specifici oneri stabiliti dal comune e finalizzati al miglioramento ambientale e paesaggistico del territorio rurale, in misura comunque non inferiore alla quota massima prevista per gli interventi di ristrutturazione edilizia e non superiore alla quota minima prevista per gli interventi di nuova edificazione.

6. Gli oneri e gli impegni di cui ai commi 1, 4 e 5 sostituiscono gli oneri di urbanizzazione di cui al titolo VII.

7. Fermo restando quanto previsto all'articolo 81, in sede di definizione dei contenuti del quadro previsionale strategico quinquennale del piano operativo e del relativo dimensionamento per UTOE e destinazioni d'uso, i comuni tengono conto degli edifici che hanno mutato la destinazione d'uso agricola nei cinque anni precedenti. A tal fine, il quadro previsionale è corredato dal computo delle superfici utili lorde complessivamente deruralizzate nel quinquennio trascorso.

#### **Art. 84 - Regolamento di attuazione contenente disposizioni per la qualità del territorio rurale**

1. La Regione con il regolamento di attuazione del presente capo, da emanarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, stabilisce, in particolare:

a) le disposizioni per l'installazione di manufatti aziendali temporanei, realizzati per lo svolgimento dell'attività agricola con strutture in materiale leggero e semplicemente ancorati a terra senza opere murarie, per un periodo non superiore a due anni, comprese le serre aventi le suddette caratteristiche, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 70, comma 1;

b) le disposizioni per l'installazione di serre e di altri manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 70, comma 3, lettera a), e dall'articolo 135 per periodi superiori a due anni;

c) le disposizioni per l'installazione di qualsiasi manufatto non temporaneo, comprese le serre fisse, necessario alla conduzione aziendale, che necessiti di interventi di trasformazione permanenti sul suolo, ai sensi dell'articolo 70, comma 3, lettera b);

d) i manufatti aventi le caratteristiche di cui alla lettera c) che non siano soggetti al programma aziendale, ai sensi dell'articolo 70, comma 3;

- e) le condizioni, ulteriori rispetto a quelle previste dall'articolo 73, comma 3, a cui è soggetta la realizzazione di nuove abitazioni rurali;
- f) le superfici fondiarie minime da mantenere in produzione per la costruzione di nuovi edifici rurali ad uso abitativo o di nuovi annessi agricoli, qualora non siano definite nel PTC o nel PTCM, di cui all'articolo 73, comma 4, lettera b);
- g) le superfici fondiarie minime da mantenere in produzione nel caso di mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici aziendali, qualora non siano definite nel PTC o nel PTCM, di cui all'articolo 82, comma 1;
- h) i casi in cui è consentita la costruzione di nuovi annessi agricoli minimi da parte di aziende agricole che non raggiungono i requisiti per la presentazione del programma aziendale di cui all'articolo 73, comma 5;
- i) i contenuti del programma aziendale, ai sensi dell'articolo 74, comma 1;
- l) le modifiche al programma aziendale con procedimenti semplificati, in quanto non sostanziali, di cui all'articolo 74, comma 12;
- m) le modalità di presentazione dell'istanza per il mutamento della destinazione d'uso di immobili industriali o commerciali per lo svolgimento dell'attività agricola di cui all'articolo 75, commi 1 e 3;
- n) le condizioni per la realizzazione di nuovi annessi agricoli da parte di soggetti diversi dagli imprenditori agricoli di cui all'articolo 78, comma 3.

#### **CAPO IV**

##### ***- Disposizioni in materia di porti regionali***

##### **Art. 85 - Porti di interesse regionale. Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento e riqualificazione di quelli esistenti**

1. La rete dei porti e degli approdi turistici toscani costituisce infrastruttura unitaria di interesse regionale. I porti sono individuati nel PIT ai sensi dell'articolo 88, comma 7, lettera e).
2. Oltre a quelli di cui al comma 1, sono di interesse regionale i porti che svolgono funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, di pesca. Tali porti sono individuati nel PIT ai sensi dell'articolo 88, comma 7, lettera f).

3. Le funzioni di programmazione, pianificazione e realizzazione delle opere portuali dei porti regionali di rilevanza commerciale sono esercitate dall'Autorità portuale regionale di cui alla legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell'Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005 ).

4. Qualora le previsioni localizzative di nuovi porti o la riqualificazione e l'ampliamento di quelli esistenti comportino la modifica del piano strutturale o del piano operativo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 45.

#### **Art. 86 - Piano regolatore portuale**

1. Il piano regolatore portuale attua le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e del piano operativo comunale per ognuno dei porti di interesse regionale. Il piano è approvato dal comune secondo il procedimento di cui all'articolo 111.

2. Nei porti per i quali è istituita l'Autorità portuale regionale di cui alla l.r. 23/2012 il piano regolatore è approvato con le procedure di cui agli articoli 15 e 16 della stessa l.r. 23/2012 .

3. Il piano regolatore portuale definisce l'assetto complessivo del porto, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, di servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto, ai relativi servizi commerciali e turistici e la relativa destinazione funzionale. Il piano regolatore portuale prevede la localizzazione degli interventi da realizzare per lo svolgimento delle funzioni dello scalo marittimo, compresi i servizi connessi.

4. La struttura regionale competente esprime parere obbligatorio e vincolante sull'idoneità tecnica delle previsioni contenute nel piano regolatore portuale, entro sessanta giorni dalla trasmissione del piano.

5. Sulle previsioni che fanno riferimento a progetti definitivi di opere portuali finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato e di importo superiore a 25 milioni di euro, oltre all'acquisizione della valutazione dell'idoneità tecnica di cui al comma 4, è richiesto il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 127, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE).



6. La realizzazione delle opere previste dal piano regolatore portuale è effettuata nel rispetto del presente articolo, dell'articolo 87 e della disciplina dell'attività edilizia di cui al titolo VI.

7. Per i porti e gli approdi turistici di competenza regionale, ad eccezione di quelli per i quali è stata istituita l'Autorità portuale regionale di cui alla l.r. 23/2012 , i progetti di cui all'articolo 87 possono essere realizzati in diretta attuazione del piano operativo, ove questo abbia i contenuti di cui al comma 3, fermo restando il parere obbligatorio e vincolante della struttura regionale competente sull'idoneità tecnica delle previsioni portuali.

8. Non costituiscono variante al piano regolatore portuale gli interventi di adeguamento tecnico funzionale del porto. Costituiscono interventi di adeguamento tecnico funzionale le opere portuali la cui realizzazione, pur rettificando la configurazione morfologica delle infrastrutture del porto, non comportino:

a) la modifica delle funzioni portuali;

b) l'incremento in misura maggiore del 2 per cento della superficie complessiva degli specchi acquei individuati dal piano regolatore portuale.

9. Gli interventi di cui al comma 7 sono disciplinati con il regolamento attuativo di cui all'articolo 87.

10. In assenza del piano regolatore portuale, nei porti di interesse regionale, è consentita esclusivamente la realizzazione di opere di manutenzione delle infrastrutture, delle attrezzature e degli impianti del porto, disciplinate dal regolamento di cui all'articolo 87. **(1)** L'approvazione dei progetti concernenti tali opere è subordinata alla preventiva valutazione positiva dell'idoneità tecnica della struttura regionale competente.

#### **Art. 87 - Attuazione del piano regolatore portuale. Regolamento di attuazione**

1. Fatti salvi quelli per i quali è istituita l'Autorità portuale regionale, tutti i progetti delle opere dei porti di interesse regionale sono conformi al piano regolatore portuale e sono approvati dal comune, previa valutazione positiva dell'idoneità tecnica effettuata dalla struttura regionale competente ai sensi dell'articolo 25, comma 1, lettera b), della l.r. 88/1998 .

2. Sui progetti definitivi di opere portuali finanziati per almeno il 50 per cento dallo Stato e di importo superiore a 25 milioni di euro, oltre all'acquisizione della valutazione dell'idoneità tecnica di cui al comma 1, è richiesto il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 127, comma 3, del d.lgs. 163/2006 .

3. I progetti delle opere dedicate alla nautica da diporto di cui all'articolo 2, comma 1, lettere a) e b), del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509 (Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di bene del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59 ), sono realizzati in attuazione del piano regolatore portuale, in coerenza con il piano strutturale e in conformità con il piano operativo. Resta fermo quanto previsto all'articolo 86, comma 7.

4. Con regolamento regionale:

a) sono disciplinate le modalità di formazione ed il procedimento di attuazione del piano regolatore portuale;

b) sono indicati gli elaborati da trasmettere alla struttura regionale per l'espressione del parere di cui all'articolo 86, comma 4;

c) sono disciplinate le attività di diportismo nautico a basso impatto ambientale con riferimento ad unità da diporto che non superino 10 metri di lunghezza ;

d) sono disciplinate le modalità per il rilascio delle concessioni demaniali concernenti nuove strutture per la nautica da diporto;

e) sono individuate le opere di trascurabile importanza i cui progetti non sono sottoposti alla valutazione tecnica della struttura regionale competente di cui all'articolo 25, comma 1, lettera b), della l.r. 88/1998 .

5. L'Autorità portuale regionale dispone le modalità di vigilanza e collaudo in merito all'esecuzione di opere nei porti per i quali la stessa è competente. Negli altri porti di interesse regionale, i compiti di vigilanza sono attribuiti alla struttura regionale competente. La procedura di collaudo finale compete al comune titolare delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo, che può eventualmente avvalersi di una commissione tecnico-amministrativa appositamente nominata.

## **TITOLO V**

### ***- Atti di governo del territorio***

#### **CAPO I**

### ***- Contenuto degli atti di governo del territorio***

#### **Art. 88 - Piano di indirizzo territoriale**

1. Il piano di indirizzo territoriale (PIT) è lo strumento di pianificazione territoriale della Regione al quale si conformano le politiche regionali, i piani e i programmi settoriali che producono effetti territoriali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica.
2. Il PIT ha valore di piano paesaggistico ai sensi dell'articolo 135 del Codice e dell'articolo 59 della presente legge.
3. Il PIT è composto da una parte statutaria e da una parte strategica.
4. In particolare, lo statuto del territorio del PIT, individua, rappresenta e disciplina:
  - a) il patrimonio territoriale regionale;
  - b) le invarianti strutturali di cui all'articolo 5;
  - c) le aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'articolo 136 del Codice e le aree di cui all'articolo 142 dello stesso Codice;
  - d) le disposizioni concernenti l'adeguamento e conformazione degli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica al piano paesaggistico, assicurando nel relativo procedimento la partecipazione degli organi ministeriali.
5. La parte strategica del PIT indica le linee progettuali per l'assetto territoriale regionale mediante l'individuazione e la definizione:
  - a) del ruolo dei diversi sistemi territoriali locali e dei conseguenti obiettivi del governo del territorio;
  - b) di indirizzi e criteri per lo sviluppo di azioni integrate per la tutela e valorizzazione del patrimonio territoriale e del paesaggio;
  - c) di indirizzi e criteri per l'elaborazione di specifici progetti di territorio riferiti a tematiche e ambiti territoriali individuati come strategici dal programma regionale di sviluppo (PRS).
6. Il PIT contiene inoltre:

- a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;
- b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

Ai fini di cui al comma 5, il PIT stabilisce:

- a) gli indirizzi relativi all'individuazione dei tipi di intervento e dei relativi ambiti territoriali che, per i loro effetti intercomunali, sono oggetto di concertazione fra i vari livelli istituzionali, anche in relazione alle forme di perequazione tra comuni;
  - b) le direttive e le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore della Regione, ai fini del governo degli effetti territoriali;
  - c) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi sul territorio di competenza regionale e relative prescrizioni;
  - d) indirizzi, direttive e prescrizioni per la pianificazione territoriale in materia di infrastrutture e di trasporti;
  - e) la disciplina per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici. In particolare il PIT contiene l'individuazione dei porti e approdi turistici, le previsioni di ampliamento e di riqualificazione di quelli esistenti, nonché direttive e standard per la relativa pianificazione e progettazione;
  - f) l'individuazione dei porti di interesse regionale, la disciplina per gli interventi di riqualificazione e ampliamento di quelli esistenti e la disciplina delle loro funzioni;
  - g) la disciplina delle funzioni degli aeroporti del sistema aeroportuale toscano;
  - h) la disciplina territoriale per le grandi strutture di vendita e per le aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelle delle grandi strutture;
  - i) le misure di salvaguardia.
8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera i), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque, per un periodo non superiore a tre anni.

#### **Art. 89 - Progetti di territorio**

1. I progetti di territorio di cui all'articolo 88, comma 5, lettera c), attuano il PIT e sono approvati dal Consiglio regionale mediante un'unica deliberazione qualora non comportino varianti agli strumenti della pianificazione territoriale delle province, della città metropolitana e dei comuni.

2. Qualora i progetti di territorio di cui al comma 1, comportino varianti agli strumenti della pianificazione territoriale delle province, della città metropolitana e dei comuni sono soggetti al procedimento di cui al titolo II capo I.

#### **Art. 90 - Piano territoriale di coordinamento provinciale**

1. Il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC) è lo strumento di pianificazione territoriale al quale si conformano le politiche provinciali, i piani e i programmi di settore provinciali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. Il PTC si configura come piano territoriale e strumento di programmazione, anche socio-economica, della provincia.

3. Il PTC recepisce i contenuti del piano paesaggistico regionale.

4. Il PTC si compone di un quadro conoscitivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, di una parte statutaria e di una parte strategica.

5. Lo statuto del territorio del PTC specifica:

a) il patrimonio territoriale provinciale, in relazione alle funzioni proprie e delegate della provincia, con particolare riferimento al territorio rurale;

b) le invarianti strutturali del territorio provinciale;

c) gli immobili di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 del Codice;

d) i principi e le regole per l'utilizzazione e la riproduzione del patrimonio territoriale;

6. La parte strategica del PTC indica le linee progettuali dell'assetto territoriale e delinea la strategia dello sviluppo del territorio. A tal fine:

a) individua, con riferimento ai contenuti del PIT, gli obiettivi e gli indirizzi da perseguire nelle trasformazioni territoriali e le conseguenti azioni;

b) detta indirizzi sull'articolazione e sulle linee di evoluzione dei sistemi territoriali;

c) detta indirizzi, criteri e parametri per l'applicazione coordinata delle norme relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III;

d) detta criteri e indirizzi per le trasformazioni dei boschi ai sensi dell'articolo 41 della l.r. 39/2000 ;

e) individua le strategie di tutela attiva del patrimonio territoriale, anche al fine dello sviluppo socio economico e culturale della comunità provinciale.

7. Il PTC stabilisce:

a) le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore e degli strumenti della programmazione della provincia;

b) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza provinciale e relative prescrizioni;

c) le misure di salvaguardia.

8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera c), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

9. Il PTC contiene inoltre:

a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

#### **Art. 91 - Piano territoriale della città metropolitana**

1. Il piano territoriale della città metropolitana (PTCM) è lo strumento di pianificazione territoriale al quale si conformano le politiche della città metropolitana, i piani e i programmi di settore comunali, gli strumenti della pianificazione territoriale e gli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. Il PTCM si configura come piano territoriale e strumento di programmazione, anche socio-economica, della città metropolitana.

3. Il PTCM recepisce e specifica i contenuti del piano paesaggistico regionale.

4. Il PTCM si compone di un quadro conoscitivo del patrimonio territoriale di cui all'articolo 3, comma 2, di una parte statutaria e di una parte strategica.

5. Lo statuto del territorio del PTCM specifica:

a) il patrimonio territoriale della città metropolitana, in relazione alle funzioni proprie e delegate, con particolare riferimento al territorio rurale;

b) le invarianti strutturali del territorio della città metropolitana;

c) gli immobili di notevole interesse pubblico di cui all'articolo 136 del Codice;

d) i principi e le regole per l'utilizzazione e la riproduzione del patrimonio territoriale;

6. La parte strategica del PTCM indica le linee progettuali dell'assetto territoriale e delinea la strategia dello sviluppo del territorio. A tal fine:

a) individua, con riferimento ai contenuti del PIT, gli obiettivi e gli indirizzi da perseguire nelle trasformazioni territoriali e le conseguenti azioni;

b) detta indirizzi sull'articolazione e sulle linee di evoluzione dei sistemi territoriali;

c) detta indirizzi, criteri e parametri per l'applicazione coordinata delle norme relative al territorio rurale di cui al titolo IV, capo III, nonché per la trasformazioni dei boschi ai sensi dell'articolo 41 della l.r. 39/2000 ;

d) individua le strategie di tutela attiva del patrimonio territoriale, anche al fine dello sviluppo socio economico e culturale della comunità della città metropolitana.

7. Il PTCM stabilisce:

a) le prescrizioni per il coordinamento delle politiche di settore e degli strumenti della programmazione della città metropolitana;

b) l'individuazione degli ambiti territoriali per la localizzazione di interventi di competenza della città metropolitana e relative prescrizioni;

c) le misure di salvaguardia.

8. Le misure di salvaguardia di cui al comma 7, lettera c), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

9. Il piano territoriale della città metropolitana contiene, inoltre, le politiche e le strategie di area vasta in coerenza con il PIT, con particolare riferimento:

a) alle infrastrutture e ai servizi necessari per promuovere una mobilità sostenibile su scala metropolitana e migliorare il livello di accessibilità dei territori interessati, anche attraverso la promozione dell'intermodalità;

b) alle reti dei servizi di interesse della città metropolitana;

c) alla valorizzazione e al recupero dei sistemi insediativi esistenti;

d) alla razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale, commerciale e industriale;

e) alla previsione di forme di perequazione territoriale di cui all'articolo 102.

10. Il PTCM contiene altresì:

a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale.

#### **Art. 92 - Piano strutturale**

1. Il piano strutturale si compone del quadro conoscitivo, dello statuto del territorio di cui all'articolo 6 e della strategia dello sviluppo sostenibile.

2. Il quadro conoscitivo comprende l'insieme delle analisi necessarie a qualificare lo statuto del territorio e a supportare la strategia dello sviluppo sostenibile.



3. Lo statuto del territorio contiene, specificando rispetto al PIT, al PTC e al PTCM:

- a) il patrimonio territoriale comunale, e le relative invarianti strutturali, di cui all'articolo 5;
- b) la perimetrazione del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 4;
- c) la perimetrazione dei centri e dei nuclei storici e dei relativi ambiti di pertinenza di cui all'articolo 66;
- d) la ricognizione delle prescrizioni del PIT, del PTC e del PTCM;
- e) le regole di tutela e disciplina del patrimonio territoriale, comprensive dell'adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT;
- f) i riferimenti statutari per l'individuazione delle UTOE e per le relative strategie.

4. La strategia dello sviluppo sostenibile definisce:

- a) l'individuazione delle UTOE;
- b) gli obiettivi da perseguire nel governo del territorio comunale e gli obiettivi specifici per le diverse UTOE;
- c) le dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti e delle nuove funzioni previste all'interno del territorio urbanizzato, articolate per UTOE;
- d) i servizi e le dotazioni territoriali pubbliche necessarie per garantire l'efficienza e la qualità degli insediamenti e delle reti infrastrutturali, nel rispetto degli standard di cui al d.m. 1444/1968, articolati per UTOE;
- e) gli indirizzi e le prescrizioni da rispettare nella definizione degli assetti territoriali e per la qualità degli insediamenti, ai sensi degli articoli 62 e 63, compresi quelli diretti a migliorare il grado di accessibilità delle strutture di uso pubblico e degli spazi comuni delle città;
- f) gli obiettivi specifici per gli interventi di recupero paesaggistico-ambientale, o per azioni di riqualificazione e rigenerazione urbana degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

g) gli ambiti di cui all'articolo 88, comma 7, lettera c), gli ambiti di cui all'articolo 90, comma 7, lettera b), o gli ambiti di cui all'articolo 91, comma 7, lettera b).

5. Il piano strutturale contiene altresì:

a) le analisi che evidenziano la coerenza interna ed esterna delle previsioni del piano;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;

c) l'individuazione degli ambiti caratterizzati da condizioni di degrado di cui all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

d) la mappatura dei percorsi accessibili fondamentali per la fruizione delle funzioni pubbliche urbane;

e) le misure di salvaguardia.

6. Le misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e), sono immediatamente efficaci dal momento della pubblicazione dell'avviso di adozione dell'atto fino al momento della pubblicazione dell'avviso di approvazione dell'atto e, comunque per un periodo non superiore a tre anni.

7. Il piano strutturale non ha valenza conformativa della disciplina dell'uso del suolo, ad eccezione dell'indicazione degli ambiti di cui al comma 4, lettera g), e delle misure di salvaguardia di cui al comma 5, lettera e).

#### **Art. 93 - Termini del procedimento di formazione del piano strutturale e della variante generale**

1. Il procedimento di formazione del piano strutturale o della variante generale ha durata massima non superiore a due anni decorrenti dall'avvio del procedimento di cui all'articolo 17. La decorrenza di tale termine rimane invariata anche nel caso di integrazione dell'atto di avvio.

2. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di approvazione del piano strutturale o della variante generale, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l).

3. Le restrizioni di cui al comma 2, si applicano altresì alla data dell'eventuale decadenza delle salvaguardie del piano strutturale o della variante generale e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di adozione del piano operativo.

4. Ai fini del presente articolo si intendono varianti generali quelle che considerano il piano nella sua interezza, lo sostituiscono o lo modificano nel suo complesso.

5. Il termine di cui al comma 1, può essere prorogato dal comune di ulteriori sei mesi nel caso in cui siano pervenute osservazioni in numero particolarmente elevato o in relazione ad osservazioni dal contenuto particolarmente complesso.

#### **Art. 94 - Piano strutturale intercomunale**

1. Due o più comuni, anche appartenenti a province diverse, possono procedere alla formazione del piano strutturale intercomunale avente i contenuti di cui all'articolo 92.

2. Il piano strutturale intercomunale contiene le politiche e le strategie di area vasta in coerenza con il PIT, il PTC delle province di riferimento o il PTCM, con particolare riferimento:

a) alla razionalizzazione del sistema infrastrutturale e della mobilità, al fine di migliorare il livello di accessibilità dei territori interessati, anche attraverso la promozione dell'intermodalità;

b) all'attivazione di sinergie per la valorizzazione ed il recupero dei sistemi insediativi;

c) alla razionalizzazione e riqualificazione del sistema artigianale e industriale;

d) alla previsione di forme di perequazione territoriale di cui all'articolo 102.

#### **Art. 95 - Piano operativo**

1. In conformità al piano strutturale, il piano operativo disciplina l'attività urbanistica ed edilizia per l'intero territorio comunale e si compone di due parti:

a) la disciplina per la gestione degli insediamenti esistenti, valida a tempo indeterminato;

b) la disciplina delle trasformazioni degli assetti insediativi, infrastrutturali ed edilizi del territorio, con valenza quinquennale.

2. Mediante la disciplina di cui al comma 1, lettera a), il piano operativo individua e definisce:

a) le disposizioni di tutela e di valorizzazione dei centri e dei nuclei storici, comprese quelle riferite a singoli edifici e manufatti di valore storico, architettonico o testimoniale;

b) la disciplina del territorio rurale, in conformità alle disposizioni di cui al titolo IV, capo III, al fine di assicurare il perseguimento degli specifici obiettivi di qualità di cui all'articolo 68, compresa la ricognizione e la classificazione degli edifici o complessi edilizi di valenza storico-testimoniale;

c) gli interventi sul patrimonio edilizio esistente realizzabili nel territorio urbanizzato, diversi da quelli di cui al comma 3;

d) la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, ai sensi dell'articolo 98, ove inserita come parte integrante del piano operativo;

e) la delimitazione degli eventuali ambiti portuali del territorio comunale, entro i quali le previsioni si attuano tramite il piano regolatore portuale di cui all'articolo 86;

f) le zone connotate da condizioni di degrado.

3. Mediante la disciplina di cui al comma 1, lettera b), il piano operativo individua e definisce:

a) gli interventi che, in ragione della loro complessità e rilevanza, si attuano mediante i piani attuativi di cui al titolo V, capo II;

b) gli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125;

c) i progetti unitari convenzionati di cui all'articolo 121;

d) gli interventi di nuova edificazione consentiti all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, diversi da quelli di cui alle lettere a), b) e c);

e) le previsioni relative all'edilizia residenziale sociale di cui all'articolo 63 nell'ambito degli interventi di cui alle lettere a), b e c);

f) l'individuazione delle aree destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, comprese le aree per gli standard di cui al d.m. 1444/1968;

g) l'individuazione dei beni sottoposti a vincolo ai fini espropriativi ai sensi degli articoli 9 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità);

h) ove previste, la perequazione urbanistica di cui all'articolo 100, la compensazione urbanistica di cui all'articolo 101, la perequazione territoriale di cui all'articolo 102, e le relative discipline.

4. Nell'ambito della disciplina di cui al comma 1, lettera b), il piano operativo può individuare gli edifici esistenti non più compatibili con gli indirizzi della pianificazione. Con riferimento a tali edifici, il comune può favorire, in alternativa all'espropriazione, la riqualificazione delle aree ove essi sono collocati attraverso forme di compensazione, rispondenti al pubblico interesse e comunque rispettose dell'imparzialità e del buon andamento dell'azione amministrativa. Nelle more dell'attuazione delle previsioni di valenza quinquennale del piano operativo, resta salva la facoltà del proprietario di eseguire sugli edifici di cui al presente comma tutti gli interventi conservativi, ad esclusione degli interventi di demolizione e successiva ricostruzione non giustificati da obiettive ed improrogabili ragioni di ordine statico od igienico sanitario.

5. Le previsioni del piano operativo sono supportate:

a) dalla ricognizione e dalle disposizioni concernenti la tutela e la disciplina del patrimonio territoriale, in attuazione dell'articolo 92, comma 3, lettera e), compreso il recepimento delle previsioni del piano paesaggistico regionale, con particolare riferimento alle prescrizioni d'uso per la tutela dei beni paesaggistici;

b) dal quadro conoscitivo del patrimonio edilizio esistente, delle aree urbanizzate e delle relative criticità, compresi gli elementi di rischio idrogeologico e sismico;

c) dalla valutazione di fattibilità geologica, idraulica e sismica degli interventi e dall'individuazione delle misure di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico;

d) dal monitoraggio dei dati della domanda e dell'offerta di edilizia residenziale sociale e dall'individuazione delle azioni conseguenti;

e) dai criteri di coordinamento tra le scelte localizzative e la programmazione dei servizi di trasporto collettivo e di connessione intermodale, volti ad elevare i livelli complessivi di accessibilità.

6. Oltre a quanto previsto dai commi 1, 2, 3, 4 e 5, il piano operativo contiene le disposizioni per la programmazione degli interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche nell'ambito urbano, finalizzati a garantire un'adeguata accessibilità delle strutture di uso pubblico, degli spazi comuni delle città e delle infrastrutture per la mobilità.

7. Il piano operativo dà conto della conformità delle sue previsioni a quelle del piano strutturale, esplicita la relazione delle sue previsioni con i piani regionali, provinciali e della città metropolitana, motiva le scelte di pianificazione con riferimento agli aspetti paesaggistici, territoriali, economici e sociali rilevanti per l'uso del territorio, anche in attuazione di quanto previsto dall'articolo 92, comma 5, lettere a) e b).

8. Le previsioni di cui al comma 3, sono dimensionate sulla base del quadro previsionale strategico per i cinque anni successivi alla loro approvazione nel rispetto delle dimensioni massime sostenibili dei nuovi insediamenti di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c). Ai fini della definizione del dimensionamento quinquennale e dei contenuti previsionali del piano operativo, o parti di esso, i comuni possono pubblicare un avviso sui propri siti istituzionali, invitando i soggetti interessati, pubblici e privati, a presentare proposte o progetti finalizzati all'attuazione degli obiettivi ed indirizzi strategici del piano strutturale.

9. Le previsioni che si realizzano mediante piani attuativi, o progetti unitari convenzionati di iniziativa pubblica, comunque denominati, o mediante interventi di rigenerazione urbana, perdono efficacia nel caso in cui alla scadenza del quinquennio di efficacia del piano operativo o della modifica sostanziale che li contempla, i piani o i progetti non siano stati approvati.

10. I vincoli preordinati all'esproprio perdono efficacia se entro il suddetto termine quinquennale non è stato approvato il progetto definitivo dell'opera pubblica. Qualora sia previsto che l'opera possa essere realizzata anche su iniziativa privata, alla decadenza del vincolo non consegue la perdita di efficacia della relativa previsione.

11. Nei casi in cui il piano operativo preveda la possibilità di piani attuativi, interventi di rigenerazione urbana, o di progetti unitari convenzionati di iniziativa

privata, la perdita di efficacia di cui al comma 9 si verifica qualora entro cinque anni non sia stata stipulata la relativa convenzione oppure i proponenti non abbiano formato un valido atto unilaterale d'obbligo a favore del comune che corrisponda nei contenuti allo schema di convenzione approvato con il piano o progetto. Perdono altresì efficacia gli interventi di nuova edificazione di cui al comma 3, lettera d), qualora entro il suddetto termine non sia stato rilasciato il relativo titolo edilizio.

12. Il Comune può prorogare, per una sola volta, i termini di efficacia delle previsioni di cui ai commi 9 e 11, per un periodo massimo di tre anni. La proroga è disposta dal Comune, con un unico atto, prima della scadenza del termine quinquennale.

13. Alla scadenza dei termini di efficacia delle previsioni di cui ai commi 9 e 11,, al termine del quinquennio o del diverso termine disposto ai sensi del comma 12, non perdono efficacia i programmi aziendali di cui all'articolo 74 con valore di piano attuativo, ancorché soltanto adottati, a condizione che non comportino il mutamento della destinazione d'uso agricola degli edifici.

14. Alla scadenza di ogni quinquennio dall'approvazione del piano operativo, il comune redige una relazione sull'effettiva attuazione delle previsioni in esso contenute, con particolare riferimento alla disciplina di cui al comma 3.

#### **Art. 96 - Termini del procedimento di formazione del piano operativo e delle varianti**

1. Il procedimento di formazione del piano operativo e delle varianti diverse da quelle di cui all'articolo 30 ha durata massima non superiore a due anni decorrente dall'avvio del procedimento di cui all'articolo 17. La decorrenza di tale termine rimane invariata anche nel caso di integrazione dell'atto di avvio.

2. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, e fino alla data di pubblicazione sul BURT dell'atto di approvazione del piano operativo o della variante generale, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l).

3. Ai fini del presente articolo si intendono varianti generali quelle che considerano il piano nella sua interezza, lo sostituiscono o lo modificano nel suo complesso.

4. Il termine di cui al comma 1, può essere prorogato dal comune di ulteriori sei mesi nel caso in cui siano pervenute osservazioni in numero particolarmente elevato.

#### **Art. 97 - Poteri di deroga al piano strutturale e al piano operativo**

1. I poteri di deroga al piano strutturale e contestualmente, se necessario, al piano operativo, sono esercitabili esclusivamente per la realizzazione di interventi urgenti ammessi a finanziamento pubblico, finalizzati alla tutela della salute e dell'igiene pubblica, al recupero di condizioni di agibilità e accessibilità di infrastrutture e di edifici pubblici e privati, nonché alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, che si siano resi necessari in conseguenza di calamità naturali o catastrofi, o di eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo, rilevanti ai fini dell'attività di protezione civile.

2. Quando sia necessario esercitare i poteri di deroga al solo piano operativo, essi sono esercitabili nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

a) per interventi pubblici o di interesse pubblico da realizzarsi anche a cura dei privati, purché previsti in aree già destinate a funzioni pubbliche, o di interesse pubblico;

b) purché si operi nei limiti fissati dalle leggi e con esclusivo riferimento ai parametri dimensionali dell'intervento concernenti altezze, superfici, volumi e distanze;

c) purché gli interventi in deroga non risultino in contrasto con il piano strutturale.

#### **Art. 98 - Distribuzione e localizzazione delle funzioni**

1. I comuni possono dotarsi di una apposita disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, costituente contenuto integrativo del piano operativo oppure specifico piano di settore ad esso correlato. Tale disciplina tiene conto degli obiettivi definiti dal piano strutturale per le diverse UTOE e definisce i mutamenti di destinazione d'uso da assoggettare a SCIA, anche in assenza di opere edilizie, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 136, con riferimento a specifiche fattispecie, immobili o aree.

2. Ove non costituisca parte integrante del piano operativo, la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni è approvata con il procedimento di cui all'articolo 111.



## **Art. 99 - Mutamenti della destinazione d'uso**

1. Le previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica, nonché la disciplina di cui all'articolo 98, sono definiti con riferimento alle seguenti destinazioni d'uso:

- a) residenziale;
- b) industriale e artigianale;
- c) commerciale al dettaglio;
- d) turistico-ricettiva;
- e) direzionale e di servizio;
- f) commerciale all'ingrosso e depositi;
- g) agricola e funzioni connesse ai sensi di legge.

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 3:

- a) il mutamento della destinazione d'uso all'interno della stessa categoria funzionale è sempre consentito.
- b) il mutamento delle destinazioni d'uso da una all'altra delle categorie indicate al comma 1 costituisce mutamento rilevante della destinazione d'uso.

3. Gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica comunali possono:

- a) stabilire limitazioni al mutamento della destinazione d'uso all'interno della stessa categoria funzionale;

- b) individuare aree nelle quali le seguenti destinazioni d'uso siano assimilabili:

residenziale e direzionale e di servizio laddove reciprocamente funzionali;

industriale e artigianale e commerciale, all'ingrosso e depositi, nonché direzionale e di servizio.

4. La destinazione d'uso di un fabbricato o di una unità immobiliare è quella prevalente in termini di superficie utile.

5. L'insediamento di grandi strutture di vendita o di medie strutture aggregate, aventi effetti assimilabili a quelle delle grandi strutture, sono ammessi solo tramite espressa previsione del piano operativo in conformità con la disciplina del piano strutturale. In assenza di tale previsione è precluso l'insediamento di strutture di vendita sopra richiamate, anche se attuato mediante interventi comportanti la modifica della destinazione d'uso di edifici esistenti o l'incremento della superficie di vendita di strutture commerciali già insediate.

6. Si presume destinazione d'uso attuale ai fini della presente legge quella risultante da:

a) atti pubblici;

b) atti in possesso della pubblica amministrazione formati in data anteriore agli strumenti urbanistici comunali che stabiliscono le destinazioni;

c) in mancanza di uno degli atti di cui alle lettere a) e b), la posizione catastale quale risulta alla data di entrata in vigore degli strumenti urbanistici comunali che stabiliscono le destinazioni d'uso.

#### **Art. 100 - Perequazione urbanistica**

1. La perequazione urbanistica è finalizzata al perseguimento degli obiettivi di interesse generale definiti dagli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica mediante l'equa distribuzione delle facoltà edificatorie e degli oneri tra le diverse proprietà immobiliari ricomprese in ambiti, anche discontinui purché all'interno della stessa UTOE, oggetto di trasformazione degli assetti insediativi ed infrastrutturali del territorio, diretta al superamento della diversità di condizione giuridico-economica che si determina tra le proprietà immobiliari per effetto delle previsioni della pianificazione urbanistica. Gli ambiti interessati dalla perequazione urbanistica possono essere anche relativi ad UTOE diverse, a condizione che le previsioni oggetto di perequazione siano contestuali e risultino reciprocamente vincolate.

2. L'equa distribuzione delle facoltà edificatorie e degli oneri è effettuata in considerazione delle limitazioni all'edificabilità derivanti dagli strumenti di pianificazione territoriale o dagli strumenti di pianificazione urbanistica e tiene altresì conto delle condizioni fisiche del territorio nonché dei vincoli derivanti dalle leggi.

#### **Art. 101 - Compensazione urbanistica**

1. La compensazione urbanistica si realizza con l'attribuzione, nel rispetto delle previsioni del piano operativo, di facoltà edificatorie o di aree in permuta ai proprietari degli immobili sui quali, a seguito di accordo convenzionale tra il comune e l'avente titolo, sono realizzati interventi pubblici o di interesse pubblico.

2. Le facoltà edificatorie attribuite per compensazione urbanistica ai sensi del comma 1, compresi i crediti edilizi, sono esercitabili solo all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e sono ricomprese nell'ambito degli interventi soggetti a piano attuativo o a progetto unitario convenzionato di cui all'articolo 95, comma 3, lettere a) e c). Tali facoltà edificatorie sono soggette alla decadenza quinquennale di cui all'articolo 95, comma 9.

#### **Art. 102 - Perequazione territoriale**

1. La perequazione territoriale è finalizzata a redistribuire e compensare i vantaggi e gli oneri sia di natura territoriale che ambientale derivanti dalle scelte effettuate con gli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica e presuppone la formalizzazione di un accordo tra gli enti locali interessati.

2. Nei casi di cui all'articolo 25, comma 9, sulla base del parere reso dalla conferenza di copianificazione, gli enti interessati definiscono le misure di perequazione territoriale in relazione agli effetti indotti dalla previsione comportante impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato e stipulano al riguardo specifico accordo per le finalità di cui al comma 1.

3. L'accordo di cui al comma 2, può prevedere la costituzione di un fondo finanziato dagli enti locali nel quale confluiscono i proventi derivanti dagli oneri di urbanizzazione di cui all'articolo 183 relativi agli interventi oggetto dell'accordo, risorse proprie degli enti stessi, imposte locali sugli immobili e altre entrate fiscali, anche di scopo, inerenti la realizzazione degli interventi.

4. Per le previsioni di cui agli articoli 26 e 27, comportanti perequazione territoriale, almeno il 10 per cento degli oneri di urbanizzazione sono destinati ad interventi volti alla rivitalizzazione di aree commerciali quali centri commerciali naturali, centri storici e aree mercatali.

#### **Art. 103 - Misure di salvaguardia**

1. Il comune sospende ogni determinazione sulle domande di permesso di costruire quando siano in contrasto con lo strumento di pianificazione territoriale o con gli

strumenti di pianificazione urbanistica adottati oppure con le misure cautelari di cui all'articolo 13.

2. Non sono ammessi interventi soggetti a SCIA in contrasto con le norme di salvaguardia del piano strutturale adottato o con gli strumenti di pianificazione urbanistica adottati oppure con le misure cautelari di cui all'articolo 13.

3. La sospensione di cui al comma 1, opera fino all'efficacia dello strumento di pianificazione territoriale o dello strumento di pianificazione urbanistica e comunque non oltre tre anni dal relativo provvedimento di adozione.

**Art. 104 - Pericolosità idrogeologica e sismica e misure di mitigazione dei rischi.  
Regolamento**

1. Il PIT, il PTC, il PTCM e il piano strutturale, in sede di individuazione e disciplina delle invarianti strutturali di cui all'articolo 5, definiscono sulla base di indagini e studi esistenti e certificati oppure di specifici approfondimenti, le dinamiche idrogeologiche in essere e le relative condizioni di equilibrio rispetto alle quali valutare gli effetti delle trasformazioni previste.

2. In sede di formazione dei piani strutturali e delle relative varianti è verificata la pericolosità del territorio per gli aspetti idrogeologici, idraulici, di dinamica costiera e sismici, sono evidenziate le aree che risultano esposte ai rischi connessi con particolare riferimento alle aree urbanizzate, alle infrastrutture di mobilità e alle trasformazioni del territorio rurale. I documenti di verifica della pericolosità e delle aree esposte a rischio sono aggiornati a seguito di situazioni per le quali sia dichiarato lo stato di emergenza e costituiscono la base dei piani di emergenza oltre che della pianificazione territoriale e urbanistica.

3. In sede di formazione del piano operativo, dei piani attuativi nonché delle relative varianti sono definite, sulla base di approfondimenti oppure sulla base di indagini e studi esistenti e certificati, le condizioni che garantiscono la fattibilità degli interventi di trasformazione per gli aspetti di cui ai commi 1 e 2 e le modalità di attuazione delle misure di mitigazione dei rischi in rapporto alle trasformazioni previste.

4. Il piano comunale di protezione civile di cui alla l.r. 67/2003, costituisce parte integrante del piano operativo ed è aggiornato in caso di eventi calamitosi. Tale aggiornamento costituisce variante automatica al piano operativo.

5. I tecnici abilitati certificano l'adeguatezza delle indagini ed attestano la compatibilità degli elaborati progettuali agli esiti delle verifiche di pericolosità nonché la coerenza delle misure di mitigazione rispetto agli scenari di rischio possibili.

6. Le verifiche di cui ai commi 1 e 2, sono effettuate in conformità alle direttive tecniche regionali emanate con il regolamento di cui al comma 9, e sono depositate presso le strutture regionali competenti che effettuano il relativo controllo.

7. Nell'esercizio delle verifiche di cui al comma 6, le strutture regionali accertano la completezza della documentazione depositata ed effettuano la valutazione tecnica in ordine alla conformità delle indagini alle direttive tecniche regionali secondo quanto stabilito dal regolamento di cui al comma 9 .

8. I comuni non possono procedere all'approvazione dei piani strutturali, delle relative varianti e degli atti di cui al comma 3, in caso di esito negativo del controllo delle strutture regionali competenti.

9. Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è approvato un regolamento che contiene in particolare:

a ) le direttive tecniche per le verifiche di pericolosità del territorio sotto il profilo geologico, idraulico e sismico, la fattibilità delle previsioni e per la valutazione degli effetti locali e di sito in relazione all'obiettivo della riduzione dei rischi idraulico, idrogeologico e sismico;

b) il procedimento per il deposito delle indagini geologiche presso le strutture regionali competenti;

c) le modalità del controllo delle verifiche delle condizioni di pericolosità idrogeologica, idraulica e sismica e delle misure di mitigazione da parte delle strutture regionali competenti, individuando gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica del territorio le cui indagini siano da assoggettare a controllo obbligatorio oppure a controllo a campione.

#### **Art. 105 - Aree non pianificate**

1. Le aree non pianificate sono quelle prive di disciplina pianificatoria operativa, comprese quelle di cui all'articolo 95, commi 9, 10 e 11, qualora il piano operativo sia privo di specifica disciplina di gestione operante in caso di decadenza delle relative previsioni. Tale disciplina non può prevedere interventi comportanti

l'utilizzo di quantità edificabili prelevate dai dimensionamenti del piano strutturale di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c).

2. Nelle aree non pianificate di cui al comma 1, in assenza della specifica disciplina di gestione, sono consentiti esclusivamente gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo senza mutamento delle destinazioni d'uso.

3. Sono fatte salve le norme a tutela del suolo, dell'ambiente, dell'igiene, della sicurezza, del patrimonio storico, artistico e culturale.

#### **Art. 106 - Regolamenti edilizi**

1. I regolamenti edilizi comunali dettano norme in tema di modalità costruttive, decoro pubblico, igiene, sicurezza e vigilanza.

2. Le norme dei regolamenti edilizi comunali non possono in alcun caso costituire variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

3. La Giunta regionale con deliberazione, nelle materie di cui al comma 1, approva un regolamento edilizio tipo con valenza di linee guida.

### **CAPO II**

*- Finalità, contenuti e procedure di approvazione dei piani attuativi e del progetto unitario convenzionato*

#### **SEZIONE I**

*- Norme comuni per i piani attuativi*

#### **Art. 107 - Piani attuativi**

1. I piani attuativi, comunque denominati, costituiscono strumenti di pianificazione urbanistica di dettaglio in attuazione del piano operativo.

2. L'atto di approvazione del piano attuativo individua le disposizioni legislative di riferimento e i beni soggetti ad espropriazione secondo le procedure e le modalità di cui al d.p.r. 327/2001 e alla legge regionale 18 febbraio 2005, n. 30 (Disposizioni in materia di espropriazione per pubblica utilità).

3. Le varianti al piano strutturale o al piano operativo, correlate a previsioni soggette a pianificazione attuativa, possono essere adottate e approvate contestualmente al relativo piano attuativo.

4. Sono comunque soggetti a piano attuativo:

a) gli eventuali crediti edilizi riferibili alla compensazione urbanistica di cui all'articolo 101;

b) gli interventi di ristrutturazione urbanistica di cui all'articolo 134, comma 1, lettera f);

c) gli interventi di ristrutturazione urbanistica con perdita di destinazione d'uso agricola.

#### **Art. 108 - Consorzi per la realizzazione dei piani attuativi**

1. Per la realizzazione degli interventi dei piani attuativi di cui all'articolo 107 per i quali è ammessa l'iniziativa privata, i proprietari rappresentanti la maggioranza assoluta del valore dei beni ricompresi nel relativo perimetro, calcolata in base all'imponibile catastale, previo invito degli altri proprietari, hanno titolo a costituire il consorzio per la presentazione al comune della proposta di piano attuativo, comprensiva dello schema di convenzione relativo alla realizzazione dell'intervento. Il comune informa tempestivamente i proprietari non aderenti al consorzio della presentazione della proposta, ai fini dell'eventuale sottoscrizione della medesima previa adesione al consorzio.

2. Successivamente all'approvazione del piano attuativo, il comune invita i proprietari non aderenti al consorzio di cui al comma 1, a dare attuazione alle indicazioni del piano mediante l'adesione alla convenzione, assegnando un termine non inferiore a sessanta giorni. Decorso inutilmente il termine assegnato, il comune procede a diffidare i proprietari non aderenti al consorzio, assegnando un ulteriore termine non inferiore a trenta giorni. Il procedimento si conclude entro il termine massimo di centottanta giorni dall'approvazione del piano attuativo.

3. Decorso senza esito il termine di cui al comma 2, gli immobili dei proprietari che non hanno sottoscritto la convenzione rientrano tra i beni soggetti all'espropriazione di cui all'articolo 107, comma 2. Le somme necessarie per l'espropriazione sono a carico dei soggetti che hanno sottoscritto la convenzione.

#### **Art. 109 - Contenuto dei piani attuativi**

1. I piani attuativi contengono:

- a) l'individuazione progettuale di massima delle opere d'urbanizzazione primaria e secondaria;
- b) l'assetto planivolumetrico complessivo dell'area di intervento con specifiche indicazioni relative ai prospetti lungo le strade e piazze;
- c) la localizzazione degli spazi riservati ad opere o impianti di interesse pubblico, ivi compresa la localizzazione delle aree necessarie per integrare la funzionalità delle medesime opere;
- d) l'individuazione degli edifici o parti di essi oggetto di recupero e riuso, con l'indicazione delle specifiche categorie di intervento ammesse, nonché l'indicazione delle tipologie edilizie per i nuovi fabbricati derivanti da interventi di nuova edificazione o da demolizione e ricostruzione;
- e) l'eventuale suddivisione del piano in più unità di intervento tra loro funzionalmente coordinate;
- f) il dettaglio, mediante l'indicazione dei relativi dati catastali, delle eventuali proprietà da espropriare o da vincolare secondo le procedure e modalità previste dalle leggi statali e dall'articolo 108;
- g) ogni altro elemento utile a definire adeguatamente gli interventi previsti ed il loro inserimento nel contesto di riferimento, con particolare riguardo alle connessioni ciclopedonali ed ecologiche, al tessuto urbano o al margine con il territorio rurale;
- h) lo schema di convenzione atta a regolare gli interventi previsti dal piano attuativo e le correlate opere ed interventi di interesse pubblico.

2. Il piano attuativo è inoltre corredato:

- a) dalla ricognizione ed eventuale integrazione, ove necessaria, del quadro conoscitivo di riferimento;
- b) dalla normativa tecnica di attuazione;
- c) dalle disposizioni relative alla perequazione urbanistica di cui all'articolo 100 o alle forme di compensazione urbanistica di cui all'articolo 101, ove previste dal piano operativo;



d) dalla relazione illustrativa che dà compiutamente conto della coerenza esterna ed interna e che motiva i contenuti del piano con riferimento agli aspetti paesaggistici e socio-economici rilevanti per l'uso del territorio;

e) da una relazione di fattibilità.

3. L'attuazione degli interventi previsti nelle convenzioni di cui al comma 1, lettera h), può avvenire per stralci funzionali e per fasi e tempi distinti. In tal caso, per ogni stralcio funzionale nella convenzione sono quantificati gli oneri di urbanizzazione o le opere di urbanizzazione da realizzare e le relative garanzie purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento.

4. Il contenuto dei piani regolatori portuali è disciplinato dall'articolo 86, comma 3, e dal regolamento regionale di cui all'articolo 87, comma 4.

#### **Art. 110 - Validità dei piani attuativi**

1. Contestualmente all'atto di approvazione, il comune fissa il termine, non superiore a dieci anni, entro il quale il piano attuativo è realizzato ed i termini entro i quali sono operate le eventuali espropriazioni ai sensi dell'articolo 108.

2. L'approvazione del piano costituisce dichiarazione di pubblica utilità delle opere od impianti di interesse pubblico dallo stesso individuate.

3. Decorso il termine di cui al comma 1, il piano diventa inefficace per la parte non ancora attuata.

4. Nel caso di cui al comma 3, permane l'obbligo di osservare, nella costruzione di nuovi edifici e nella modificazione di quelli esistenti, gli allineamenti e le prescrizioni di zona stabiliti dal piano attuativo. Sono fatti salvi eventuali adempimenti da assolvere entro i termini stabiliti dalla convenzione per il completamento degli interventi previsti dal piano attuativo.

#### **Art. 111 - Approvazione dei piani attuativi**

1. Il piano attuativo conforme alle previsioni dei piani operativi è approvato con le procedure di cui al presente articolo.

2. Con riferimento al piano attuativo di iniziativa privata conforme alle previsioni del piano operativo, entro sessanta giorni dal ricevimento della proposta, o dal

completamento della documentazione necessaria, sono comunicati al proponente i tempi previsti per l'adozione del piano.

3. Dopo l'adozione da parte del comune, il piano attuativo è trasmesso alla provincia o alla città metropolitana, è depositato per trenta giorni dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BURT ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Entro e non oltre tale termine, chiunque può prenderne visione e presentare osservazioni.

4. Decorso il termine di cui al comma 3, il comune approva il piano attuativo motivando le determinazioni assunte in relazione alle osservazioni presentate e lo trasmette alla provincia o alla città metropolitana.

5. Il piano attuativo è efficace dalla pubblicazione dell'avviso di approvazione sul BURT ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Qualora non siano pervenute osservazioni, il piano diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

6. Il piano regolatore portuale dei porti regionali è trasmesso dopo l'adozione anche alla Regione ed è approvato previo parere positivo di idoneità tecnica di cui all'articolo 86, comma 4. Il piano approvato è trasmesso alla Regione.

#### **Art. 112 - Particolari varianti ai piani attuativi**

1. Il comune procede con un unico atto all'approvazione delle varianti ai piani attuativi nel caso in cui esse non comportino aumento della superficie utile lorda né dei volumi degli edifici, non modificano il perimetro del piano e non comportino riduzione complessiva degli standard previsti nei piani attuativi oggetto di variante. Le altezze possono essere modificate laddove non superino quelle previste dal piano operativo. Qualora il piano operativo non preveda altezze massime la disposizione di cui al presente comma non si applica.

2. Qualora la variante abbia ad oggetto beni soggetti alla tutela paesaggistica ai sensi del Codice, l'atto di approvazione è corredato da idonea documentazione attestante il rispetto della disciplina del piano paesaggistico.

## **SEZIONE II**

### ***- Piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane***

#### **Art. 113 - Piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane**

1. All'interno dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane, come identificati dal piano paesaggistico regionale, le nuove attività estrattive sono subordinate all'approvazione di un piano attuativo, di iniziativa pubblica o privata, riferito all'intera estensione di ciascun bacino estrattivo. In assenza del piano attuativo a scala di bacino estrattivo non è ammessa l'apertura di nuove attività estrattive né la riattivazione di cave dismesse.

2. Il piano attuativo di cui al comma 1, elaborato nel rispetto delle prescrizioni del piano paesaggistico regionale e degli obiettivi di qualità paesaggistica dallo stesso definiti per ciascun bacino estrattivo, individua le quantità sostenibili e le relative localizzazioni nel rispetto della pianificazione regionale in materia di cave e delle previsioni degli strumenti della pianificazione territoriale. Il piano attuativo individua inoltre le cave e le discariche di cava, quali i ravaneti, destinate esclusivamente ad interventi di riqualificazione paesaggistica.

3. La presentazione di piani attuativi di bacino estrattivo è consentita anche in assenza di espressa previsione degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica.

4. Per l'adozione e l'approvazione dei piani attuativi di bacino estrattivo si applica l'articolo 114.

#### **Art. 114 - Procedimento per l'approvazione dei piani attuativi dei bacini estrattivi delle Alpi Apuane**

1. Il piano attuativo relativo ai bacini estrattivi delle Alpi Apuane di cui all'articolo 113, è approvato secondo il procedimento di cui al presente articolo.

2. Il responsabile del procedimento allega agli atti da adottare una relazione che dà motivatamente atto della conformità del piano attuativo con le previsioni e prescrizioni del PIT, della coerenza con il piano strutturale, nonché, salvo quanto specificato all'articolo 113, comma 3, della conformità al piano operativo.

3. Il comune adotta il piano attuativo e provvede alla pubblicazione dell'avviso di adozione sul BURT, dandone comunicazione alla provincia e alla Regione.

4. Il piano attuativo riferito a bacini estrattivi che interessano i beni paesaggistici di cui all'articolo 134 del Codice, sono trasmessi alla Regione, entro dieci giorni dalla pubblicazione sul BURT del relativo avviso di adozione. La Regione, entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione del piano, provvede ad indire una conferenza di servizi con la partecipazione di tutti gli altri enti territoriali

interessati, invitando a partecipare anche i competenti uffici del Ministero per i beni e le attività culturali, allo scopo di verificare in via preliminare il rispetto della disciplina dei beni paesaggistici. Il procedimento si conclude entro trenta giorni dallo svolgimento della prima riunione della conferenza di servizi.

5. Decorso il termine di cui al comma 3, oppure il termine di cui al comma 4 se successivo, il comune approva il piano attuativo motivando le determinazioni assunte in relazione alle osservazioni presentate e lo trasmette alla provincia e alla Regione.

6. Il piano attuativo è efficace ed è reso accessibile anche sul sito istituzionale del comune. Qualora non siano pervenute osservazioni, il piano diventa efficace a seguito della pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto.

7. Ove riferito ad un bacino estrattivo intercomunale il piano attuativo è adottato da tutti i comuni competenti per territorio ed acquista efficacia solo a far data dalla pubblicazione sul BURT dell'avviso di intervenuta approvazione del piano attuativo da parte di ciascun comune. Qualora non sia approvato da uno o più comuni il piano attuativo non acquista efficacia per i rispettivi territori.

### **SEZIONE III**

#### ***- Piani attuativi particolari***

#### **Art. 115 - Piani di lottizzazione**

1. Nei piani di lottizzazione, la convenzione fra comune e proprietari, da trasciversi a cura di questi ultimi, contiene:

a) la cessione gratuita, entro termini prestabiliti, delle aree necessarie per le opere di urbanizzazione primaria, nonché la cessione gratuita delle aree necessarie per le opere di urbanizzazione secondaria nei limiti di cui alla lettera b);

b) l'assunzione, a carico dei proprietari, degli oneri relativi alle opere di urbanizzazione primaria e di una quota parte delle opere di urbanizzazione secondaria relative alla lottizzazione o di quelle opere che siano necessarie per allacciare la zona ai pubblici servizi. La quota è determinata in proporzione all'entità e alle caratteristiche degli insediamenti delle lottizzazioni;

c) i termini, non superiori ai dieci anni, entro i quali deve essere ultimata l'esecuzione delle opere;

d) congrue garanzie finanziarie per l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione.

L'efficacia dei titoli abilitativi all'edificazione, nell'ambito dei singoli lotti, è subordinata alla presenza o all'impegno alla contemporanea esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, relativi all'intero piano.

#### **Art. 116 - Piani particolareggiati**

1. Il comune può dare attuazione alle previsioni di trasformazione del piano operativo, di cui all'articolo 95, comma 3, lettera a) e b), mediante l'approvazione di piani particolareggiati di iniziativa pubblica, aventi i contenuti di cui all'articolo 109.

2. L'approvazione dei piani particolareggiati equivale a dichiarazione di pubblica utilità delle opere in essi previste.

#### **Art. 117 - Piani per l'edilizia economica e popolare**

1. I comuni possono dotarsi di un piano per la realizzazione di alloggi a carattere economico o popolare nonché delle relative opere di urbanizzazione, ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167 (Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare).

2. L'estensione delle zone da includere nei piani è determinata in relazione alle esigenze dell'edilizia economica e popolare per un decennio, in misura massima del 70 per cento di quella necessaria a soddisfare il fabbisogno complessivo di edilizia abitativa nel periodo considerato.

3. Le aree da includere nei piani sono scelte tra le aree destinate ad edilizia residenziale nei piani operativi.

4. L'approvazione dei piani equivale a dichiarazione di indifferibilità ed urgenza delle opere in esso previste.

#### **Art. 118 - Piani per gli insediamenti produttivi**

1. I comuni possono formare un piano delle aree da destinare a insediamenti industriali, artigianali, commerciali e turistici ai sensi dell'articolo 27 della legge 22 ottobre 1971, n. 865 (Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica; norme sull'espropriazione per pubblica utilità; modifiche ed integrazioni

alla legge 17 agosto 1942, n. 1150 ; legge 18 aprile 1962, n. 167 ; legge 29 settembre 1964, n. 847 ). In tal caso, con riferimento agli insediamenti commerciali, il piano costituisce attuazione delle prescrizioni contenute nella disciplina di cui all'articolo 88, comma 7, lettera h).

2. Le aree da comprendere nel piano di cui al comma 1, sono individuate nell'ambito delle zone destinate a insediamenti produttivi dai piani operativi.

3. Il comune espropria le aree di cui al comma 1, con le modalità e procedure di cui all'articolo 108.

4. La concessione del diritto di superficie ha una durata non inferiore a sessanta anni e non superiore a novantanove anni, salvo nel caso in cui sia effettuata a favore di enti pubblici per la realizzazione di impianti e servizi pubblici occorrenti nella zona delimitata dal piano, per i quali è a tempo indeterminato.

5. Contestualmente all'atto della costituzione del diritto di superficie oppure all'atto di cessione della proprietà dell'area, tra il comune e il superficiario oppure il proprietario, è stipulata una convenzione con la quale sono stabiliti gli oneri a carico del superficiario o dell'acquirente e le sanzioni in caso di inosservanza.

6. L'approvazione dei piani equivale a dichiarazione di indifferibilità ed urgenza delle opere in esso previste.

#### **Art. 119 - Piani di recupero del patrimonio edilizio**

1. I piani di recupero del patrimonio edilizio possono essere di iniziativa pubblica o privata.

2. I piani di cui al comma 1, attuano il recupero degli immobili, dei complessi edilizi, degli isolati e delle aree ricadenti all'interno del perimetro delle zone connotate da condizioni di degrado espressamente individuate dal piano operativo nel rispetto delle indicazioni del piano strutturale. Le previsioni dei piani di recupero sono finalizzate alla conservazione, alla riqualificazione, anche mediante ricostruzione ove necessario, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso, e possono attuarsi anche attraverso interventi di completamento, di ristrutturazione edilizia, di sostituzione edilizia o di ristrutturazione urbanistica.

3. Per la loro attuazione, i piani di recupero individuano unità minime di intervento, costituite dall'insieme degli edifici e delle correlate aree libere sulle quali i piani stessi intervengono in modo unitario e contestuale.

4. Oltre ai contenuti di cui all'articolo 109, i piani di recupero comprendono la disciplina tecnica per il recupero degli immobili, dei complessi edilizi, degli isolati e delle aree di cui al comma 2.

#### **Art. 120 - Programmi complessi di riqualificazione insediativa**

1. I programmi complessi di riqualificazione insediativa costituiscono strumenti di programmazione attuativa assimilati a piani attuativi. Essi sono finalizzati al recupero e alla riqualificazione degli insediamenti esistenti anche attraverso interventi di nuova edificazione. Tali programmi, puntando sulle qualità delle prestazioni del sistema insediativo, si caratterizzano per una pluralità di funzioni, di tipologie d'intervento e di operatori, con il coinvolgimento di risorse pubbliche e private.

2. I programmi complessi di riqualificazione insediativa sono localizzati all'interno delle zone di cui all'articolo 95, comma 2, lettera f),

3. I programmi di riqualificazione insediativa ricomprendono in particolare:

a) programmi integrati di intervento di cui all'articolo 16 della legge 17 febbraio 1992, n. 179 (Norme per l'edilizia residenziale pubblica);

b) programmi di recupero urbano di cui all'articolo 11 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 398 (Disposizioni per l'accelerazione degli investimenti a sostegno dell'occupazione e per la semplificazione dei procedimenti in materia edilizia), convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 493 ;

c) ogni altro programma di riqualificazione insediativa comunque denominato, individuato ai sensi della legge statale.

4. I programmi complessi di riqualificazione insediativa contengono:

a) uno studio di fattibilità degli interventi, con particolare riferimento ai tempi di cantierabilità;

b) il progetto preliminare degli interventi pubblici e privati che il soggetto proponente, diverso dall'amministrazione comunale, si dichiara disposto a realizzare;

c) la valutazione degli effetti attesi sui sistemi insediativo, ambientale, paesaggistico, della mobilità, sociale ed economico che la realizzazione degli interventi proposti comporta;

d) i termini di inizio ed ultimazione dei lavori nonché l'individuazione dei beni soggetti ad espropriazione ai sensi dell'articolo 108.



## SEZIONE IV

### *- Progetto unitario convenzionato*

#### **Art. 121 - Progetto unitario convenzionato**

1. Nelle aree già dotate di opere di urbanizzazione primaria, le previsioni che, pur non presentando caratteri di complessità e rilevanza tali da richiedere la formazione di un piano attuativo, richiedono comunque un adeguato coordinamento della progettazione e la previa sottoscrizione di una convenzione finalizzata a disciplinare opere o benefici pubblici correlati all'intervento, sono assoggettate dal piano operativo a progetto unitario convenzionato.

2. Il progetto unitario convenzionato è corredato da:

a) la relazione illustrativa che dà compiutamente conto della coerenza esterna ed interna delle scelte progettuali;

b) l'individuazione progettuale di massima delle eventuali opere d'urbanizzazione integrative correlate all'intervento;

c) l'assetto planivolumetrico complessivo dell'area di intervento, comprensivo dell'indicazione delle masse, delle altezze e dei prospetti delle costruzioni esistenti e di progetto;

d) la localizzazione degli eventuali spazi riservati ad opere od impianti di interesse pubblico;

e) la normativa tecnica di attuazione, ove necessaria;

f) ogni altro elemento utile a definire adeguatamente gli interventi previsti ed il loro inserimento nel contesto di riferimento.

3. La convenzione specifica gli obblighi, funzionali al soddisfacimento di un interesse pubblico, che il soggetto attuatore si assume ai fini di poter conseguire il rilascio del titolo edilizio, il quale resta la fonte di regolamento degli interessi. Possono costituire, tra l'altro, oggetto della convenzione:

a) la cessione di aree anche al fine dell'utilizzo di facoltà edificatorie;

b) la realizzazione di opere di urbanizzazione fermo restando quanto previsto dall'articolo 32, comma 1, lettera g), del d.lgs. 163/2006 ;

c) la realizzazione di interventi di edilizia residenziale sociale.

4. La convenzione può prevedere modalità di attuazione per stralci funzionali, cui si collegano gli oneri e le opere di urbanizzazione da eseguire e le relative garanzie, purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento.

5. Il comune approva il progetto unitario convenzionato ed il relativo schema di convenzione mediante un unico atto.

6. Il termine di validità del progetto unitario convenzionato può essere modulato in relazione agli stralci funzionali previsti dalla convenzione.

### **CAPO III**

*- Disposizioni volte ad incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e per la rigenerazione delle aree urbane degradate*

#### **SEZIONE I**

*- Finalità, definizioni, interventi e disposizioni procedurali*

**Art. 122 - Finalità e ambito di applicazione delle disposizioni per la rigenerazione delle aree urbane degradate**

1. Il presente capo disciplina gli interventi volti ad incentivare la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e a promuovere ed agevolare la rigenerazione delle aree urbane degradate, in attuazione dell'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 13 maggio 2011, n. 70 (Semestre Europeo – Prime disposizioni urgenti per l'economia), convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 2011, n. 106, con le seguenti finalità:

a) favorire il riuso delle aree già urbanizzate per evitare ulteriore consumo di suolo e rendere attrattiva la trasformazione delle stesse;

b) favorire la densificazione delle aree urbane per la migliore sostenibilità economica dei sistemi di mobilità collettiva;

c) mantenere e incrementare l'attrattività dei contesti urbani in ragione della pluralità delle funzioni presenti;

d) garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria e l'innovazione delle opere di urbanizzazione e delle dotazioni collettive;

e) favorire, anche con procedure di partecipazione civica, la verifica dell'utilità collettiva degli interventi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 125.

2. Il presente capo si applica ad edifici ed aree connotati da presenza di degrado urbanistico o socio-economico, ai sensi dell'articolo 123, inseriti nel perimetro del territorio urbanizzato, ivi comprese le aree interessate dalla presenza di beni individuati ai sensi degli articoli 136 e 142 del Codice.

3. Sono in ogni caso esclusi:

a) gli edifici eseguiti in assenza di titolo abilitativo edilizio o in totale difformità o con variazioni essenziali rispetto allo stesso, ad esclusione di quelli per i quali siano stati rilasciati titoli in sanatoria;

b) gli edifici e i tessuti urbanistici riconosciuti di pregio per il loro valore storico, architettonico, tipologico e culturale dagli atti di governo del territorio;

c) gli edifici situati in aree soggette a vincoli di inedificabilità assoluta come definite dall'articolo 33 della legge 28 febbraio 1985, n. 47 (Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere edilizie) o dagli strumenti di pianificazione territoriale;

d) gli edifici ricadenti in aree a pericolosità geologica o idraulica in cui i piani di bacino e i piani di assetto idrogeologico non ammettono la realizzazione di interventi di ampliamento;

e) gli edifici vincolati quali immobili di interesse storico sensi della parte II del Codice.

4. Per gli interventi di cui al presente capo, resta fermo il rispetto degli standard urbanistici, di tutte le normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, delle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie, di quelle relative alla efficienza energetica, di quelle relative alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema, nonché delle disposizioni contenute nel Codice.

#### **Art. 123 - Definizioni**

1. Ai fini del presente capo, sono stabilite le seguenti definizioni:

a) per aree caratterizzate da degrado urbanistico si intendono le aree con presenza di un patrimonio edilizio e connotate da un impianto urbano di scarsa qualità sotto il profilo architettonico e morfotipologico, associata alla carenza di attrezzature e servizi, alla carenza e al degrado degli spazi pubblici e delle aree libere, nonché le aree caratterizzate da attrezzature ed infrastrutture dismesse;

b) per aree caratterizzate da degrado socio-economico si intendono le aree connotate da condizioni di abbandono, di sottoutilizzazione o sovraffollamento degli immobili, o comunque di impropria o parziale utilizzazione degli stessi, o con presenza di strutture non compatibili, dal punto di vista morfologico, paesaggistico, ambientale o funzionale, con il contesto urbano di riferimento.

#### **Art. 124 - Interventi sugli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale**

1. Al fine di incentivare interventi di riutilizzo e recupero degli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale e di ridurre il consumo di suolo, sugli edifici a destinazione d'uso industriale o artigianale, ricadenti in aree con destinazione d'uso produttiva, sono ammessi interventi di addizione volumetrica e di sostituzione edilizia per i quali i comuni stabiliscono incrementi massimi della superficie utile lorda a titolo di premialità. Tali incrementi assicurano il rispetto dell'articolo 41 sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150 (Legge urbanistica). In ogni caso l'edificazione complessiva garantisce un adeguato rapporto tra le superfici coperte e gli spazi liberi nel lotto di pertinenza.

2. Gli interventi di cui al comma 1, sono effettuati nel rispetto delle normative che assicurano la tutela dell'ambiente e del paesaggio, la qualità e la sostenibilità dell'edilizia. Fermo restando il rispetto della normativa in tema di efficienza energetica, tali interventi garantiscono almeno il rispetto dei parametri di cui all'allegato 3 del decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 28 (Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE).

3. Gli incrementi di cui al comma 1, sono aumentati e modulati in ragione del raggiungimento dei requisiti definiti per le aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) di cui all'articolo 18 della legge regionale 1 dicembre 1998, n. 87 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di artigianato, industria, fiere e mercati, commercio, turismo, sport, internazionalizzazione delle imprese e camere di commercio,

industria, artigianato e agricoltura, conferiti alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ).

4. Con il regolamento di cui all'articolo 18 della l.r. 87/1998 , sono determinati gli incrementi delle premialità di cui al comma 3.

5. Nel caso in cui gli interventi richiedano il trasferimento in area APEA già esistente, il progetto di rilocalizzazione dell'edificio contiene il progetto di sistemazione delle aree liberate dalla demolizione e l'eventuale progetto di bonifica delle medesime aree. Il soggetto attuatore si impegna a rendere utilizzabili tali aree per finalità di interesse collettivo, privilegiando attività produttive e di servizio e la realizzazione di connessioni ecologiche.

#### **Art. 125 - Interventi di rigenerazione urbana**

1. La Regione promuove gli interventi di rigenerazione urbana quale alternativa strategica al nuovo consumo di suolo. Concorrono alla rigenerazione urbana, nelle fattispecie definite dall'articolo 122, ed individuate dal piano operativo oppure ai sensi del comma 2, gli interventi volti a riqualificare il contesto urbano attraverso un insieme sistematico di opere consistenti in:

- a) riorganizzazione del patrimonio edilizio esistente;
- b) riqualificazione delle aree degradate;
- c) riorganizzazione funzionale delle aree dismesse;
- d) recupero e riqualificazione degli edifici di grandi dimensioni o complessi edilizi dismessi;
- e) riqualificazione delle connessioni con il contesto urbano.

2. I comuni ancorché dotati solo di piano strutturale approvato, in coerenza con i suoi contenuti, possono provvedere all'individuazione delle aree e degli edifici di cui al comma 1, tramite una ricognizione da effettuare con apposito atto. Prima della sua approvazione, l'atto è trasmesso alla Regione, alla provincia o alla città metropolitana, le quali possono fornire un contributo tecnico nei trenta giorni successivi al suo ricevimento. Il comune, in sede di approvazione, motiva espressamente le determinazioni assunte rispetto al suddetto contributo.

3. La previsione del piano operativo o l'atto comunale di ricognizione di cui al comma 2, sono costituiti da:

a) la perimetrazione delle aree, da redigere su cartografie in scala 1:2000;

b) una scheda per ciascuna area avente i seguenti contenuti:

la descrizione dell'area individuata da cui risultino le condizioni di degrado presenti in coerenza con quanto espresso all'articolo 123, comma 1, lettere a) e b);

gli obiettivi di riqualificazione che si intendono conseguire attraverso gli interventi di rigenerazione urbana, in coerenza con le finalità di cui all'articolo 122;

i parametri da rispettare nella progettazione degli interventi con riferimento, tra l'altro, alle altezze massime degli edifici ed al rapporto di copertura dell'area;

gli incrementi ed eventuali ulteriori premialità, da collegare agli interventi proposti in relazione agli obiettivi dichiarati, che non possono comunque superare la misura massima del 35 per cento della superficie utile lorda esistente all'interno dell'area alla data di entrata in vigore della presente legge, o in alternativa, la densità massima esistente nelle aree contigue.

4. Gli obiettivi di riqualificazione contenuti nella scheda ai sensi del comma 3, lettera b), numero 2), prevedono tra l'altro:

a) la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente volta anche a migliorare la relazione con i tessuti urbani circostanti o la ricomposizione dei margini urbani, tenuto conto del necessario rapporto visuale e morfo-tipologico con il tessuto urbano consolidato;

b) il recupero, il miglioramento o il potenziamento delle opere di urbanizzazione, servizi e del verde urbano;

c) la compresenza di funzioni urbane diversificate e complementari;

d) il raggiungimento di un'equilibrata composizione sociale, anche attraverso interventi di edilizia sociale, tenuto conto altresì di quanto stabilito dall'articolo 63;

e) l'efficientamento energetico degli edifici e l'uso integrato di fonti rinnovabili;

f) il miglioramento della sostenibilità ambientale e della biodiversità volto a favorire l'inserimento o il rafforzamento delle reti ecologiche legate alla presenza

di corsi d'acqua o aree naturali residue, a cui possono essere associati percorsi per la mobilità ciclo-pedonale;

g) gli interventi finalizzati a conseguire un migliore allineamento della cortina edilizia in coerenza con l'assetto planimetrico urbano storicizzato e tenuto conto del necessario rapporto visuale con gli elementi espressivi dell'identità dei luoghi;

h) la riqualificazione delle connessioni con gli spazi e servizi pubblici, anche esterni all'area, con particolare attenzione al trasporto collettivo.

#### **Art. 126 - Procedimento per la presentazione delle proposte di interventi di rigenerazione urbana**

1. Entro il termine quinquennale di efficacia della disciplina di cui all'articolo 95, comma 1, lettera b), oppure entro cinque anni dalla data di pubblicazione dell'atto di cui all'articolo 125, comma 2, i soggetti aventi titolo possono presentare la manifestazione di interesse anche tramite un soggetto promotore terzo.

2. I piani di intervento sono trasmessi al comune che provvede a darne pubblicità tramite l'albo pretorio e il proprio sito istituzionale per quindici giorni consecutivi. Ai fini della presentazione dei piani di intervento, gli interessati devono rappresentare la proprietà di almeno la maggioranza assoluta del valore dei beni ricompresi nel relativo perimetro, calcolata in base all'imponibile catastale. La proposta di piano di intervento è corredata da:

a) il cronoprogramma degli interventi;

b) l'impegno dei soggetti attuatori alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria ed eventuale cessione delle aree al comune;

c) l'impegno alla sottoscrizione di idonee garanzie fideiussorie in ordine all'attuazione del piano di intervento e circa il rispetto della convenzione medesima;

d) lo schema di convenzione.

3. Nei successivi quindici giorni dalla data di pubblicazione dei piani di intervento presentati, chiunque può prenderne visione e presentare osservazioni.

4. Negli ulteriori quindici giorni successivi alla scadenza del termine di cui al comma 3, i piani di intervento sono presentati e discussi nel corso di un'assemblea

pubblica per assicurarne la conoscenza e per raccogliere i contributi dei cittadini. Nei quindici giorni successivi allo svolgimento dell'assemblea, i cittadini possono presentare osservazioni.

5. Ferme restando le valutazioni ambientali ove previste dalla normativa di riferimento, nel caso di accoglimento della proposta presentata oppure di una di esse, qualora siano presentate più proposte, il comune approva il piano di intervento unitamente al relativo schema di convenzione, motivando in ordine all'accoglimento o al mancato accoglimento delle osservazioni presentate durante il procedimento. L'approvazione costituisce integrazione degli atti di governo del territorio. Nello stesso provvedimento è dato atto, altresì, della coerenza formale e sostanziale tra la scheda di cui all'articolo 125, comma 3, lettera b) ed i contenuti del piano di intervento. Il permesso di costruire è rilasciato previa stipula della relativa convenzione.

6. Gli interventi di rigenerazione urbana di cui al presente articolo non possono comportare la trasformazione del territorio rurale, comunque definito negli strumenti urbanistici comunali, in aree con caratteristiche di zonizzazione urbana, salvo quanto previsto all'articolo 4, comma 4.

7. Qualora nell'area oggetto di interventi di rigenerazione urbana siano presenti destinazioni d'uso produttive, le attività produttive in essere sono mantenute e innovate anche favorendo l'inserimento di nuove attività produttive compatibili con il contesto urbano, attività di terziario avanzato, di servizio alla produzione o di servizio alla persona.

#### **Art. 127 - Misure per l'incentivazione degli interventi di rigenerazione urbana**

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 191, comma 14, al fine di favorire gli interventi di rigenerazione urbana, gli incrementi di superficie utile lorda ed in genere le premialità attribuite ai sensi del presente capo, possono superare le quantità massime ammissibili stabilite dai piani operativi. Tali incrementi e premialità sono invece da considerare ai fini del prelievo delle quantità massime ammissibili di cui all'articolo 92, comma 4, lettera c).

2. Le convenzioni accessorie agli interventi di rigenerazione urbana di cui al presente capo possono prevedere l'esecuzione a carico del soggetto attuatore, nel rispetto delle disposizioni di cui al d.lgs. 163/2006 delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria necessarie a scomputo integrale degli oneri di cui all'articolo 184.



**Art. 128 - Promozione della riqualificazione urbanistica di aree industriali dismesse**

1. La Regione promuove accordi di pianificazione finalizzati alla riqualificazione urbanistica di aree industriali dismesse o parzialmente dismesse, individuate dagli strumenti della programmazione di cui all'articolo 6 della legge regionale 2 agosto 2013, n. 44 (Disposizioni in materia di programmazione regionale).

2. Ai fini di cui al comma 1, la Regione promuove le iniziative necessarie al reperimento delle risorse.

**Art. 129 - Promozione delle APEA**

1. Ai fini di cui all'articolo 1, comma 1, la Regione promuove la qualificazione degli insediamenti produttivi anche con riferimento agli obiettivi previsti per le APEA ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della l.r. 87/1998 .

2. Ai fini di cui al comma 1, la Regione promuove le iniziative necessarie al reperimento delle risorse.

**SEZIONE II**

***- Regolamento di attuazione del titolo V***

**Art. 130 - Regolamento di attuazione**

1. Entro trecentosessantacinque giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Regione approva un regolamento di attuazione delle disposizioni del presente titolo.

2. Il regolamento di cui al comma 1, anche coordinandosi, per quanto necessario, con il regolamento di attuazione di cui all'articolo 38 della l.r. 10/2010 , disciplina anche:

a) le analisi che evidenziano la coerenza esterna ed interna delle previsioni dei piani;

b) la valutazione degli effetti attesi a livello paesaggistico, territoriale, economico e sociale;

c) il monitoraggio di cui all'articolo 15.

## **TITOLO VI**

### ***- Disciplina dell'attività edilizia***

#### **CAPO I**

##### ***- Contenuti e finalità***

###### **Art. 131 - Contenuti e finalità**

1. Il presente titolo:

- a) individua le trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire, e definisce i procedimenti per ottenere il permesso stesso;
- b) individua le opere e gli interventi sottoposti a SCIA e disciplina i relativi adempimenti amministrativi;
- c) individua gli interventi che costituiscono attività edilizia libera;
- d) individua opere, interventi e manufatti privi di rilevanza edilizia;
- e) disciplina i controlli sulle costruzioni soggette a rischio sismico.

2. Il presente titolo è finalizzato all'applicazione dei principi di efficienza e di trasparenza nei procedimenti amministrativi, al soddisfacimento dei bisogni sociali ed al perseguimento contestuale del servizio al singolo cittadino e della tutela degli interessi pubblici e collettivi.

#### **CAPO II**

##### ***- Disciplina degli atti***

###### **Art. 132 - Competenze del SUE e del SUAP**

1. Ai sensi dell'articolo 5, comma 1 bis, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), la gestione dei procedimenti abilitativi inerenti gli interventi di edilizia residenziale e le relative funzioni di controllo competono allo sportello unico per l'edilizia (SUE).

2. Ai sensi dell'articolo 4 del d.p.r. 160/2010 , la gestione dei procedimenti abilitativi inerenti gli interventi di edilizia produttiva compete allo sportello unico per le attività produttive (SUAP).

3. Le disposizioni procedurali di cui al presente capo, si applicano al SUE e al SUAP, di seguito denominati "sportello unico", nell'ambito delle rispettive competenze.

#### **Art. 133 - Tipologia degli atti**

1. Sono soggette a permesso di costruire rilasciato dal sportello unico, secondo il procedimento di cui all'articolo 142, le trasformazioni urbanistiche ed edilizie di cui all'articolo 134.

2. Il permesso di costruire è rilasciato in conformità alle previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica comunali, del regolamento edilizio e della normativa di settore avente incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia. Il rilascio del permesso è in ogni caso subordinato alla esistenza delle opere di urbanizzazione primaria o alla previsione da parte del comune della realizzazione delle stesse nel successivo triennio, oppure all'impegno dei privati di procedere all'esecuzione delle medesime contemporaneamente alle costruzioni oggetto del permesso. E' altresì subordinato alla verifica della legittimità dello stato di fatto dell'immobile oggetto dell'intervento.

3. Nel permesso di costruire sono indicati i termini d'inizio e d'ultimazione dei lavori. Il termine per l'inizio dei lavori non può essere superiore ad un anno dalla data di rilascio del permesso e può essere prorogato, con provvedimento motivato, solo per fatti estranei alla volontà del titolare che siano intervenuti a ritardare l'inizio dei lavori. Il termine di ultimazione di cui all'articolo 149, comma 1, entro il quale l'opera deve essere completata, non può essere superiore a tre anni dall'inizio dei lavori e può essere prorogato, con provvedimento motivato, solo per fatti estranei alla volontà del titolare che siano sopravvenuti a ritardare i lavori durante la loro esecuzione. La proroga dei termini per l'inizio e l'ultimazione dei lavori è comunque accordata qualora i lavori non possano essere iniziati o conclusi per cause di forza maggiore non imputabili alla volontà dell'interessato. Un periodo più lungo per l'ultimazione dei lavori può essere concesso esclusivamente in considerazione della mole dell'opera da realizzare o delle sue particolari caratteristiche tecnico-costruttive, oppure quando si tratti di opere pubbliche il cui finanziamento sia previsto in più esercizi finanziari. Qualora i lavori non siano

ultimati nel termine stabilito, il titolare del permesso di costruire deve dotarsi di un nuovo titolo abilitativo concernente la parte non ultimata.

4. L'entrata in vigore di nuove previsioni urbanistiche comporta la decadenza dei permessi di costruire in contrasto con le previsioni stesse, salvo che i relativi lavori siano stati iniziati e siano completati entro il termine di tre anni dalla data di ricevimento della comunicazione d'inizio lavori da parte dello sportello unico.

5. Il permesso di costruire è trasferibile ai successori o aventi causa. Esso è irrevocabile, fatti salvi i casi di decadenza ai sensi della presente legge e l'applicazione delle sanzioni previste nel titolo VII.

6. Sono subordinati a SCIA le opere e gli interventi di cui all'articolo 135, in conformità con le vigenti norme urbanistiche, edilizie e nel rispetto degli adempimenti di cui all'articolo 145.

7. La SCIA dà conto della preventiva verifica della legittimità dello stato di fatto dell'immobile oggetto dell'intervento.

#### **Art. 134 - Trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire**

1. Costituiscono trasformazioni urbanistiche ed edilizie soggette a permesso di costruire in quanto incidono sulle risorse essenziali del territorio:

a) gli interventi di nuova edificazione, e cioè la realizzazione di nuovi manufatti edilizi fuori terra o interrati, anche ad uso pertinenziale privato, che comportino la trasformazione in via permanente di suolo inedificato, diversi da quelli di cui alle lettere da b) a m), ed agli articoli 135 e 136;

b) l'installazione di manufatti, anche prefabbricati e di strutture di qualsiasi genere, quali roulotte, camper, case mobili, imbarcazioni, che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, depositi, magazzini e simili, che non siano diretti a soddisfare esigenze meramente temporanee, e salvo che siano installati, con temporaneo ancoraggio al suolo, all'interno di strutture ricettive all'aperto, in conformità alla normativa regionale di settore, per la sosta ed il soggiorno dei turisti;

c) la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria da parte di soggetti diversi dal comune;

d) la realizzazione d'infrastrutture e d'impianti, anche per pubblici servizi, che comporti la trasformazione in via permanente di suolo inedificato;

e) la realizzazione di depositi di merci o di materiali e la realizzazione d'impianti per attività produttive all'aperto, che comporti l'esecuzione di lavori a cui consegua la trasformazione permanente del suolo inedificato;

f) la realizzazione degli interventi di ristrutturazione urbanistica, cioè quelli rivolti a sostituire l'esistente tessuto urbanistico-edilizio con altro diverso, mediante un insieme sistematico d'interventi edilizi, anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale;

g) le addizioni volumetriche agli edifici esistenti realizzate mediante ampliamento volumetrico all'esterno della sagoma esistente;

h) gli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva consistenti in:

1) interventi di demolizione con fedele ricostruzione di edifici esistenti, intendendo per fedele ricostruzione quella realizzata con gli stessi materiali o con materiali analoghi prescritti dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica oppure dal regolamento edilizio, nonché nella stessa collocazione e con lo stesso ingombro planivolumetrico, fatte salve esclusivamente le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica;

2) interventi di demolizione e contestuale ricostruzione, comunque configurata, di edifici esistenti, purché non comportanti incremento di volume, calcolato nel rispetto degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e del regolamento edilizio, fatte salve esclusivamente le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica;

3) interventi di demolizione e ricostruzione di cui al punto 2, eseguiti su immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice, nel rispetto della sagoma dell'edificio preesistente;

4) ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti, previo accertamento della originaria consistenza e configurazione, attraverso interventi di ricostruzione diversi da quelli di cui alla lettera i).

i) il ripristino di edifici, o parti di essi, crollati o demoliti, previo accertamento della originaria consistenza e configurazione, attraverso interventi di ricostruzione

comportanti modifiche della sagoma originaria, laddove si tratti di immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice;

l) gli interventi di sostituzione edilizia, intesi come demolizione e ricostruzione di edifici esistenti, eseguiti con contestuale incremento di volume, calcolato nel rispetto e nei limiti di quanto espressamente previsto dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e dal regolamento edilizio, con diversa sagoma, articolazione, collocazione e destinazione d'uso, a condizione che non si determini modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale e che non si renda necessario alcun intervento di adeguamento delle opere di urbanizzazione. Ove riguardanti immobili sottoposti ai vincoli di cui al Codice, gli interventi di demolizione e ricostruzione di cui alla lettera h), punto 2, comportanti modifiche alla sagoma preesistente, costituiscono interventi di sostituzione edilizia ancorché eseguiti senza contestuale incremento di volume;

m) le piscine nonché gli impianti sportivi incidenti sulle risorse essenziali del territorio.

2. In alternativa al permesso di costruire, possono essere realizzati mediante SCIA gli interventi di cui al comma 1, lettere g) ed h), ove non ricadenti all'interno delle zone omogenee "A" di cui al d.m. 1444/1968 o ad esse assimilate dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica, restando comunque ferme le sanzioni penali previste dal d.p.r. 380/2001 .

3. Per le opere pubbliche dei comuni, l'atto comunale, con il quale il progetto esecutivo è approvato o l'opera autorizzata secondo le modalità previste dal d.lgs 163/2006 , ha i medesimi effetti del permesso di costruire. In sede di approvazione del progetto si dà atto della sua conformità alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie, dell'acquisizione dei necessari pareri e nulla osta o atti di assenso comunque denominati ai sensi della legislazione vigente, della conformità alle norme di sicurezza, sanitarie, ambientali e paesaggistiche.

4. Sono soggette a permesso di costruire le varianti in corso d'opera diverse da quelle di cui all'articolo 135, comma 3, e articolo 143.

#### **Art. 135 - Opere ed interventi soggetti a SCIA**

1. Sono soggetti a SCIA:

a) le opere di reinterro e scavo non connesse all'attività edilizia o alla conduzione dei fondi agricoli e che non riguardano la coltivazione di cave e torbiere;

b) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera g), i mutamenti di destinazione d'uso degli immobili, edifici ed aree, eseguiti in assenza di opere edilizie, nei casi individuati dalla disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni di cui all'articolo 98;

c) le demolizioni di edifici o di manufatti non contestuali alla ricostruzione o ad interventi di nuova edificazione;

d) le occupazioni di suolo per esposizione o deposito di merci o materiali che non comportino trasformazione permanente del suolo stesso;

e) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, ogni altra trasformazione attuata per mezzo di opere edilizie che, in base alla presente legge, non sia soggetta a permesso di costruire.

2. Sono inoltre soggetti a SCIA:

a) gli interventi necessari al superamento delle barriere architettoniche e all'adeguamento degli immobili per le esigenze dei disabili, anche se comportano aumento dei volumi esistenti oppure deroga agli indici di fabbricabilità, fermo restando quanto stabilito all'articolo 136, comma 1, lettera b);

b) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera a), gli interventi di manutenzione straordinaria, ossia le opere e le modifiche necessarie per rinnovare e sostituire parti, anche strutturali, degli edifici, sempre che non alterino la volumetria complessiva e la sagoma degli edifici. Detti interventi non possono comportare mutamenti della destinazione d'uso. Tra gli interventi di cui alla presente lettera, sono ricompresi anche quelli consistenti nel frazionamento o accorpamento delle unità immobiliari con esecuzione di opere anche se comportanti la variazione delle superfici delle singole unità immobiliari nonché del carico urbanistico purché non sia modificata la volumetria complessiva e la sagoma degli edifici e si mantenga l'originaria destinazione d'uso;

c) gli interventi di restauro e di risanamento conservativo, ossia quelli rivolti a conservare l'organismo edilizio e ad assicurare la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentano destinazioni d'uso con essi compatibili. Tali interventi comprendono il rinnovo degli elementi costitutivi dell'edificio, l'inserimento degli elementi accessori e degli impianti richiesti dalle esigenze dell'uso, l'eliminazione degli elementi estranei all'organismo edilizio.

Gli interventi di restauro e risanamento conservativo comprendono altresì gli interventi sistematici volti alla conservazione ed all'adeguamento funzionale di edifici ancorché di recente origine, eseguiti nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio.

d) fermo restando quanto previsto dall'articolo 136, comma 2, lettera g), gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa, ossia quelli rivolti a trasformare l'organismo edilizio mediante un insieme sistematico di opere non comportanti la demolizione del medesimo ma che possono comunque portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Essi comprendono altresì gli interventi di recupero dei sottotetti a fini abitativi eseguiti nel rispetto delle disposizioni di cui alla legge regionale 8 febbraio 2010, n. 5 (Norme per il recupero abitativo dei sottotetti);

e) gli interventi pertinenziali che comportano la realizzazione, all'interno del resede di riferimento o in aderenza all'edificio principale, di un volume aggiuntivo non superiore al 20 per cento del volume dell'edificio medesimo, calcolato nel rispetto degli strumenti comunali di pianificazione urbanistica e del regolamento edilizio, compresa la demolizione di volumi secondari facenti parte di un medesimo organismo edilizio e la loro ricostruzione, ancorché in diversa collocazione, all'interno del resede di riferimento. Tali interventi comprendono anche la realizzazione di volumi tecnici sulla copertura dell'edificio principale;

f) l'installazione delle serre e dei manufatti aziendali di cui all'articolo 70, comma 3, lettera a);

g) l'installazione dei manufatti per l'attività agricola amatoriale di cui all'articolo 78;

h) l'installazione di manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 34, comma 6 quater, della l.r. 3/1994, negli appostamenti fissi per l'attività venatoria autorizzati dalla provincia ai sensi della medesima legge regionale;

i) le opere individuate dal piano antincendi boschivi di cui all'articolo 74 della l.r. 39/2000 ove non riconducibili alle fattispecie di cui all'articolo 136.

3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 143, sono altresì realizzabili mediante SCIA, previa sospensione dei lavori, le varianti in corso d'opera ai



permessi di costruire aventi ad oggetto le opere e gli interventi di cui ai commi 1 e 2, che risultino conformi alle prescrizioni contenute nel permesso di costruire.

4. Le opere e gli interventi di cui al presente articolo sono subordinati alla preventiva acquisizione degli atti di assenso comunque denominati, qualora dovuti, rilasciati dalle competenti autorità ed in particolare qualora:

a) l'esecuzione delle opere interessi beni tutelati ai sensi del Codice;

b) gli immobili interessati siano assoggettati alla disciplina di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette);

c) gli immobili interessati siano assoggettati a disposizioni immediatamente operative dei piani aventi la valenza di cui all'articolo 143 del Codice, alle prescrizioni oppure alle misure di salvaguardia dei piani di bacino di cui alla parte III, titolo II del d.lgs. 152/2006 .

5. In alternativa alla SCIA, può essere richiesto il permesso di costruire per gli interventi di cui al comma 2, lettere c), d) ed e).

#### **Art. 136 - Attività edilizia libera**

1. Fatte salve le disposizioni del PIT, dei piani strutturali, dei piani operativi e dei regolamenti edilizi, e comunque nel rispetto delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, delle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico sanitarie, di quelle relative all'efficienza energetica, nonché delle disposizioni di cui al Codice, i seguenti interventi sono eseguiti senza titolo abilitativo:

a) gli interventi di manutenzione ordinaria;

b) fermo restando quanto previsto all'articolo 135, comma 2, lettera a), gli interventi volti all'eliminazione di barriere architettoniche che non comportino la realizzazione di rampe o di ascensori esterni, oppure di manufatti che alterino la sagoma dell'edificio;

c) le opere temporanee per attività di ricerca nel sottosuolo che abbiano carattere geognostico, ad esclusione di attività di ricerca di idrocarburi, e che siano eseguite in aree esterne al centro edificato;

d) i movimenti di terra strettamente pertinenti all'esercizio dell'attività agricola e pratiche agro-silvopastorali, compresi gli interventi su impianti idraulici agrari;

e) l'installazione di serre temporanee stagionali, realizzate con strutture in materiale leggero semplicemente ancorate a terra e prive di parti in muratura, funzionali allo svolgimento dell'attività agricola;

f) l'installazione di manufatti aventi le caratteristiche di cui all'articolo 34, comma 6 bis, della l.r. 3/1994, nel sito in cui la provincia ha autorizzato l'appostamento fisso per l'esercizio dell'attività venatoria. I manufatti devono essere rimossi in assenza della suddetta autorizzazione.

2. Nel rispetto dei medesimi presupposti di cui al comma 1, previa comunicazione, anche per via telematica, dell'inizio dei lavori da parte dell'interessato allo sportello unico, comprensiva dell'identificazione dell'immobile o dell'unità immobiliare oggetto di intervento, i seguenti interventi sono eseguiti senza alcun titolo abilitativo:

a) gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), compresa l'apertura di porte interne e la modifica di pareti interne, nonché le opere e le modifiche necessarie per realizzare ed integrare i servizi igienico sanitari e tecnologici, o per determinare il frazionamento o l'accorpamento delle unità immobiliari, sempre che tali interventi non riguardino le parti strutturali dell'edificio;

b) la realizzazione di impianti di colture poliennali e di movimenti di terra ai soli fini delle pratiche colturali, per i quali sia necessario acquisire l'autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico di cui all'articolo 42 della l.r. 39/2000 o l'autorizzazione paesaggistica in quanto non rientranti nelle fattispecie previste dall'articolo 149, lettera b), del Codice. La comunicazione è trasmessa unitamente alle relative autorizzazioni;

c) le opere dirette a soddisfare obiettive esigenze contingenti e temporanee e ad essere immediatamente rimosse al cessare della necessità, comunque entro un termine non superiore a novanta giorni;

d) le opere di pavimentazione e di finitura di spazi esterni, anche per aree di sosta, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali in materia di contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, compresa la realizzazione di intercapedini

interamente interrate e non accessibili, vasche di raccolta delle acque a fini irrigui, volumi tecnici interrati e locali tombati consimili;

e) le aree ludiche senza fini di lucro, quali sistemazioni di spazi esterni per il gioco e il tempo libero attraverso l'installazione di manufatti semplicemente ancorati al suolo senza opere murarie, e gli elementi di arredo delle aree pertinenziali degli edifici;

f) i manufatti temporanei di cui all'articolo 70, comma 1, comprese le serre aventi le medesime caratteristiche;

g) le modifiche interne di carattere edilizio da eseguirsi negli organismi edilizi con destinazione d'uso non residenziale, ancorché comportanti mutamento della destinazione d'uso sempre che tali modifiche non riguardino le parti strutturali dell'edificio e, comunque, con esclusione:

1) degli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001,

2) degli interventi comportanti modifiche alla superficie coperta preesistente;

3) degli interventi comportanti l'introduzione della destinazione d'uso residenziale;

4) degli interventi riguardanti immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, come definita dall'articolo 135, comma 2, lettera c).

3. L'installazione di impianti e manufatti per la produzione di energia che non necessitano di titolo edilizio è disciplinata dall'articolo 17 della legge 24 febbraio 2005, n. 39 (Disposizioni in materia di energia).

4. Limitatamente agli interventi di cui al comma 2, lettere a) e g), l'interessato trasmette allo sportello unico la comunicazione di inizio dei lavori asseverata da un tecnico abilitato, il quale attesta sotto la propria responsabilità, che i lavori sono conformi agli strumenti urbanistici approvati e ai regolamenti edilizi e che gli interventi non interessano le parti strutturali dell'edificio. La comunicazione contiene, altresì, i dati identificativi dell'impresa alla quale si intende affidare la realizzazione dei lavori.

5. Riguardo agli interventi di cui al comma 2, la comunicazione di inizio dei lavori è valida anche ai fini di cui all'articolo 17, comma 1, lettera b), del regio decreto-legge 13 aprile 1939, n. 652 (Accertamento generale dei fabbricati urbani, rivalutazione del relativo reddito e formazione del nuovo catasto edilizio urbano), convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 1939, n. 1249 , ed è tempestivamente inoltrata dallo sportello unico ai competenti uffici dell'agenzia delle entrate.

6. La mancata comunicazione dell'inizio lavori, di cui al comma 2, oppure la mancata comunicazione asseverata dell'inizio dei lavori di cui al comma 4, comportano la sanzione pecuniaria pari a 258,00 euro. Tale sanzione è ridotta di due terzi se la comunicazione è effettuata spontaneamente quando l'intervento è in corso di esecuzione.

7. Agli interventi di cui al comma 2, lettere a), d) e e), eseguiti in corso d'opera, in variante ai permessi di costruire o alle SCIA, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 143 e all'articolo 211.

8. La comunicazione relativa agli interventi di cui al comma 2, lettere a) e g), ove comportanti aumento dei carichi urbanistici, è subordinata alla corresponsione del contributo per oneri di urbanizzazione di cui all'articolo 183, comma 3.

9. Lo sportello unico effettua controlli a campione sulle comunicazioni relative agli interventi di cui al comma 2. La dimensione del campione è determinata mensilmente. Per gli interventi di cui alle lettere c), d), e), ed f), la percentuale delle comunicazioni da assoggettare a controllo è pari almeno al 2 per cento di quelle presentate. Per gli interventi di cui alle lettere a) ed g) detta percentuale è pari almeno al 10 per cento di quelle presentate. Il comune può disporre l'effettuazione di controlli sulle opere realizzate o in corso di esecuzione.

#### **Art. 137 - Opere, interventi e manufatti privi di rilevanza edilizia**

1. Sono privi di rilevanza urbanistico-edilizia le opere, gli interventi e i manufatti non incidenti in modo significativo o permanente sulle risorse del territorio, per i loro oggettivi caratteri di precarietà costruttiva e facile amovibilità o in ragione della temporaneità di installazione, ed in particolare:

a) gli elementi di arredo o di delimitazione di giardini e spazi pertinenziali, quali:

1) i pergolati, limitatamente alle strutture leggere variamente configurate, costituenti il supporto di vegetazione rampicante o di altri elementi aventi

esclusiva funzione ombreggiante, comunque non suscettibili di offrire riparo dalle precipitazioni atmosferiche;

2) i gazebo da giardino, limitatamente alle strutture leggere in legno o metallo contraddistinte da facile amovibilità e reversibilità, prive di chiusure laterali, di coperture realizzate con materiali rigidi e durevoli, nonché di pavimentazioni continue o altre opere murarie destinate a uso stagionale e atte a ombreggiare spazi di soggiorno temporaneo all'aperto;

3) gli arredi da giardino di piccole dimensioni e contraddistinti da facile amovibilità e reversibilità, quali barbecue semplicemente appoggiati al suolo, fontanelle, sculture e installazioni ornamentali in genere, fioriere, voliere e simili;

4) le pavimentazioni esterne costituite da elementi accostati e semplicemente appoggiati sul terreno, prive di giunti stuccati o cementati;

5) l'occupazione temporanea di suolo, anche pubblico o di uso pubblico, di durata non superiore a novanta giorni, con strutture per il rimessaggio delle imbarcazioni e per attrezzature sportive;

6) i piccoli manufatti con funzioni accessorie non destinati alla permanenza di persone collocati nelle aree di pertinenza degli edifici, quali ricoveri per animali domestici o da cortile, ripostigli per attrezzi, coperture di pozzi e simili, purché realizzati in materiali leggeri, senza parti in muratura, semplicemente appoggiati o ancorati al suolo;

7) le recinzioni realizzate in rete e pali in legno semplicemente infissi al suolo senza opere murarie e le staccionate in legno semplicemente infisse al suolo;

8) gli elementi amovibili volti a limitare o regolare l'accessibilità carrabile a spazi di proprietà privata, quali sbarre, paracarri, fioriere, separatori, dissuasori e simili.

b) le installazioni temporanee o stagionali, quali:

1) le installazioni stagionali poste a corredo di attività economiche quali esercizi di somministrazione di alimenti e bevande o attività turistico-ricettive, costituite da elementi facilmente amovibili quali pedane, paratie laterali frangivento, tende ombreggianti o altri elementi non rigidi di copertura, purché non insistano su marciapiedi o altri spazi pubblici destinati alla sosta o al transito pedonale o carrabile. Sono da ritenersi prive di rilevanza urbanistico-edilizia solo le installazioni aventi oggettivo carattere temporaneo, con durata non superiore a

novanta giorni consecutivi, contraddistinte da facile amovibilità e reversibilità, e comunque prive di tamponamenti esterni continui e di coperture realizzate con materiali rigidi e durevoli;

2) l'occupazione temporanea di suolo privato, pubblico, o di uso pubblico, con strutture mobili, chioschi e simili, con durata non superiore a novanta giorni consecutivi;

3) le coperture pressostatiche stagionali per lo svolgimento di attività sportive o ricreative al coperto, purché mantenute in opera per periodi di tempo non superiori a novanta giorni consecutivi;

4) le strutture temporanee per manifestazioni, concerti, spettacoli viaggianti, eventi sportivi, fiere, sagre e simili, purché mantenute per il solo periodo di svolgimento della manifestazione, comunque non superiore a novanta giorni consecutivi, comprensivo dei tempi di allestimento e smontaggio delle strutture;

5) le strutture temporanee di supporto a prospezioni geognostiche o al monitoraggio ambientale, non soggette a titolo abilitativo né a obbligo di comunicazione allo sportello unico ai sensi delle norme statali o regionali.

c) le installazioni impiantistiche di modeste dimensioni, quali:

1) l'installazione di impianti tecnologici esterni per uso domestico autonomo, quali condizionatori e impianti di climatizzazione dotati di unità esterna, caldaie, parabole, antenne e simili, escluse le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione;

2) le parabole satellitari condominiali e gli impianti esterni centralizzati di climatizzazione, escluse le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione.

d) gli elementi segnaletici e pubblicitari, quali:

1) le insegne di esercizio di attività commerciali, artigianali e industriali, turistico-ricettive, esercizi di somministrazione di alimenti e bevande e simili, escluse le eventuali strutture di sostegno aventi autonoma rilevanza urbanistico-edilizia, nonché le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione;

2) i cartelloni pubblicitari, i segnali e cartelli indicatori di attività private, nonché gli altri mezzi pubblicitari consimili, escluse le eventuali strutture di sostegno

aventi autonoma rilevanza urbanistico-edilizia, nonché le eventuali opere in muratura necessarie per l'installazione.

e) ulteriori opere, interventi o manufatti privi di rilevanza urbanistico-edilizia, quali:

- 1) l'installazione di serramenti esterni, quali persiane, inferriate, serrande e simili;
- 2) le tende da sole retrattili o scorrevoli collocate sulle facciate degli edifici;
- 3) le coperture retrattili a servizio delle attività artigianali industriali, mantenute stabilmente in posizione chiusa e utilizzate in posizione aperta per il solo tempo necessario all'effettuazione di operazioni di carico e scarico merci;
- 4) i pozzi per approvvigionamento idrico autonomo, limitatamente alle opere di perforazione del terreno e di captazione da falda, escluse le eventuali opere in muratura in soprasuolo, fermo restando il rispetto della normativa di settore;
- 5) le opere funerarie collocate all'interno delle aree cimiteriali, quali lapidi, cippi, elementi scultorei, monumenti funebri;
- 6) l'installazione di espositori, bacheche, supporti informativi e simili, nonché di apparecchi per servizi bancomat o per vendita automatizzata;
- 7) le serre temporanee e le serre con copertura stagionale con altezza inferiore a un metro, non soggette a titolo abilitativo, né ad obbligo di comunicazione allo sportello unico ai sensi delle norme statali o regionali;
- 8) ogni altra opera, intervento o manufatto, equiparabili per entità e caratteristiche obiettive alle fattispecie elencate nel presente comma.

2. Le opere, interventi e manufatti di cui al comma 1 non rilevano ai fini dei parametri urbanistici ed edilizi oggetto del regolamento di cui all'articolo 194.

3. È comunque prescritto:

- a) il rispetto delle disposizioni del Codice per le opere, interventi e manufatti da realizzarsi o installarsi in aree soggette a tutela paesaggistica;
- b) il previo conseguimento degli eventuali nulla-osta o atti di assenso comunque denominati, eventualmente prescritti da discipline di settore per la realizzazione o l'installazione delle opere, interventi e manufatti di cui al presente articolo;

c) il rispetto delle eventuali limitazioni e prescrizioni contenute nelle norme regolamentari comunali riferite alle opere, interventi e manufatti di cui al presente articolo.

**Art. 138 - Caratteristiche dei progetti per gli interventi su immobili di particolare valore. Regolamento**

1. I progetti degli interventi relativi ad immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo o comunque definiti di valore storico, culturale ed architettonico dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o dal regolamento edilizio, devono documentare gli elementi tipologici, formali e strutturali, che qualificano il valore degli immobili stessi, e dimostrare la compatibilità degli interventi proposti con la tutela e la conservazione dei suddetti elementi.

2. Gli interventi di manutenzione ordinaria, di cui all'articolo 136 comma 1, lettera a), e quelli di manutenzione straordinaria, di cui agli articoli 135, comma 2, lettera b), e 136, comma 2, lettera a), relativi a immobili o a parti di essi sottoposti alla disciplina di cui alla parte II del Codice, o della l. 394/1991, oppure siti nelle zone territoriali omogenee classificate "A" ai sensi del d.m. 1444/1968 o ad esse assimilate dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali, o per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, o comunque definiti di valore storico, culturale ed architettonico dagli strumenti medesimi, sono realizzati nel rispetto degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio.

3. Nel rispetto della normativa statale e del regolamento regionale da emanarsi entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, gli strumenti comunali di pianificazione urbanistica possono prevedere specifiche deroghe ai requisiti minimi fissati dalle vigenti norme igienico-sanitarie, per quanto riguarda le altezze interne, i rapporti aeroilluminanti, la ventilazione naturale e la superficie minima dei vani degli edifici definiti di valore storico, culturale, architettonico o testimoniale dagli strumenti medesimi, limitatamente ai casi in cui il rispetto puntuale di tali requisiti minimi contrasti con gli obiettivi culturali e le esigenze di tutela di tale patrimonio edilizio.

4. Le deroghe di cui al comma 3, sono concesse previo parere favorevole dell'azienda unità sanitaria locale (USL), ai sensi dell'articolo 141, comma 5, lettera b), punto 1).



### **Art. 139 - Frazionamento di edifici a destinazione industriale e artigianale**

1. E' consentito il frazionamento in unità immobiliari di edifici a destinazione industriale e artigianale, senza necessità di variare gli strumenti della pianificazione urbanistica che non lo prevedono o non lo consentono, a condizione che sia mantenuta la medesima destinazione d'uso e che l'intervento non comporti aumento di superficie utile lorda o di volume.

2. Il frazionamento di cui al comma 1, è subordinato:

a) alla presentazione al sportello unico da parte dell'imprenditore interessato di un piano industriale che dimostri la necessità dell'intervento ai fini del mantenimento dell'attività produttiva e della salvaguardia dell'occupazione;

b) all'approvazione del piano da parte del comune.

3. Il comune approva il piano industriale a seguito della verifica delle condizioni di cui al comma 1, e della valutazione positiva circa la rispondenza del piano alle finalità di cui al comma 2, lettera a), della compatibilità dell'attività da insediare con quella già esistente, fermo restando il rispetto delle normative ambientali di riferimento.

### **Art. 140 - Deroghe al d.m. 1444/1968**

1. Limitatamente ai casi previsti e disciplinati dal piano operativo, negli interventi di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettere h) ed l), relativi ad edifici che presentano legittimamente una distanza inferiore a 10 metri tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti, l'edificio ricostruito può mantenere una distanza inferiore a dieci metri purché non inferiore a quella preesistente.

2. Limitatamente ai casi previsti e disciplinati dal piano operativo, nel caso di gruppi di edifici che formino oggetto di piani attuativi di cui al titolo V, capo II, o del piano di intervento di cui all'articolo 126:

a) sono ammesse distanze inferiori tra fabbricati nel caso di cui all'articolo 9, ultimo periodo del d.m. 1444/1968;

b) per gli interventi di ristrutturazione urbanistica, di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di sostituzione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettere f), h)

ed l), sono consentite forme di monetizzazione a compensazione delle dotazioni di standard eventualmente non reperibili all'interno dell'area di intervento.

3. Nei piani attuativi di cui al comma 2, o nel piano di intervento di cui all'articolo 126, le disposizioni di cui al comma 1 sono applicabili anche nei confronti di edifici posti all'esterno del perimetro del piano attuativo o del piano di intervento, e agli interventi di ristrutturazione urbanistica di cui all'articolo 134, comma 1, lettera f).

4. I comuni possono prevedere nei loro strumenti urbanistici, anche attuativi, la facoltà di realizzare ampliamenti degli edifici o degli stabilimenti produttivi esistenti, in deroga alle distanze previste dal d.m. 1444/1968, a condizione che sia garantito il rispetto delle norme igieniche, sanitarie e di sicurezza, oltre alla minima dotazione degli standard.

5. La realizzazione di gruppi di edifici produttivi in deroga alle distanze di cui al d.m. 1444/1968, è comunque ammessa se gli edifici formano oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni planovolumetriche.

6. I comuni, in applicazione dell'articolo 14 del d.p.r. 380/2001 possono motivatamente riconoscere che gli interventi di cui ai commi 4 e 5, in quanto finalizzati al mantenimento delle attività produttive ed al mantenimento od incremento dell'occupazione, rientrano tra quelli attinenti all'interesse pubblico.

7. Con il regolamento di cui all'articolo 138, comma 3, la Regione disciplina le fattispecie di intervento sul patrimonio edilizio esistente, diverse a quelle di cui al comma 1, per le quali, ai sensi dell'articolo 2 bis del d.p.r. 380/2001, sono ammesse deroghe in materia di limiti di distanza tra fabbricati.

### **CAPO III**

#### ***- Disciplina dei procedimenti***

##### **Art. 141 - Disposizioni generali. Regolamento**

1. La Regione con regolamento elenca per ogni tipo di opera e di intervento la documentazione e gli elaborati progettuali da allegare alla richiesta di permesso di costruire o alla SCIA, anche con riferimento agli interventi ricadenti in zone soggette a tutela paesaggistica ai sensi degli articoli 134 e 136 del Codice.

2. Ai fini del permesso di costruire e della SCIA relativi ad impianti produttivi di beni e servizi, la documentazione e gli elaborati progettuali da produrre sono indicati nella banca dati regionale di cui all'articolo 42 della legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 (Norme sul procedimento amministrativo per la semplificazione e la trasparenza dell'attività amministrativa).

3. Per le richieste di permesso di costruire non può essere prescritta all'interessato la preventiva acquisizione di autorizzazioni, documentazioni e certificazioni di competenza dello sportello unico.

4. L'acquisizione di tutti i pareri, nullaosta o atti di assenso comunque denominati necessari per l'esecuzione dei lavori, è preliminare al rilascio del permesso di costruire. A tale acquisizione può provvedere direttamente l'interessato, allegando la relativa documentazione alla richiesta. In mancanza, l'acquisizione è effettuata con le modalità di cui all'articolo 142.

5. I compiti di verifica della rispondenza del progetto ai requisiti igienico-sanitari previsti dalle norme sono attribuiti:

a) al professionista abilitato, che rilascia al riguardo una dichiarazione, nei casi di:

1) verifica di conformità alle norme igienico sanitarie che non comporti valutazioni tecnico discrezionali;

2) interventi o opere su edifici a destinazione d'uso residenziale, anche se la verifica comporta valutazioni tecnico discrezionali;

b) all'azienda USL competente, nei casi di:

1) deroga alle disposizioni igienico sanitarie previste dalla normativa vigente;

2) interventi o opere su edifici a destinazione d'uso diversa da quella residenziale in cui siano necessarie valutazioni tecnico discrezionali.

6. Su richiesta dell'interessato o del comune, l'azienda USL esprime inoltre parere sui progetti di interventi edilizi che riguardano immobili con destinazione ricettiva, scolastica, sanitaria, socio-assistenziale, commerciale, sportiva, ricreativa, stabilimenti balneari e termali, cimiteri e nei casi in cui sia prevista l'autorizzazione sanitaria di cui all'articolo 2 della legge 30 aprile 1962, n. 283 (Modifica degli articoli 242, 243, 247, 250 e 262 del testo unico delle leggi

sanitarie approvato con R.D. 27 luglio 1934, n. 1265: Disciplina igienica della produzione e della vendita delle sostanze alimentari e delle bevande).

7. Sono fatti salvi i procedimenti indicati dal d.p.r. 160/2010 .

8. Prima dell'inizio dei lavori, il proprietario o chi ne abbia titolo deve comunicare allo sportello unico il nominativo dell'impresa che realizza i lavori unitamente ai codici di iscrizione identificativi delle posizioni presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), Cassa edile dell'impresa; qualora, successivamente all'inizio lavori, si verifichi il subentro di altra impresa, il proprietario o chi ne abbia titolo comunica i relativi dati entro quindici giorni dall'avvenuto subentro.

9. Nell'ambito dell'attività di vigilanza di cui all'articolo 193, comma 1, relativamente agli interventi edilizi in corso di realizzazione, il comune acquisisce d'ufficio il documento unico di regolarità contributiva (DURC) dell'impresa esecutrice, ordinando, in caso di inosservanza degli obblighi contributivi, la sospensione dei lavori.

10. Al fine di favorire l'attività di controllo sulla regolarità contributiva e l'applicazione delle sanzioni in caso di inosservanza delle relative disposizioni:

a) il comune rende accessibile in via telematica ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile, nonché agli altri soggetti pubblici interessati, l'elenco delle imprese esecutrici degli interventi edilizi in corso di realizzazione. Le inosservanze degli obblighi contributivi da parte delle imprese esecutrici sono tempestivamente comunicate dai suddetti enti al comune, che ordina la sospensione dei lavori;

b) le aziende USL rendono accessibile in via telematica le notifiche preliminari di cui all'articolo 99 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123 , in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro),. ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile;

c) l'impresa esecutrice trasmette ad INPS, INAIL ed alla Cassa edile interessata, la comunicazione di ultimazione dei lavori contestualmente alla trasmissione della medesima allo sportello unico, ai fini dei controlli di competenza dei suddetti enti.

11. Per le opere ricadenti nell'ambito di applicazione del titolo IV, capo I, del d.lgs. 81/2008 , l'esecuzione dei lavori previsti dal permesso di costruire o dalla SCIA è preclusa in caso di inosservanza, da parte del committente o del responsabile dei lavori, degli obblighi a loro derivanti dagli articoli 90, 93, 99 e

101 dello stesso decreto legislativo. In tali casi il comune ordina la sospensione dei lavori. L'esecuzione dei lavori previsti dal permesso di costruire o dalla SCIA può essere riavviata solo dopo l'ottemperanza agli obblighi. La notifica preliminare, oltre a contenere quanto disposto dall'allegato XII del d.lgs. 81/2008 , dà atto dell'avvenuta redazione del piano di sicurezza e di coordinamento, ove previsto, certificato dal professionista abilitato, e del rispetto della legge regionale 23 dicembre 2003, n. 64 (Norme per la prevenzione delle cadute dall'alto nei cantieri edili. Modifiche alla legge regionale 14 ottobre 1999, n. 52 concernente la disciplina delle attività edilizie).

12. Nel caso di inizio dei lavori in mancanza dei piani di sicurezza di cui agli articoli 100, comma 1, e 101, comma 1, del d.lgs. 81/2008 , l'organo preposto alla vigilanza ai sensi dell'articolo 13 dello stesso decreto legislativo, ordina l'immediata sospensione dei lavori fino all'adempimento degli obblighi di cui alle citate disposizioni.

13. I progetti relativi ad interventi che riguardano le coperture di edifici di nuova costruzione oppure le coperture di edifici già esistenti, prevedono l'applicazione di idonee misure preventive e protettive che consentano, nella successiva fase di manutenzione degli edifici, l'accesso, il transito e l'esecuzione dei lavori in quota in condizioni di sicurezza.

14. La mancata previsione delle misure di cui al comma 13 costituisce causa ostativa al rilascio del permesso di costruire ed impedisce altresì l'efficacia della SCIA di cui all'articolo 145.

15. I comuni adeguano i regolamenti edilizi alle norme regolamentari regionali recanti istruzioni tecniche sulle misure preventive e protettive di cui al comma 14. Tali norme sono direttamente applicabili anche in caso di mancato adeguamento e prevalgono su eventuali disposizioni difformi dei regolamenti edilizi comunali. La mancata o difforme realizzazione delle misure preventive e protettive previste dalle norme regolamentari regionali comporta l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui all'articolo 215.

16. Per l'inizio di esercizio di un'attività produttiva resta fermo quanto previsto dall'articolo 67 del d.lgs. 81/2008 , nel rispetto dei procedimenti disciplinati dal d.p.r. 160/2010 .

17. L'interessato, direttamente o attraverso lo sportello unico, può richiedere alle strutture tecniche competenti in materia sanitaria ed ambientale pareri preventivi sugli interventi urbanistico edilizi di cui al presente capo.

#### **Art. 142 - Procedimento per il rilascio del permesso di costruire**

1. La domanda di permesso di costruire è presentata allo sportello unico dal proprietario o da chi ne abbia titolo ed è corredata dagli elaborati progettuali richiesti.

2. La domanda è accompagnata da una dichiarazione del progettista abilitato che assevera la conformità del progetto agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali approvati ed adottati, al regolamento edilizio e alle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, alle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie nei casi di cui all'articolo 141, comma 5, alle norme relative all'efficienza energetica. Per le opere e gli interventi soggetti a SCIA ai sensi dell'articolo 135, non può essere presentata domanda per il permesso di costruire, fatti salvi i casi di cui all'articolo 135, comma 5.

3. Entro dieci giorni dalla presentazione della domanda di permesso di costruire è comunicato al richiedente o ad un suo delegato il nominativo del responsabile del procedimento.

4. L'esame delle domande si svolge secondo l'ordine cronologico di presentazione, fatte salve quelle relative alle varianti in corso d'opera che comportano la sospensione dei relativi lavori e quelle relative alle opere di pubblico interesse indicate dal regolamento edilizio.

5. Nel caso in cui il responsabile del procedimento ritenga che l'asseverazione del progettista abilitato di cui al comma 2, non corrisponda al vero in ordine alla sussistenza dei requisiti e dei presupposti di conformità ivi specificati, ne dà notizia all'autorità giudiziaria ed informa, altresì, il competente ordine professionale.

6. I termini di cui ai commi 8 e 10, possono essere interrotti una sola volta dal responsabile del procedimento entro trenta giorni dalla presentazione della domanda esclusivamente per la motivata richiesta di documenti che integrino o completino la documentazione presentata e che non siano già nella disponibilità dell'amministrazione o che questa non possa acquisire autonomamente. In tal caso,

il termine inizia nuovamente a decorrere dalla data di ricezione della documentazione integrativa.

7. Il responsabile del procedimento, qualora ritenga che ai fini del rilascio del permesso di costruire sia necessario apportare modifiche rispetto al progetto originario, può, nello stesso termine di cui al comma 6, richiedere tali modifiche, illustrandone le ragioni. L'interessato si pronuncia sulla richiesta di modifiche entro il termine fissato e, in caso di adesione, è tenuto ad integrare la documentazione nei successivi trenta giorni. La richiesta di cui al presente comma sospende, fino al relativo esito, il decorso del termine di cui al comma 6.

8. Nel caso in cui all'istanza di permesso di costruire siano stati allegati tutti i pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati, necessari per l'esecuzione dei lavori, entro i sessanta giorni successivi alla presentazione della domanda o della documentazione integrativa di cui al comma 6, il responsabile del procedimento cura l'istruttoria, acquisisce tutti i necessari pareri di competenza comunale, redige una relazione contenente la qualificazione tecnico-giuridica dell'intervento richiesto, accompagnata dalla propria valutazione di conformità del progetto alle prescrizioni urbanistiche ed edilizie e alle norme di riferimento vigenti, e di conseguenza formula una motivata proposta all'autorità preposta all'emanazione del provvedimento conclusivo.

9. Qualora nel termine di cui al comma 8, non siano rilasciati i prescritti pareri di competenza comunale, il responsabile del procedimento è tenuto comunque a formulare la proposta di cui al medesimo comma 8.

10. Nel caso in cui all'istanza di permesso di costruire non siano stati allegati tutti gli atti di assenso comunque denominati di altre amministrazioni, necessari per l'esecuzione dei lavori, il responsabile del procedimento, fermi restando gli adempimenti previsti dai commi 8 e 9, acquisisce gli atti di assenso medesimi entro sessanta giorni dalla presentazione della istanza. Se entro detto termine non sono intervenuti tali atti di assenso, oppure è intervenuto il dissenso di una o più amministrazioni interpellate, qualora tale dissenso non risulti fondato sull'assoluta incompatibilità dell'intervento, il responsabile del procedimento può indire una conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14 e seguenti della l. 241/1990. Le amministrazioni che esprimono parere positivo possono non intervenire alla conferenza di servizi e trasmettere i relativi atti di assenso, dei quali si tiene conto ai fini dell'individuazione delle posizioni prevalenti per l'adozione della

determinazione motivata di conclusione del procedimento, di cui all'articolo 14 ter, comma 6 bis, della l. 241/1990 .

11. Il provvedimento finale, da comunicare all'interessato, è adottato dallo sportello unico entro trenta giorni dalla proposta di cui al comma 8, o dal ricevimento degli atti di assenso in base a quanto disposto dal comma 10 o dall'esito della conferenza dei servizi di cui al medesimo comma 10. Qualora sia indetta la conferenza di servizi, la determinazione motivata di conclusione del procedimento, assunta nei termini di cui agli articoli da 14 a 14 ter della l. 241/1990 , è, ad ogni effetto, titolo per la realizzazione dell'intervento. Dell'avvenuto rilascio del permesso di costruire è data notizia al pubblico mediante pubblicazione sull'albo pretorio. Il termine di cui al primo periodo del presente comma è fissato in quaranta giorni con la medesima decorrenza qualora lo sportello unico abbia comunicato all'istante i motivi che ostano all'accoglimento della domanda ai sensi dell'articolo 10 bis della l. 241/1990 . Gli estremi del permesso di costruire sono indicati nel cartello esposto presso il cantiere, secondo le modalità stabilite dal regolamento edilizio.

12. I termini di cui ai commi 8 e 10, sono raddoppiati per i progetti particolarmente complessi secondo la motivata risoluzione del responsabile del procedimento da comunicarsi immediatamente all'interessato.

13. Decorso inutilmente il termine per l'adozione del provvedimento conclusivo, ove il comune non abbia opposto motivato diniego, sulla domanda di permesso di costruire si intende formato il silenzio-assenso, fatti salvi i casi in cui sussistano vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, per i quali si applicano le disposizioni di cui al comma 14.

14. Qualora l'immobile oggetto dell'intervento sia sottoposto a vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, il termine di cui al comma 11 decorre dal rilascio del relativo atto di assenso, il procedimento è concluso con l'adozione di un provvedimento espresso e si applica quanto previsto dall'articolo 2 della l. 241/1990 . In caso di diniego dell'atto di assenso, eventualmente acquisito in conferenza di servizi, decorso il termine per l'adozione del provvedimento finale, la domanda di rilascio del permesso di costruire si intende respinta. Il responsabile del procedimento trasmette al richiedente il provvedimento di diniego dell'atto di assenso entro cinque giorni dalla data in cui è acquisito agli atti, con le indicazioni di cui all'articolo 3, comma 4, della l. 241/1990 . Per gli immobili sottoposti a



vincolo paesaggistico, resta fermo quanto previsto dall'articolo 146, comma 9, del Codice.

#### **Art. 143 - Varianti in corso d'opera**

1. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2 e dall'articolo 135, comma 3, sull'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera, alle varianti in corso d'opera si applicano le disposizioni previste per il rilascio dei relativi permessi di costruire e per le relative SCIA. Le varianti in corso d'opera al permesso di costruire o alla SCIA non comportano la sospensione dei relativi lavori qualora ricorrano tutte le seguenti condizioni:

a) dette varianti siano conformi agli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, al regolamento edilizio e, comunque, non siano in contrasto con le eventuali prescrizioni contenute nel permesso di costruire;

b) non comportino modifiche della sagoma dell'edificio qualora sottoposto a vincolo ai sensi del Codice oppure ricadente in zona omogenea "A" di cui al d.m. 1444/1968, o altra zona ad essa assimilata dagli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, né introducano innovazioni che incidono sulle quantità edificabili consentite dagli strumenti comunali della pianificazione urbanistica, o che comportino incrementi di volumetria, oppure che incidono sulle dotazioni di standard;

c) nel caso in cui riguardino immobili o aree tutelati ai fini idrogeologici, ambientali, o soggetti a norme di tutela del patrimonio storico, artistico ed archeologico, siano realizzate a seguito dell'acquisizione degli eventuali atti di assenso prescritti dalla normativa sui vincoli e dalle altre normative di settore;

d) nel caso in cui riguardino l'aspetto esteriore di immobili o aree tutelate ai sensi della parte III del Codice, siano realizzate a seguito del rilascio della relativa autorizzazione, oppure abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 149 del Codice medesimo.

2. Oltre a quelle di cui al comma 1, non comportano la sospensione dei relativi lavori le varianti in corso d'opera che non configurino una variazione essenziale come definita dall'articolo 197, al permesso di costruire, a condizione che siano conformi alle prescrizioni urbanistico-edilizie e che:

a) nel caso in cui riguardino immobili o aree tutelati ai fini idrogeologici, ambientali, o soggetti a norme di tutela del patrimonio storico, artistico ed

archeologico, siano realizzate a seguito dell'acquisizione degli eventuali atti di assenso prescritti dalla normativa sui vincoli e dalle altre normative di settore;

b) nel caso in cui riguardino l'aspetto esteriore di immobili o aree tutelate ai sensi della parte III del Codice, siano realizzate a seguito del rilascio della relativa autorizzazione, oppure abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 149 del Codice medesimo.

3. Per le varianti che non comportano la sospensione dei relativi lavori ai sensi dei commi 1 e 2, sussiste esclusivamente l'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera come effettivamente realizzata, da effettuarsi unitamente ad apposita attestazione del professionista non oltre la data della comunicazione di ultimazione dei lavori. L'eventuale conguaglio del contributo di cui all'articolo 183, determinato con riferimento alla data del permesso di costruire o della SCIA, è effettuato contestualmente agli adempimenti di cui all'articolo 149, comma 1, e comunque prima della scadenza del termine di validità del permesso di costruire o della SCIA.

#### **Art. 144 - Poteri sostitutivi**

1. Nel caso in cui sia intervenuto l'atto di assenso di cui all'articolo 142, comma 14, e sia decorso inutilmente il termine di cui al comma 11 del medesimo articolo, l'interessato può richiedere al comune di adempiere entro quindici giorni dal ricevimento della richiesta.

2. Decorso inutilmente anche il termine di cui al comma 1, l'interessato può inoltrare istanza alla Regione la quale, ai sensi della legge regionale 31 ottobre 2001, n. 53 (Disciplina dei commissari nominati dalla Regione), nomina un commissario che, nel termine di sessanta giorni, adotta il provvedimento.

3. Gli oneri finanziari relativi all'attività del commissario di cui al comma 2, sono a carico del comune.

#### **Art. 145 - Disciplina della SCIA**

1. La SCIA è presentata dal proprietario o da chi ne abbia titolo allo sportello unico.

2. La SCIA è accompagnata da:

a) una relazione del progettista abilitato, che asseveri la conformità degli interventi ed opere da realizzare agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati ed al regolamento edilizio, nonché il rispetto delle altre normative di settore aventi incidenza sulla disciplina dell'attività edilizia e, in particolare, alle norme antisismiche, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitarie nei casi di cui all'articolo 141, comma 5, alle norme relative all'efficienza energetica;

b) gli elaborati progettuali necessari per consentire le verifiche di competenza dell'amministrazione;

c) l'indicazione dell'impresa cui sono affidati i lavori, ai sensi dell'articolo 141, comma 8;

d) fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, ogni parere, nulla osta o atto d'assenso comunque denominato necessario per poter eseguire i lavori, compresi quelli relativi a vincoli ambientali, paesaggistici o culturali, se presenti;

e) le dichiarazioni sostitutive di certificazioni e dell'atto di notorietà per quanto riguarda tutti gli stati, le qualità personali e i fatti previsti negli articoli 46 e 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 (Testo unico delle disposizioni legislative in materia di documentazione amministrativa), relative alla sussistenza dei requisiti e dei presupposti per la presentazione della SCIA.

3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, la SCIA è inefficace qualora sia presentata senza gli atti di cui al comma 2, lettere a), b) e d).

4. Ai fini della relazione asseverata di cui al comma 2, lettera a), il professionista competente assume la qualità di persona esercente un servizio di pubblica necessità ai sensi degli articoli 359 e 481 del codice penale. Nel caso in cui il comune riscontri che l'asseverazione del professionista non corrisponda al vero e sia tale da determinare la violazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera a), ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria ed al consiglio dell'ordine di appartenenza.

5. La SCIA è sottoposta al termine massimo di efficacia pari a tre anni dalla data di presentazione. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, l'inizio dei lavori è contestuale alla presentazione della SCIA. L'interessato è tenuto a trasmettere al competente ufficio comunale la comunicazione di fine lavori.

Qualora i lavori non siano ultimati nei termini, l'avente titolo deve presentare una nuova SCIA concernente la parte non ultimata. Nel caso di varianti in corso d'opera, quando non ricorrono le condizioni di cui all'articolo 143, l'interessato deve presentare una nuova SCIA, descrivendo le variazioni da apportare all'intervento originario.

6. Fermo restando quanto previsto dal comma 8 e dall'articolo 147, ove entro il termine di trenta giorni dalla presentazione della SCIA sia riscontrata l'assenza di uno o più degli atti di cui al comma 2, o la non conformità delle opere da realizzare agli strumenti o alle normative di cui alla lettera a) del medesimo comma 2, il comune notifica al proponente, al progettista o al direttore dei lavori, entro il medesimo termine, il divieto di prosecuzione degli interventi e l'ordine di ripristino delle parti poste in essere.

7. Nel caso di cui al comma 6, gli aventi titolo hanno la facoltà di presentare una nuova SCIA oppure di rendere idonea quella già presentata, qualora i necessari presupposti possano essere soddisfatti mediante modificazioni o integrazioni dei progetti delle previste trasformazioni, oppure mediante l'acquisizione dei pareri, nulla osta o atti di assenso comunque denominati necessari per poter eseguire i lavori.

8. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 147, qualora alla SCIA siano allegati gli atti di cui al comma 2, lettere a), c), d) ed e), ma sia riscontrata l'incompletezza o l'inadeguatezza degli elaborati di cui al comma 2, lettera b), il comune invita l'interessato a regolarizzare la segnalazione certificata, assegnandogli a tal fine un termine congruo.

9. Presso il cantiere è depositata copia della SCIA, dalla quale risulti la data di presentazione, l'elenco degli elaborati di corredo al progetto, l'attestazione del professionista abilitato, il piano di sicurezza, ove dovuto, nonché gli atti di assenso eventualmente necessari per l'efficacia della SCIA medesima.

10. Ultimato l'intervento, il progettista o un tecnico abilitato, contestualmente alla certificazione di cui all'articolo 149, comma 1, deposita ricevuta dell'avvenuta presentazione della variazione catastale conseguente alle opere realizzate oppure dichiarazione che le stesse non hanno comportato modificazioni del classamento.

#### **Art. 146 - Poteri di vigilanza in caso di SCIA**

1. Con riferimento agli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), il decorso del termine di cui all'articolo 145, comma 6, non preclude la potestà di controllo, anche a campione, del comune nell'ambito dell'attività di vigilanza di cui all'articolo 193.

2. Nei casi di SCIA relativa ad interventi di cui all'articolo 135, comma 1, lettere a), c), d) ed e), e comma 2, lettere a), b), c), e), f), g), h) ed i), decorso il termine di trenta giorni di cui all'articolo 145, comma 6, possono essere adottati provvedimenti inibitori e sanzionatori qualora ricorra uno dei seguenti casi:

a) in caso di falsità o mendacia delle asseverazioni, certificazioni, dichiarazioni sostitutive di certificazioni o degli atti di notorietà allegati alla SCIA medesima;

b) in caso di difformità dell'intervento dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti di pianificazione urbanistica, degli strumenti urbanistici generali o dei regolamenti edilizi;

c) qualora dall'esecuzione dell'intervento consegua pericolo di danno per il patrimonio storico-artistico, culturale e paesaggistico, per l'ambiente, per la salute, per la sicurezza pubblica o la difesa nazionale.

3. L'adozione dei provvedimenti inibitori e sanzionatori di cui al comma 2, è subordinata all'accertamento, da parte del comune, dell'impossibilità di tutelare l'interesse pubblico protetto mediante conformazione dell'intervento segnalato alla normativa vigente. In detta ipotesi, il comune individua le opere e le modalità esecutive necessarie per conformare agli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati ed al regolamento edilizio, l'intervento segnalato e ne ordina all'interessato l'esecuzione entro un termine perentorio, comunque, non inferiore a trenta giorni.

4. In caso di inottemperanza all'ordine di cui al comma 3, il comune ordina la rimozione delle opere eseguite.

#### **Art. 147 - Istanza di acquisizione degli atti di assenso, differimento dell'inizio lavori nella SCIA**

1. L'interessato può richiedere allo sportello unico di acquisire tutti gli atti di assenso comunque denominati, necessari per l'intervento edilizio. Tale istanza può essere presentata contestualmente alla SCIA. Lo sportello unico trasmette tempestivamente all'interessato la comunicazione relativa alla acquisizione degli atti di assenso. Se tali atti non sono acquisiti entro sessanta giorni dalla

presentazione della relativa istanza, lo sportello unico può indire una conferenza di servizi ai sensi della l. 241/1990 .

2. In caso di presentazione contestuale della SCIA e dell'istanza di acquisizione di tutti gli atti di assenso comunque denominati, necessari per l'intervento edilizio, l'interessato può dare inizio ai lavori solo dopo la comunicazione da parte dello sportello unico dell'avvenuta acquisizione dei medesimi atti di assenso o dell'esito positivo della conferenza di servizi di cui al comma 1. Restano fermi i poteri di vigilanza di cui all'articolo 146.

3. I comuni possono prevedere nel regolamento edilizio forme di istruttoria per una valutazione preliminare delle istanze.

#### **Art. 148 - Commissione edilizia**

1. Ai sensi dell'articolo 41, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica), il comune può deliberare di istituire la commissione edilizia, determinando inoltre, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del d.l. 398/1993 convertito dalla l. 493/1993 , i casi in cui la commissione deve essere sentita nel procedimento di rilascio del permesso di costruire.

2. I componenti elettivi della commissione edilizia sono professionisti scelti con procedura comparativa in base ad una terna proposta dagli ordini o collegi di appartenenza. Alla scadenza del mandato sono confermabili una sola volta. Essi non possono svolgere attività professionale nel territorio di competenza della commissione per il periodo in cui svolgono le relative funzioni.

3. Il responsabile del procedimento comunale partecipa alla seduta della commissione al solo fine di illustrare il progetto.

#### **Art. 149 - Ultimazione dei lavori. Certificato di conformità. Certificato di agibilità**

1. Ad ultimazione dei lavori, i professionisti abilitati certificano la conformità dell'opera al progetto contenuto nel permesso di costruire o nella SCIA, o nelle varianti ad essi.

2. La certificazione di agibilità delle unità immobiliari attesta la sussistenza delle condizioni di sicurezza, igiene, salubrità, risparmio energetico e, ove previsto dalla

legge, di accessibilità. Essa è necessaria, oltre che per gli edifici derivanti da interventi di nuova edificazione, anche:

- a) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di sostituzione edilizia o di sopraelevazione, totali o parziali;
- b) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di ristrutturazione edilizia, o di ampliamento, che riguardino parti strutturali degli edifici;
- c) in conseguenza dell'esecuzione di lavori di restauro e risanamento conservativo o di ristrutturazione edilizia, oppure di ampliamento, contestuali a mutamento della destinazione d'uso;
- d) per ogni altro intervento edilizio che introduca modifiche incidenti sulle condizioni di sicurezza, igiene, salubrità, risparmio energetico, accessibilità delle unità immobiliari.

3. Nei casi di cui al comma 2, una volta ultimati i lavori e certificata la conformità di cui al comma 1, oppure applicate le sanzioni pecuniarie nei casi previsti al titolo VII, capo II, l'agibilità dei locali è attestata da un professionista abilitato unitamente alla conformità con le norme igienico-sanitarie, nonché alle norme sulle barriere architettoniche e alle istruzioni tecniche di cui all'articolo 141, comma 15. Al momento dell'attestazione, il professionista abilitato consegna allo sportello unico copia del fascicolo di cui all'articolo 91, comma 1, lettera b) del d.lgs. 81/2008, ove ai sensi del medesimo decreto legislativo ne sia prevista la formazione. L'agibilità decorre dalla data in cui l'attestazione perviene allo sportello unico. La mancata presentazione dell'attestazione comporta l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 100,00 a 500,00 euro.

4. Entro un anno dalla data in cui è pervenuta l'attestazione di cui al comma 3, l'azienda USL esegue ispezioni, anche a campione, al fine di verificare i requisiti di agibilità delle costruzioni. A tal fine il comune fornisce periodicamente all'azienda USL le informazioni necessarie. Le ispezioni comprendono le verifiche relative al rispetto delle norme per il superamento delle barriere architettoniche, nonché il controllo di conformità delle misure preventive e protettive realizzate sulle coperture ai sensi dell'articolo 141, comma 13. Sono comunque soggette a controllo ai fini dell'applicazione della l.r. 47/1991, le opere relative agli edifici e locali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere a), c) e d) della stessa l.r. 47/1991.

#### **Art. 150 - Agibilità parziale**

1. Il certificato di agibilità di cui all'articolo 149, può essere trasmesso anche:

a) per singoli edifici o singole porzioni della costruzione, purché funzionalmente autonomi, qualora siano state realizzate e collaudate le opere di urbanizzazione primaria relative all'intero intervento edilizio e siano state completate e collaudate le parti strutturali connesse, nonché collaudati e certificati gli impianti relativi alle parti comuni;

b) per singole unità immobiliari, purché siano completate e collaudate le opere strutturali connesse, siano certificati gli impianti e siano completate le parti comuni e le opere di urbanizzazione primaria dichiarate funzionali rispetto all'edificio oggetto di agibilità parziale.

#### **CAPO IV**

##### ***- Controllo e gestione dei beni soggetti a tutela paesaggistica***

##### **Art. 151 - Delega di funzioni relative all'autorizzazione paesaggistica**

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 249, l'esercizio della funzione autorizzatoria di cui agli articoli 146, 153 e 154 del Codice può essere delegato dalla Regione:

a) alle province o alla città metropolitana;

b) agli enti parco;

c) ai comuni associati, purché ricadenti nello stesso ambito paesaggistico individuato dal PIT;

d) ai comuni singoli, purché dotati di strutture in grado di assicurare un adeguato livello di competenze tecnico-scientifiche.

2. La funzione di cui al comma 1, è delegata con deliberazione del Consiglio regionale.

##### **Art. 152 - Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica**

1. I soggetti di cui all'articolo 151 esercitano la funzione autorizzatoria in conformità con le disposizioni degli articoli 146, 153 e 154 del Codice dalla scadenza del termine di cui all'articolo 159, comma 1, del Codice medesimo.



2. I soggetti di cui al comma 1 si avvalgono delle commissioni per il paesaggio di cui all'articolo 153, secondo quanto previsto dall'articolo 148 del Codice.

3. Il responsabile del procedimento amministrativo in materia urbanistico-edilizia non può essere responsabile del procedimento amministrativo in materia di autorizzazione paesaggistica.

#### **Art. 153 - Commissione per il paesaggio**

1. Per l'esercizio della funzione di cui all'articolo 152, i soggetti di cui all'articolo 151 istituiscono, anche in forma associata, una commissione denominata commissione per il paesaggio.

2. La commissione è composta da tre membri, scelti tra gli esperti in materia paesaggistica ed ambientale, aventi i requisiti di cui al comma 6, nominati attraverso bandi e valutazione comparativa delle candidature ammissibili.

3. La commissione esprime parere obbligatorio ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica.

4. La commissione delibera con la presenza e il voto concorde di almeno due membri. Ciascun membro ha diritto di far verbalizzare le motivazioni del proprio voto.

5. I membri della commissione restano in carica per cinque anni, salvo diversa disposizione prevista nei regolamenti dei soggetti di cui all'articolo 151. Essi possono essere nominati una sola volta nello stesso territorio e non possono svolgere attività professionale nel territorio di competenza della commissione per il periodo in cui svolgono le relative funzioni.

6. In relazione alle specifiche finalità dell'incarico di consulenza tecnica, in seno alla commissione possono essere nominati in qualità di esperti in materia paesaggistica:

a) professori e ricercatori universitari di ruolo nelle materie storiche, artistiche, architettoniche, paesaggistiche, urbanistiche e agronomiche;

b) professionisti con particolare, pluriennale e qualificata esperienza in materia di tutela del paesaggio, di pianificazione territoriale e progettazione del territorio, in materia agronomo-forestale o in materia geologica, muniti di diploma di laurea specialistica o equivalente attinente alle medesime materie;

c) dipendenti dello Stato e di enti pubblici, anche in quiescenza, che siano stati responsabili, per un periodo non inferiore a cinque anni, di una struttura organizzativa della pubblica amministrazione con competenze su temi attinenti al paesaggio.

7. Le deliberazioni di nomina dei membri della commissione per il paesaggio sono corredate dei curricula e degli esiti motivati della valutazione comparativa effettuata ai sensi del comma 2, attestanti il possesso dei requisiti di idoneità di cui al comma 6, nonché dell'eventuale documentazione sugli specifici titoli di esperienza e professionalità nella materia.

8. Ai membri della commissione è corrisposto un gettone, a titolo di rimborso forfettario per la partecipazione alle sedute. L'importo del gettone non può superare il tetto massimo fissato per i consiglieri comunali eletti nello stesso territorio. La partecipazione alle sedute della commissione dei membri dipendenti di enti pubblici non in quiescenza è assicurata nell'ambito dei compiti istituzionali delle amministrazioni presso le quali gli stessi prestano servizio e non dà luogo alla corresponsione di alcun gettone.

#### **Art. 154 - Vigilanza regionale sull'esercizio delle competenze in materia di paesaggio**

1. Ai sensi dell'articolo 155 del Codice, la Regione vigila sull'ottemperanza alle disposizioni contenute nella presente legge da parte dei soggetti di cui all'articolo 151 per l'esercizio delle competenze in materia di paesaggio.

2. Nell'esercizio del potere di vigilanza di cui al comma 1, in caso di rilevata inottemperanza o inerzia dei soggetti delegati, la Regione provvede allo svolgimento della funzione autorizzatoria.

#### **Art. 155 - Sanzioni**

1. La mancata osservanza delle disposizioni in materia paesaggistica determina l'applicazione, da parte dei soggetti di cui all'articolo 151, delle sanzioni previste nella parte IV, titolo I, capo II, del Codice.

### **CAPO V**

#### ***- Disciplina dei controlli sulle opere e sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico***

**Art. 156 - Controlli sulle opere e sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico. Esclusioni dai controlli**

1. Il presente capo disciplina le funzioni in materia di costruzioni in zone dichiarate sismiche ai sensi dell'articolo 158.

2. Ai sensi dell'articolo 83, comma 1, del d.p.r. 380/2001 , sono escluse dall'ambito di applicazione delle disposizioni di cui al presente capo, le opere e gli interventi di trascurabile importanza ai fini della pubblica incolumità, di seguito indicati:

a) interventi di manutenzione ordinaria;

b) opere e manufatti di cui all'articolo 137, comma 1, lettera a), numeri da 1 a 6;

c) ogni altra opera, intervento o manufatto, equiparabili per entità e caratteristiche obiettive alle fattispecie elencate nelle lettere a) e b).

**Art. 157 - Controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture**

1. In base a quanto disposto dall'articolo 93 del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere pubbliche la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato ai sensi dell'articolo 93 comma 1, lettere b), c), d), e) ed h), del d.lgs. 112/1998 , sono svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette opere, non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

2. In base a quanto disposto dall'articolo 98 del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle strade e sulle autostrade e relative pertinenze la cui programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione è di competenza dello Stato ai sensi dell'articolo 98, comma 1, lettera a), e comma 3, lettere c), d) ed e), del d.lgs. 112/1998 , sono svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette strade, autostrade e relative pertinenze non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

3. In base a quanto disposto dall'articolo 104, comma 1, lettera b), del d.lgs. 112/1998 , l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere inerenti ai servizi di trasporto pubblico di interesse nazionale come individuati dall'articolo 3 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422(Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 ), sono

svolte dalle competenti amministrazioni statali. Pertanto, con riferimento a dette opere non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 167, 168, 169 e 170.

4. In base a quanto disposto dall'articolo 104, comma 1, lettere d), e), f), s) bb) del d.lgs 112/1998, sono svolte dalle competenti amministrazioni statali l'attività di vigilanza ed i controlli per la sicurezza sismica sulle opere inerenti:

a) trasporti ad impianti fissi di interesse nazionale;

b) rete ferroviaria di interesse nazionale;

c) porti di rilievo nazionale ed internazionale.

Con riferimento a dette opere non si applicano gli articoli 167, 168, 169 e 170.

#### **Art. 158 - Opere assoggettate alla disciplina antisismica. Individuazione delle zone sismiche e determinazione dei valori differenziati del grado di sismicità**

1. Tutte le costruzioni la cui sicurezza possa comunque interessare la pubblica incolumità, da realizzarsi in zone dichiarate sismiche ai sensi dei commi 2 e 3, sono assoggettate, anche con riguardo ai loro aggiornamenti, alle specifiche norme tecniche emanate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per l'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio nazionale delle ricerche e la Conferenza unificata.

2. I criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e dei relativi valori differenziati del grado di sismicità da prendere a base per la determinazione delle azioni sismiche sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e i trasporti, di concerto con il Ministro per l'interno, secondo quanto previsto dall'articolo 83 del d.p.r. 380/2001 .

3. Ai sensi e per gli effetti di cui al presente capo, la Giunta regionale provvede, sentite le province e i comuni interessati, alla individuazione delle zone dichiarate sismiche, nonché alla formazione e all'aggiornamento degli elenchi delle zone e dei valori attribuiti ai gradi di sismicità, nel rispetto dei criteri generali di cui al comma 2.

#### **Art. 159 - Contenuto delle norme tecniche**

1. Le norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche di cui all'articolo 158, comma 1, elaborate sulla base dei criteri generali indicati dallo stesso articolo 158, comma 2, e in funzione dei diversi gradi di sismicità, definiscono:

- a) l'altezza massima degli edifici in relazione al sistema costruttivo, al grado di sismicità della zona ed alle larghezze stradali;
- b) le distanze minime consentite tra gli edifici e giunzioni tra edifici contigui;
- c) le azioni sismiche orizzontali e verticali da tenere in conto del dimensionamento degli elementi delle costruzioni e delle loro giunzioni;
- d) il dimensionamento e la verifica delle diverse parti delle costruzioni;
- e) le tipologie costruttive per le fondazioni e le parti in elevazione.

#### **Art. 160 - Azioni sismiche**

1. L'edificio deve essere progettato e costruito in modo che sia in grado di resistere alle azioni verticali e orizzontali, ai momenti torcenti e ribaltanti indicati rispettivamente alle lettere a), b), c) e d), e definiti dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1:

- a) azioni verticali: non si tiene conto in genere delle azioni sismiche verticali; per le strutture di grande luce o di particolare importanza, agli effetti di dette azioni, deve svolgersi una opportuna analisi dinamica teorica o sperimentale;
- b) azioni orizzontali: le azioni sismiche orizzontali si schematizzano attraverso l'introduzione di due sistemi di forze orizzontali agenti non contemporaneamente secondo due direzioni ortogonali;
- c) momenti torcenti: ad ogni piano deve essere considerato il momento torcente dovuto alle forze orizzontali agenti ai piani sovrastanti e in ogni caso non minore dei valori da determinarsi secondo le indicazioni riportate dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1;
- d) momenti ribaltanti: per le verifiche dei pilastri e delle fondazioni gli sforzi normali provocati dall'effetto ribaltante delle azioni sismiche orizzontali devono essere valutati secondo le indicazioni delle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1.

#### **Art. 161 - Verifica delle strutture**

1. L'analisi delle sollecitazioni dovute alle azioni sismiche di cui all'articolo 160, è effettuata dal progettista dell'opera tenendo conto della ripartizione di queste fra gli elementi resistenti dell'intera struttura.

2. Gli accertamenti sugli elementi resistenti dell'intera struttura di cui al comma 1, sono compiuti per le possibili combinazioni degli effetti sismici con tutte le altre azioni esterne, senza alcuna riduzione dei sovraccarichi, ma con l'esclusione dell'azione del vento.

#### **Art. 162 - Accertamenti sui terreni di fondazione**

1. Costituiscono oggetto di specifico accertamento da parte del progettista dell'opera che deve essere realizzata in zone sismiche, definite ai sensi dell'articolo 158, le caratteristiche generali e le proprietà fisico-meccaniche dei terreni di fondazione.

2. Sono terreni di fondazione oggetto dagli accertamenti di cui al comma 1, i terreni che costituiscono il sottosuolo fino alla profondità alla quale le tensioni indotte dal manufatto assumano valori significativi ai fini delle deformazioni e della stabilità dei terreni medesimi.

3. Per le costruzioni su pendii gli accertamenti di cui al comma 1, sono estesi al di fuori dell'area edificatoria per rilevare tutti i fattori occorrenti per valutare le condizioni di stabilità dei pendii medesimi.

#### **Art. 163 - Verifica delle fondazioni**

1. I calcoli di stabilità del complesso terreno - opera di fondazione si eseguono con i metodi ed i procedimenti della geotecnica, tenendo conto, tra le forze agenti, delle azioni sismiche orizzontali applicate alla costruzione e valutate come specificato dalle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1.

#### **Art. 164 - Sopraelevazioni**

1. E' consentita, nel rispetto dei piani operativi e dei regolamenti edilizi vigenti:

a) la sopraelevazione di un piano negli edifici in muratura, purché nel complesso la costruzione risponda alle prescrizioni di cui al presente capo;

b) la sopraelevazione di edifici in cemento armato normale e precompresso, in acciaio o a pannelli portanti, purché il complesso della struttura sia conforme alle

norme della presente legge e alle disposizioni speciali concernenti tale tipologia di edifici.

2. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 167 e 169, le sopraelevazioni di cui al presente articolo sono consentite solo previa certificazione del progettista che specifica l' idoneità della struttura esistente a sopportare il nuovo carico.

3. La certificazione di cui all' articolo 90 del d.p.r. 380/2001 , non è necessaria ai fini dell' autorizzazione per l' inizio dei lavori.

4. La certificazione di cui al comma 2, è presentata dal richiedente al comune al momento della richiesta del permesso di costruire o al momento della presentazione della SCIA.

#### **Art. 165 - Riparazioni**

1. Le riparazioni degli edifici debbono tendere a conseguire un maggiore grado di sicurezza rispetto alle azioni sismiche di cui agli articoli 160, 161, 162 e 163.

2. I criteri per le riparazioni sono dettati con le norme tecniche di cui all' articolo 158, comma 1.

#### **Art. 166 - Edifici di speciale importanza artistica**

1. Per l' esecuzione di qualsiasi lavoro di natura antisismica in edifici o manufatti di carattere monumentale, o che abbiano, comunque, interesse archeologico, storico o artistico, siano essi pubblici o di proprietà privata, restano ferme le disposizioni di cui al Codice.

#### **Art. 167 - Autorizzazione per l' inizio dei lavori nelle zone sismiche**

1. Non si possono iniziare i lavori di costruzione, riparazione o sopraelevazione senza la preventiva autorizzazione della struttura regionale competente in tutte le zone sismiche ad eccezione di quelle a bassa sismicità all' uopo indicate negli atti di cui all' articolo 158, commi 2 e 3.

2. Per la realizzazione degli interventi edilizi di cui al presente articolo, resta fermo l' obbligo di conseguire i necessari titoli abilitativi che possono essere richiesti e rilasciati anche prima dell' autorizzazione di cui al comma 1.

3. I lavori sono diretti, nei limiti delle rispettive competenze, da professionisti iscritti nei relativi albi.

4. Alla richiesta di autorizzazione sono allegati:

a) il progetto, in duplice copia, debitamente firmato da professionisti iscritti nei relativi albi, nei limiti delle rispettive competenze, nonché dal direttore dei lavori;

b) la dichiarazione di cui all'articolo 173;

c) la relazione di calcolo, asseverata dal progettista;

d) l'attestazione dell'avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 171, comma 1.

5. Il progetto allegato alla richiesta di autorizzazione deve essere esauriente per planimetria, piante, prospetti e sezioni e accompagnato da una relazione tecnica, dal fascicolo dei calcoli delle strutture portanti, sia in fondazione sia in elevazione, e dai disegni dei particolari esecutivi delle strutture.

6. Per le opere in conglomerato cementizio armato ed a struttura metallica, la presentazione del progetto nei modi e nei termini indicati nel presente articolo è valida anche agli effetti dell'articolo 65 del d.p.r. 380/2001, se effettuata dal costruttore.

#### **Art. 168 - Procedimento per il rilascio dell'autorizzazione e verifiche della struttura regionale**

1. Nelle zone di cui all'articolo 167, l'interessato presenta la richiesta di autorizzazione alla struttura regionale competente tramite lo sportello unico.

2. La struttura regionale competente verifica i progetti delle opere ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 167, accertando la corretta applicazione delle norme tecniche e dei criteri di progettazione ed esecuzione delle opere stesse.

3. La verifica sui progetti, preso atto della relazione di calcolo asseverata dal progettista, è svolta considerando:

a) l'idoneità del sito e della scelta del sistema strutturale ai fini della resistenza sismica;

b) il rispetto delle norme tecniche per le costruzioni realizzate in zona sismica;



c) la congruità degli elementi strutturali e dei particolari costruttivi adottati al fine della realizzazione dello schema resistente previsto.

4. L'autorizzazione di cui al comma 1, è rilasciata entro sessanta giorni dalla richiesta ed è comunicata al richiedente ed allo sportello unico subito dopo il rilascio.

5. Salvo quanto previsto al comma 8, gli adempimenti di cui al presente articolo sono prescritti anche per le varianti le quali comportino mutamenti sostanziali alle strutture portanti e che, nel corso dei lavori, si intenda apportare al progetto originario presentato alla struttura regionale competente.

6. Salvo quanto previsto al comma 8, le varianti che non comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti e che, nel corso dei lavori si intenda apportare al progetto originario presentato, sono assoggettate al mero preavviso scritto con contestuale deposito del progetto.

7. Per varianti che comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti si intendono quelle, individuate con il regolamento di cui all'articolo 181, che producono una significativa modifica al comportamento strutturale del progetto originario.

8. Fino all'emanazione del regolamento di cui all'articolo 181, è necessario il preventivo rilascio dell'autorizzazione per tutte le varianti che, nel corso dei lavori, si intenda apportare al progetto originario presentato alla struttura regionale competente.

#### **Art. 169 - Verifiche nelle zone a bassa sismicità**

1. Fermo restando l'obbligo dei titoli abilitativi all'intervento edilizio, nelle zone classificate a bassa sismicità ai sensi degli atti di cui all'articolo 158, commi 2 e 3, non si possono iniziare i lavori di costruzione, riparazione e sopraelevazione, senza darne preavviso, con contestuale deposito del progetto, alla struttura regionale competente, tramite lo sportello unico.

2. L'obbligo di dare il preavviso con contestuale deposito del progetto di cui al comma 1, sussiste anche con riferimento alle varianti che nel corso dei lavori si intenda apportare al progetto originario depositato.

3. Nelle zone di cui al presente articolo, la struttura regionale competente, preso atto della relazione di calcolo asseverata dal progettista, effettua attività di

vigilanza e verifica, sia dei progetti che dei lavori in corso o ultimati mediante il metodo a campione, salvo quanto previsto al comma 4.

4. Qualora i lavori di nuova costruzione, adeguamento o miglioramento sismico abbiano ad oggetto opere di carattere strategico o rilevante, i progetti sono assoggettati obbligatoriamente a verifica.

**Art. 170 - Procedimento per il deposito dei progetti nelle zone a bassa sismicità e modalità di svolgimento delle verifiche da parte della struttura regionale**

1. Nelle zone a bassa sismicità la struttura regionale competente rilascia un attestato per l'avvenuto deposito dei progetti verificando la completezza degli elaborati.

2. L'attestato per l'avvenuto deposito è rilasciato se al preavviso di cui all'articolo 169, è allegato:

a) il progetto, in duplice copia e debitamente firmato da un ingegnere, architetto, geometra o perito edile iscritto nell'albo, nei limiti delle rispettive competenze, nonché dal direttore dei lavori;

b) la dichiarazione di cui all'articolo 173;

c) la relazione di calcolo asseverata dal progettista;

d) l'attestazione dell'avvenuto pagamento del contributo di cui all'articolo 171, comma 2.

3. Il progetto allegato al preavviso deve essere esauriente per planimetria, piante, prospetti e sezioni e accompagnato da una relazione tecnica, dal fascicolo dei calcoli delle strutture portanti, sia in fondazione sia in elevazione, e dai disegni dei particolari esecutivi delle strutture.

4. Per le opere in conglomerato cementizio armato ed a struttura metallica, la presentazione del progetto nei modi e nei termini indicati nel presente articolo, è valida anche agli effetti dell'articolo 65 del d.p.r. 380/2001, se effettuata dal costruttore.

5. La dimensione del campione da assoggettare alle verifiche di cui all'articolo 169, comma 3, è determinata mensilmente, nell'ambito di una percentuale che va da un massimo del 40 per cento ad un minimo dell'1 per cento dei progetti

depositati nel mese precedente a quello in cui viene effettuato il sorteggio. La dimensione del campione è arrotondata, per eccesso, al numero pari più prossimo. Il campione da assoggettare a controllo è costituito dai progetti individuati mediante sorteggio, nella misura del 50 per cento tra quelli depositati nel mese precedente a quello in cui è effettuato il sorteggio e del restante 50 per cento tra quelli depositati nei precedenti dodici mesi, per i quali non sia ancora stata presentata la relazione sulle strutture ultimate di cui all'articolo 175.

6. Qualora, nel mese di riferimento di cui al comma 5, non siano stati depositati progetti da assoggettare a controllo a campione, sono comunque assoggettati a controllo almeno due progetti, da sorteggiare tra quelli presentati nei dodici mesi precedenti, con esclusione dei progetti già sorteggiati.

7. La dimensione del campione da assoggettare a verifica è stabilita con il regolamento di cui all'articolo 181, comma 2, lettera f), che differenzia la percentuale in misura proporzionale al grado di sismicità del sito in relazione a fasce di pericolosità.

8. Il sorteggio avviene entro i primi dieci giorni del mese successivo a quello a cui esso si riferisce ed è immediatamente reso noto. Entro i sessanta giorni successivi è reso noto l'esito della verifica effettuata sui progetti che costituiscono il campione.

9. I criteri in base ai quali il sorteggio è effettuato sono stabiliti con il regolamento di cui all'articolo 181, tenuto conto della natura e delle caratteristiche degli interventi.

10. L'esito della verifica obbligatoria delle opere di carattere strategico o rilevante di cui all'articolo 169, comma 4, è reso noto entro il termine di sessanta giorni dalla data della comunicazione dell'avvio della verifica stessa.

#### **Art. 171 - Contributo per le spese di istruttoria e di conservazione dei progetti**

1. Per l'istruttoria della richiesta dell'autorizzazione di cui all'articolo 167, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

2. Per l'istruttoria dei progetti assoggettati a deposito di cui all'articolo 169, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività

istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

3. Per l'istruttoria dell'accertamento di conformità in sanatoria nelle zone sismiche e nelle zone a bassa sismicità di cui all'articolo 182, è prevista la corresponsione di un contributo a copertura del costo dell'attività istruttoria svolta dalla struttura regionale competente nonché del costo per la conservazione dei progetti, nella misura indicata nella tabella di cui all'allegato A della presente legge.

4. Le modalità secondo cui effettuare il versamento dei contributi di cui ai commi 1, 2 e 3, sono stabilite con decreto del dirigente della struttura regionale competente.

5. I contributi per le spese di istruttoria non sono corrisposti nel caso di progetti riferiti a interventi di riparazione dei danni da eventi calamitosi o di miglioramento sismico preventivo ai sensi della legge regionale 30 luglio 1997, n. 56 (Interventi sperimentali di prevenzione per la riduzione del rischio sismico).

6. I contributi per le spese di istruttoria non sono altresì corrisposti nel caso di progetti riferiti a beni immobili che fanno parte del patrimonio regionale.

#### **Art. 172 - Responsabilità**

1. Il progettista ha la responsabilità diretta della rispondenza delle opere progettate alle prescrizioni di cui agli articoli 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169 e 170, nonché a tutte le prescrizioni di cui ai decreti ministeriali previsti dall'articolo 158.

2. Il direttore dei lavori, al quale compete la verifica della adeguatezza del progetto alle prescrizioni di cui al comma 1, risponde inoltre, unitamente al costruttore, ciascuno per la parte di propria competenza, della corrispondenza dell'opera realizzata al progetto depositato ai sensi dell'articolo 174, e delle eventuali varianti di esso. Tali soggetti hanno inoltre la responsabilità relativa all'osservanza delle prescrizioni di esecuzione contenute negli elaborati progettuali, e quella inerente alla qualità dei materiali impiegati, e della posa in opera degli elementi prefabbricati.

#### **Art. 173 - Elaborati progettuali e deposito dei progetti**

1. Per le opere sottoposte alle disposizioni di cui al presente capo, il progetto esecutivo deve essere corredato da una dichiarazione nella quale il progettista asseveri:

a) che il progetto sia stato redatto nel rispetto delle norme tecniche di cui al presente capo e nel rispetto delle norme tecniche contenute nei decreti ministeriali richiamati all'articolo 158;

b) che, nel caso di interventi sugli edifici esistenti, il progetto risulti classificato come progetto di adeguamento, di miglioramento oppure si tratti di intervento locale, anche di riparazione, in conformità a quanto disposto dalle norme tecniche individuate all'articolo 158, comma 1;

c) che gli elaborati progettuali possiedano i requisiti di completezza specificati dal regolamento di cui all'articolo 181;

d) che siano state rispettate le prescrizioni contenute negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica con riferimento alla fattibilità degli interventi a seguito delle indagini geologico-tecniche;

e) la zona sismica dove deve essere realizzato l'intervento e, con riferimento agli interventi da realizzare nelle zone a bassa sismicità, la fascia di pericolosità del sito ove essi devono essere realizzati.

2. Con la dichiarazione resa ai sensi del comma 1, il progettista assume la qualità di persona esercente un servizio di pubblica necessità.

#### **Art. 174 - Realizzazione dei lavori**

1. Dal giorno dell'inizio dei lavori fino a quello della loro ultimazione, sono conservati nei cantieri gli atti restituiti con vidimazione delle strutture regionali competenti, datati e firmati anche dal costruttore e dal direttore dei lavori o una copia vistata dal direttore dei lavori nonché un giornale dei lavori stessi.

2. Della conservazione e regolare tenuta dei predetti documenti, che sono sempre a disposizione dei pubblici ufficiali incaricati dei controlli, è responsabile l'impresa. Il direttore dei lavori è altresì tenuto a vistare periodicamente, ed in particolare nelle fasi più importanti dell'esecuzione, il giornale dei lavori.

3. A struttura ultimata la relazione prevista dall'articolo 65 del d.p.r. 380/2001 è redatta dal direttore dei lavori, in duplice copia, anche nel caso in cui siano state

impiegate strutture diverse da quelle in conglomerato cementizio armato o in metallo.

4. La relazione di cui al comma 3, è depositata, entro il termine di sessanta giorni dalla data di ultimazione dei lavori relativi alla struttura, presso la struttura regionale competente.

#### **Art. 175 - Ultimazione dei lavori e utilizzazione delle opere**

1. Il collaudatore e il direttore dei lavori provvedono, ciascuno per la parte di propria competenza, a redigere la relazione sulle strutture ultimate, ed a rilasciare il relativo certificato di rispondenza, nonché quello di collaudo. Tali atti attestano la conformità del progetto e dell'opera alle prescrizioni antisismiche, ed alle prescrizioni relative alle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso, ed a struttura metallica di cui alla parte II, capo II, del d.p.r. 380/2001 .

2. I lavori sono ultimati entro il termine di efficacia del permesso a costruire di cui all'articolo 133, comma 3, oppure entro il termine di efficacia della SCIA di cui all'articolo 145, comma 5.

3. I termini per l'ultimazione dei lavori sono prorogati nei casi e alle condizioni previste dall'articolo 133, comma 3, e dall'articolo 145, comma 5.

4. Qualora i lavori non siano ultimati nei termini di cui ai commi 2 e 3, l'interessato richiede una nuova autorizzazione ai sensi degli articoli 167 e 168 o provvede con preavviso di deposito ai sensi degli articoli 169 e 170 per la parte non ultimata.

#### **Art. 176 - Accertamento delle violazioni**

1. I soggetti indicati all'articolo 103 del d.p.r. 380/2001 , appena accertato un fatto costituente violazione delle norme contenute nel presente capo, compilano processo verbale trasmettendolo immediatamente alla struttura regionale competente.

2. Il dirigente della struttura regionale competente, dopo aver svolto, se necessari, ulteriori accertamenti di carattere tecnico, trasmette il processo verbale all'autorità giudiziaria competente con le sue deduzioni.

#### **Art. 177 - Sospensione dei lavori**

1. Il dirigente della struttura regionale competente, contemporaneamente agli adempimenti di cui all'articolo 176, comma 2, ordina, con decreto motivato, al proprietario, nonché al direttore o appaltatore od esecutore delle opere, la sospensione dei lavori.
2. Copia del decreto di cui al comma 1, è comunicata al dirigente o responsabile del competente ufficio comunale ai fini dell'osservanza dell'ordine di sospensione.
3. L'ordine di sospensione produce i suoi effetti sino alla data in cui la pronuncia dell'autorità giudiziaria diviene irrevocabile.
4. Qualora non si sia provveduto al ripristino dei luoghi o alla demolizione, in seguito a sentenza irrevocabile o con decreto esecutivo, il dirigente della struttura regionale competente provvede, se del caso con l'assistenza della forza pubblica, a spese del responsabile della violazione.

#### **Art. 178 - Competenze della Regione**

1. Qualora il reato sia estinto per qualsiasi causa, il dirigente della struttura regionale competente ordina, con provvedimento definitivo, la demolizione delle opere o delle parti di esse eseguite in violazione delle norme del presente capo e delle norme tecniche di cui all'articolo 158, comma 1, e di quelle previste dall'articolo 52 del d.p.r. 380/2001 , oppure l'esecuzione di modifiche idonee a renderle conformi alle norme stesse.
2. In caso di inadempienza a quanto disposto dal comma 1, si applica l'articolo 177, comma 4.

#### **Art. 179 - Vigilanza per l'osservanza delle norme tecniche**

1. I soggetti indicati all'articolo 103 del d.p.r. 380/2001 , sono tenuti ad accertare che chiunque inizi costruzioni, riparazioni e sopraelevazioni, nelle zone sismiche individuate ai sensi dell'articolo 158, abbia adempiuto agli obblighi di cui all'articolo 167 oppure di cui all'articolo 169.
2. I tecnici della struttura regionale competente devono accertare altresì che le costruzioni, le riparazioni e le ricostruzioni procedano in conformità con le disposizioni del presente capo.

#### **Art. 180 - Costruzioni in corso in zone sismiche di nuova classificazione**

1. Tutti coloro che in una zona sismica di nuova classificazione abbiano iniziato una costruzione prima dell'entrata in vigore del provvedimento di classificazione sono tenuti a farne denuncia, entro quindici giorni dall'entrata in vigore del provvedimento di classificazione, alla struttura regionale competente.

#### **Art. 181 - Regolamenti**

1. La Regione approva uno o più regolamenti aventi ad oggetto le modalità di effettuazione e svolgimento dei compiti di vigilanza e di verifica sulla realizzazione delle opere e delle costruzioni in zone soggette a rischio sismico previsti dal presente capo.

2. Il regolamento o i regolamenti di cui al comma 1, individuano in particolare:

a) le modalità di redazione degli elaborati progettuali che devono essere allegati al progetto;

b) le modalità di presentazione dei progetti, comprensivi dei loro elaborati, concernenti le opere assoggettate al procedimento di autorizzazione per le zone sismiche ai sensi dell'articolo 167 e al procedimento di deposito per le zone a bassa sismicità ai sensi dell'articolo 169;

c) la tipologia delle indagini geologiche, geofisiche e geotecniche da allegare al permesso di costruire o alla SCIA;

d) le varianti, che comportano mutamenti sostanziali alle strutture portanti, ai sensi dell'articolo 168, comma 7;

e) gli edifici strategici e rilevanti situati in zona a bassa sismicità da assoggettare alla verifica obbligatoria ai sensi dell'articolo 169, comma 4;

f) la dimensione del campione e la tipologia degli interventi ai fini della verifica dei progetti depositati, nonché i criteri in base ai quali il sorteggio è effettuato.

#### **Art. 182 - Accertamento di conformità in sanatoria per gli interventi realizzati nelle zone sismiche e nelle zone a bassa sismicità**

1. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate o in corso di realizzazione nei comuni già classificati sismici in assenza dell'autorizzazione o dell'attestato di avvenuto deposito, e che risultano conformi alla normativa tecnica, l'interessato trasmette alla struttura regionale competente:



a) la richiesta di autorizzazione in sanatoria oppure l'istanza di deposito in sanatoria e la documentazione tecnica relativa alle opere da sanare;

b) la certificazione di rispondenza delle opere alla normativa tecnica ed il certificato di collaudo, laddove richiesto dalla normativa medesima.

2. Nei casi di cui al comma 1, la struttura regionale competente rilascia l'autorizzazione in sanatoria entro sessanta giorni dalla data di trasmissione della relativa istanza, oppure l'attestato di avvenuto deposito in sanatoria nei quindici giorni successivi alla medesima data. Oltre che al soggetto interessato, la struttura regionale competente trasmette tali atti al comune ai fini del rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria, fermo restando quanto previsto al comma 3.

3. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate, o in corso di realizzazione, nei comuni già classificati sismici in assenza dell'autorizzazione o dell'attestato di avvenuto deposito e che, a seguito del procedimento di cui ai commi 1 e 2, non risultino conformi alla normativa tecnica, il comune respinge l'istanza, oppure, previo accertamento della conformità dell'intervento realizzato alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente sia al momento della realizzazione dello stesso che al momento della presentazione della domanda, ed ove ritenuto tecnicamente possibile, ordina all'interessato l'adeguamento delle opere alla normativa tecnica nel rispetto della disciplina edilizia ed urbanistica vigente, assegnando un termine congruo per l'esecuzione dei necessari interventi. Decorso inutilmente il termine assegnato, il comune respinge l'istanza di accertamento di conformità in sanatoria.

4. Ove sia stato ordinato, ai sensi del comma 3, l'adeguamento dell'opera alla normativa tecnica, l'interessato presenta alla competente struttura regionale la richiesta di autorizzazione o l'istanza di deposito per le opere di adeguamento necessarie ai fini dell'ottemperanza all'ordinanza ed il relativo progetto. Al termine dei lavori, l'interessato trasmette alla struttura regionale competente la relativa certificazione di rispondenza e, se richiesto dalla normativa, il certificato di collaudo. Accertata l'avvenuta ottemperanza all'ordinanza, il Comune rilascia il permesso di costruire o l'attestazione di conformità in sanatoria.

5. Ai fini dell'accertamento di conformità di cui all'articolo 209, per le opere realizzate nei comuni anteriormente alla classificazione sismica degli stessi, l'interessato trasmette al comune il certificato di idoneità statica, rilasciato dal

professionista abilitato. Relativamente a tali opere, gli atti di cui al comma 1, lettere a) e b), non sono presentati.

## **TITOLO VII**

### ***- Contributi e sanzioni. Unificazione dei parametri urbanistici ed edilizi***

#### **CAPO I**

##### ***- Tipologia e corresponsione dei contributi***

#### **Art. 183 - Contributo relativo agli interventi edilizi e ai mutamenti della destinazione d'uso**

1. Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 184, comma 1 e dall'articolo 185, il permesso di costruire comporta la corresponsione di un contributo commisurato all'incidenza degli oneri di urbanizzazione nonché al costo di costruzione secondo le modalità indicate nel presente titolo.

2. Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 184, comma 1 e dall'articolo 185, la SCIA comporta la corresponsione di un contributo commisurato alla sola incidenza degli oneri di urbanizzazione ad eccezione dei seguenti interventi, per i quali è dovuto anche il contributo relativo al costo di costruzione:

a) interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettera b), ove comportanti aumento del numero delle unità immobiliari;

b) interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettere d) ed e);

3. Comportano altresì la corresponsione di un contributo commisurato alla sola incidenza degli oneri di urbanizzazione gli interventi di manutenzione straordinaria di cui all'articolo 136, comma 2, lettera a), ove comportanti aumento del numero delle unità immobiliari, nonché i mutamenti di destinazione d'uso degli immobili di cui all'articolo 136, comma 2, lettera g), e i mutamenti di destinazione d'uso eseguiti in assenza di opere edilizie, limitatamente ai casi in cui si determini un incremento dei carichi urbanistici. Per tali fattispecie il contributo è determinato dal comune nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 191, comma 6.

#### **Art. 184 - Determinazione degli oneri di urbanizzazione**

1. Gli oneri di urbanizzazione sono dovuti in relazione agli interventi che comportano nuova edificazione o determinano un incremento dei carichi urbanistici in funzione di:

a) aumento delle superfici utili degli edifici;

b) mutamento delle destinazioni d'uso degli immobili;

c) aumento del numero di unità immobiliari.

2. Ai sensi della presente legge, per superficie utile si intende la superficie effettivamente calpestabile, misurata al netto di murature, pilastri, tramezzi, sguinci, vani di porte, finestre e scale, corrispondente alla somma della superficie utile abitabile o agibile e della superficie non residenziale o accessoria, come definite dal regolamento di cui all'articolo 216.

3. Gli oneri di urbanizzazione devono intendersi riferiti alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria definite dall'articolo 62, alle opere necessarie al superamento delle barriere architettoniche negli spazi pubblici, nonché alle opere di infrastrutturazione generale comunque a carico del comune.

4. Con deliberazione, il Consiglio regionale individua:

a) le opere di urbanizzazione secondaria per le quali i comuni possono concedere un contributo ai soggetti realizzatori;

b) i criteri generali per l'erogazione del contributo di cui alla lettera a).

5. Con deliberazione della Giunta regionale è determinata l'incidenza degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria sugli interventi di cui al presente articolo.

6. La Giunta regionale provvede ad aggiornare ogni cinque anni la determinazione degli oneri di cui al comma 5, previa comunicazione alla commissione consiliare competente.

7. Ai costi medi regionali, fino agli aggiornamenti di cui al comma 6, si applica annualmente l'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) determinato dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT). Dal 1° gennaio di ogni anno si applicano gli importi aggiornati sulla base dei più recenti dati ISTAT disponibili dell'indice.

8. Gli aggiornamenti di cui ai commi 6 e 7, si applicano senza ulteriori atti alle istanze, segnalazioni e comunicazioni presentate successivamente al 1° gennaio dell'anno seguente.

#### **Art. 185 - Determinazione del costo di costruzione**

1. Il costo di costruzione di cui all'articolo 183, comma 1, per i nuovi edifici è determinato ogni cinque anni con deliberazione della Giunta regionale, previa comunicazione alla commissione consiliare competente, con riferimento ai costi massimi ammissibili per l'edilizia agevolata, definiti in base alle norme statali in materia.

2. La Giunta regionale con deliberazione identifica classi di edifici con caratteristiche superiori a quelle considerate nelle disposizioni di legge per l'edilizia agevolata, per le quali sono determinate maggiorazioni del detto costo di costruzione in misura non superiore al 50 per cento.

3. Nei periodi intercorrenti tra le determinazioni di cui al comma 1, oppure in eventuale assenza di tali determinazioni, il costo di costruzione è adeguato annualmente, ed automaticamente, in ragione dell'indice del costo di costruzione determinato dall'ISTAT. Dal 1° gennaio di ogni anno si applicano gli importi aggiornati sulla base dei più recenti dati disponibili dell'indice.

4. Il contributo afferente al permesso di costruire comprende una quota del costo di costruzione, variabile dal 5 per cento al 20 per cento, determinata in funzione delle caratteristiche e delle tipologie delle costruzioni e della loro destinazione ed ubicazione, sulla base di quanto indicato nella deliberazione della Giunta regionale di cui al comma 1.

5. Nel caso di interventi di ristrutturazione edilizia, il comune può determinare costi di costruzione come quota percentuale dell'importo relativo alle nuove costruzioni, in relazione alla classificazione degli interventi effettuata dallo stesso comune.

#### **Art. 186 - Edilizia convenzionata**

1. Per gli interventi di edilizia abitativa, compresi quelli sugli edifici esistenti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, del d.p.r. 380/2001, il contributo di cui all'articolo 183 è ridotto alla sola quota di cui all'articolo 184, applicata nella misura minima stabilita dal comune, qualora l'interessato si impegni, a mezzo di

una convenzione stipulata con il comune, ad applicare prezzi di vendita e canoni di locazione determinati nel rispetto della convenzione tipo prevista dall'articolo 187.

2. Nella convenzione può essere prevista la diretta esecuzione da parte dell'interessato delle opere di urbanizzazione, in luogo del pagamento della quota di cui al comma 1, in tal caso, sono descritte le opere da eseguire e precisati i termini e le garanzie per l'esecuzione delle opere medesime.

3. Può tenere luogo della convenzione un atto unilaterale d'obbligo con il quale l'interessato si impegna ad osservare le condizioni stabilite nella convenzione tipo ed a corrispondere nel termine stabilito la quota relativa alle opere di urbanizzazione oppure ad eseguire direttamente le opere stesse.

4. La convenzione o l'atto d'obbligo unilaterale sono trascritti nei registri immobiliari a cura del comune e a spese dell'interessato.

#### **Art. 187 - Convenzione tipo**

1. In relazione agli interventi di edilizia abitativa di cui all'articolo 186, con deliberazione della Giunta regionale è approvata una convenzione tipo, con la quale sono stabiliti i criteri nonché i parametri, definiti con meccanismi tabellari per classi di comuni, ai quali devono uniformarsi le convenzioni comunali nonché gli atti di obbligo, in ordine essenzialmente:

- a) all'indicazione delle caratteristiche tipologiche e costruttive degli alloggi;
- b) alla determinazione dei prezzi di cessione degli alloggi, sulla base del costo delle aree, così come definito dal comma 1, della costruzione e delle opere di urbanizzazione, nonché delle spese generali, comprese quelle per la progettazione e degli oneri di preammortamento e di finanziamento;
- c) alla determinazione dei canoni di locazione in percentuale del valore desunto dai prezzi fissati per la cessione degli alloggi;
- d) alla durata di validità della convenzione non superiore a trenta e non inferiore a venti anni;
- e) alla determinazione del costo delle aree in misura tale che la sua incidenza non superi il 20 per cento del costo di costruzione di cui all'articolo 183.

2. I prezzi di cessione ed i canoni di locazione determinati nelle convenzioni ai sensi del comma 1, sono suscettibili di periodiche variazioni, con frequenza non inferiore al biennio, in relazione agli indici ufficiali ISTAT dei costi di costruzione intervenuti dopo la stipula delle convenzioni medesime.

3. Ogni pattuizione stipulata in violazione dei prezzi di cessione e dei canoni di locazione è nulla per la parte eccedente.

#### **Art. 188 - Permesso di costruire e SCIA a titolo gratuito**

1. Il contributo di cui all'articolo 183 non è dovuto nei seguenti casi:

a) per le opere da realizzare nelle zone agricole, comprese le residenze, in funzione della conduzione del fondo e delle esigenze dell'imprenditore agricolo professionale, ai sensi della vigente normativa;

b) per gli impianti, le attrezzature, le opere pubbliche o di interesse pubblico realizzate dai soggetti competenti, nonché per le opere di urbanizzazione, eseguite anche da privati o privato sociale, previa in questo caso, la stipula di convenzione con il comune che assicuri l'interesse pubblico;

c) per le opere da realizzare in attuazione di norme o di provvedimenti emanati in occasione di pubbliche calamità;

d) per la realizzazione degli spazi di parcheggio e delle autorimesse pertinenziali all'interno dei perimetri dei centri abitati.

2. La quota di contributo relativa al costo di costruzione non è dovuta nei seguenti casi:

a) per gli interventi da realizzare su immobili di proprietà dello Stato;

b) per gli interventi di ristrutturazione edilizia e di ampliamento, in misura non superiore al 20 per cento della superficie utile preesistente, di edifici unifamiliari. E' facoltà del comune disciplinare, nel regolamento edilizio, le caratteristiche di edificio unifamiliare, sulla base di criteri di abitabilità di un nucleo familiare medio;

c) per le modifiche interne necessarie per migliorare le condizioni igieniche delle abitazioni, nonché per la realizzazione dei volumi tecnici che si rendano

indispensabili a seguito della installazione di impianti tecnologici necessari per le esigenze delle abitazioni;

d) per gli interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino aumento delle superfici utili e mutamento della destinazione d'uso, quando l'interessato si impegni, mediante convenzione o atto d'obbligo unilaterale, a praticare prezzi di vendita e canoni di locazione degli alloggi concordati con il comune ed a concorrere agli oneri di urbanizzazione. Il comune disciplina i casi di esonero motivato dal contributo non condizionato alla sottoscrizione della convenzione o dell'atto unilaterale d'obbligo.

3. Il contributo di cui all'articolo 183, non è dovuto per la realizzazione di opere direttamente finalizzate al superamento o all'eliminazione delle barriere architettoniche in edifici esistenti, come individuate dall'articolo 7 della legge 9 gennaio 1989, n. 13 (Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati), per le esigenze dei disabili.

#### **Art. 189 - Contributi relativi ad opere o impianti non destinati alla residenza**

1. La realizzazione di interventi relativi a costruzioni o impianti destinati ad attività industriali o artigianali dirette alla trasformazione di beni ed alla prestazione di servizi comporta la corresponsione di un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione, di quelle necessarie al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi ove ne siano alterate le caratteristiche. L'incidenza di tali opere è stabilita con atto del comune in base a parametri che la Regione definisce in relazione ai tipi di attività produttiva.

2. La realizzazione di interventi relativi a costruzioni o impianti destinati ad attività turistiche, commerciali e direzionali comporta la corresponsione di un contributo pari all'incidenza delle opere di urbanizzazione, determinata ai sensi dell'articolo 184, nonché una quota non superiore al 10 per cento del costo documentato di costruzione da stabilirsi da parte del comune in relazione ai diversi tipi di attività.

3. Qualora la destinazione d'uso delle costruzioni o impianti indicati nei commi 1 e 2, nonché delle opere di cui all'articolo 188, comma 1, lettera a), sia comunque modificata nei dieci anni successivi all'ultimazione dei lavori, il contributo è dovuto nella misura massima corrispondente alla nuova destinazione d'uso, determinata con riferimento al momento della intervenuta variazione.

### **Art. 190 - Versamento del contributo**

1. Il contributo di cui all'articolo 183, è corrisposto al comune all'atto del ritiro del permesso di costruire oppure, nel caso di SCIA o di comunicazione di attività edilizia libera onerosa, al momento della presentazione della stessa.
2. Il contributo di cui al comma 1, è calcolato dal comune all'atto del rilascio del provvedimento di permesso di costruire o, nel caso di SCIA o di comunicazione di attività edilizia libera, è calcolato dal progettista abilitato al momento della presentazione della stessa.
3. Il contributo può essere rateizzato in non più di sei rate semestrali. In tale ipotesi, gli obbligati sono tenuti a prestare al comune idonee garanzie fideiussorie.

### **Art. 191 - Determinazione degli oneri di urbanizzazione da parte del comune**

1. Sulla base della deliberazione della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5, il comune determina, per le diverse parti del proprio territorio, l'incidenza degli oneri relativi alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, in riferimento agli effetti urbanistici ed ambientali che gli interventi comportano, in base ai seguenti fattori:

- a) differenze fra i costi effettivi delle opere di urbanizzazione praticati nel comune e i costi medi aggiornati risultanti dalle tabelle regionali;
- b) entità degli interventi relativi alle opere di urbanizzazione previsti dai programmi poliennali delle opere pubbliche comunali;
- c) tipologie degli interventi di recupero, garantendo la differenziazione tra gli interventi al fine di incentivare, in modo particolare nelle aree a maggiore densità del costruito, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, anziché quelli di nuova costruzione;
- d) destinazioni d'uso;
- e) stato e consistenza delle opere di urbanizzazione esistenti nelle diverse parti del territorio comunale.

2. Le determinazioni comunali di cui al comma 1 danno conto in modo esplicito dell'incidenza dei singoli fattori e non possono determinare variazioni superiori al



90 per cento dei valori medi definiti in base alla deliberazione della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5.

3. Per gli interventi nei piani per l'edilizia economica e popolare di cui all'articolo 117, il contributo di cui all'articolo 183 è commisurato alla sola quota di cui all'articolo 184 ed è assorbente del costo delle opere di urbanizzazione di cui all'articolo 35, comma 8, lettera a), e comma 12, della legge 22 ottobre 1971, n. 865 (Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica; norme sulla espropriazione per pubblica utilità; modifiche ed integrazioni alla legge 17 agosto 1942, n. 1150 ; legge 18 aprile 1962, n. 167 ; legge 29 settembre 1964, n. 847 ; ed autorizzazione di spesa per interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale, agevolata e convenzionata).

4. Gli interventi nei piani per insediamenti produttivi di cui all'articolo 118, sono realizzati a titolo gratuito, fatta eccezione per le destinazioni turistiche, commerciali, direzionali, per le quali si applica l'articolo 189, comma 2. Gli oneri per l'urbanizzazione primaria e la competente quota per la secondaria sono computati, per l'intero, nel costo relativo alla cessione dell'area in proprietà o alla concessione in diritto di superficie. Nel costo suddetto è altresì computata l'incidenza degli oneri relativi alle opere di trattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi ove siano alterate le caratteristiche. Tale incidenza è determinata dal comune sulla base dei parametri della tabella approvata con deliberazione della Giunta regionale e soggetti agli aggiornamenti di cui all'articolo 184.

5. Nelle zone di espansione ed in quelle soggette alla formazione di piani attuativi di iniziativa privata a carattere residenziale, direzionale, commerciale, turistico, industriale e artigianale, le opere di urbanizzazione primaria sono eseguite a cura dei privati proponenti. In tal caso, la quota di oneri riferiti alla urbanizzazione primaria non è più dovuta.

6. In caso di incremento dei carichi urbanistici, il mutamento di destinazione d'uso degli immobili in assenza di opere edilizie comporta la corresponsione del contributo per oneri di urbanizzazione nella misura stabilita dal comune. La corresponsione del contributo è dovuta:

a) al momento della presentazione della SCIA nei casi di cui all'articolo 135, comma 1, lettera b);

b) al momento della trasmissione della comunicazione nei casi di cui all'articolo 136, comma 2, lettera g);

c) a far data dall'intervenuto mutamento nei casi diversi da quelli di cui alle lettere a) e b), ed è accompagnata dall'identificazione dell'immobile o dell'unità immobiliare interessata.

7. Gli oneri di cui al comma 6, non possono in ogni caso superare quelli previsti per gli interventi di ristrutturazione edilizia. I comuni, con la disciplina di cui all'articolo 98, possono individuare fattispecie e zone in cui, al fine di agevolare il riequilibrio funzionale o salvaguardare attività di interesse sociale o culturale, il mutamento di destinazione d'uso avviene a titolo gratuito.

8. I comuni, contestualmente alla disciplina di cui all'articolo 98 o con apposito atto, definiscono mediante specifiche tabelle l'incidenza degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria in relazione:

a) alle destinazioni di zona previste dagli strumenti di pianificazione urbanistica;

b) alle destinazioni d'uso regolamentate che comportano aumento dei carichi urbanistici;

c) alle previsioni di realizzazione di opere di urbanizzazione primaria e secondaria contenute negli strumenti di pianificazione urbanistica.

9. Al di fuori dei casi di gratuità di cui all'articolo 188, il comune determina l'incidenza delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, ai fini del calcolo del contributo di cui all'articolo 183, quando l'intervento sia relativo a:

a) immobili soggetti alla disciplina del titolo IV, capo III;

b) ogni altro tipo di immobile per il quale il contributo non sia altrimenti determinato.

10. Ai fini del presente articolo i volumi e le superfici sono calcolati secondo le norme degli strumenti della pianificazione urbanistica oppure dei regolamenti edilizi comunali, nel rispetto del regolamento di cui all'articolo 216.

11. A scomputo totale o parziale del contributo, ai fini del rilascio del permesso di costruire o ai fini della presentazione della SCIA, è facoltà dell'interessato obbligarsi a realizzare direttamente le opere di urbanizzazione con le modalità e le

garanzie stabilite dal comune, con conseguente acquisizione delle opere realizzate al patrimonio del comune.

12. Nell'ambito dei piani attuativi di cui al titolo V, capo II, dei progetti unitari convenzionati di cui all'articolo 121, nonché degli interventi in diretta attuazione dello strumento della pianificazione urbanistica comunale, l'esecuzione diretta delle opere di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 62, comma 5, di importo inferiore alla soglia di cui all'articolo 28, comma 1, lettera c), del d.lgs. 163/2006, funzionali all'intervento di trasformazione urbanistica del territorio, è effettuata dal titolare del permesso di costruire.

13. I comuni applicano la riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria in misura crescente a seconda dei requisiti di accessibilità, adattabilità e visitabilità dei nuovi edifici oltre i limiti obbligatori stabiliti dalla normativa di riferimento in una misura non inferiore al 20 per cento e non superiore al 70 per cento.

14. Con la deliberazione di cui all'articolo 184, comma 5, la Giunta regionale determina i criteri con cui i comuni applicano la riduzione degli oneri di urbanizzazione secondaria di cui al comma 13, nonché la riduzione degli oneri di urbanizzazione per gli interventi di rigenerazione urbana e la riduzione degli oneri di cui all'articolo 220, comma 1.

15. Restano salve le agevolazioni previste da normative speciali.

## **CAPO II**

### ***- Vigilanza e sanzioni***

#### **Art. 192 - Sanzioni per il ritardato o omesso versamento del contributo**

1. Il mancato versamento, nei termini di legge, del contributo di cui agli articoli 184 e 195 comporta:

a) l'aumento del contributo in misura pari al 10 per cento qualora il versamento del contributo sia effettuato nei successivi centoventi giorni;

b) l'aumento del contributo in misura pari al 20 per cento quando, superato il termine di cui alla lettera a), il ritardo si protrae non oltre i successivi sessanta giorni;

c) l'aumento del contributo in misura pari al 40 per cento quando, superato il termine di cui alla lettera b), il ritardo si protrae non oltre i successivi sessanta giorni.

2. Le misure di cui al comma 1, non si cumulano.

3. Nel caso di pagamento rateizzato, gli aumenti di cui al comma 1 si applicano ai ritardi nei pagamenti delle singole rate, fatto salvo quanto previsto al comma 5.

4. Decorso inutilmente il termine di cui al comma 1, lettera c), il comune provvede alla riscossione coattiva del complessivo credito.

5. Qualora siano state prestate garanzie fideiussorie che consentano l'escussione immediata e diretta per ciascuna rata, il comune riscuote gli importi dovuti dopo la scadenza del termine per il pagamento e non si applica la sanzione di cui al presente articolo.

#### **Art. 193 - Vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia**

1. Nel rispetto della normativa statale e regionale, il comune esercita, anche secondo le modalità stabilite dallo statuto o dai regolamenti dell'ente, la vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia nel territorio comunale per assicurarne la rispondenza:

a) alle norme di legge e di regolamento;

b) alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione territoriale degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali e del regolamento edilizio;

c) alle modalità esecutive fissate nel permesso di costruire o nella SCIA.

2. Quando il comune accerta l'inizio o l'esecuzione di opere eseguite senza titolo su aree assoggettate, da leggi statali, regionali o da altre norme urbanistiche vigenti o adottate, a vincolo di inedificabilità, o destinate ad opere e spazi pubblici oppure ad interventi di edilizia residenziale pubblica di cui alla l. 167/1962, nonché in tutti i casi di difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali, degli strumenti della pianificazione urbanistica o dei regolamenti edilizi, ordina la demolizione e il ripristino dello stato dei luoghi. Qualora si tratti di aree assoggettate alla tutela di cui all'al.r. 39/2000, alla legge regionale 23 maggio 2014, n. 27 (Disciplina dell'esercizio delle funzioni in materia di demanio collettivo civico e diritti di uso civico) o appartenenti ai beni

disciplinati dalla legge 16 giugno 1927, n. 1766 (Conversione in legge del regio decreto legge 22 maggio 1924, n. 751, riguardante il riordinamento degli usi civici), nonché delle aree sottoposte alla disciplina del Codice, il comune ordina la demolizione e il ripristino dello stato dei luoghi, previa comunicazione alle amministrazioni competenti, le quali possono eventualmente intervenire, ai fini della demolizione, anche di propria iniziativa.

3. Le misure di cui al comma 2, si applicano anche quando il comune accerta, in una delle aree soggette ai vincoli indicati al medesimo comma 2:

a) l'inizio o l'esecuzione di uno degli interventi di attività edilizia libera di cui all'articolo 136;

b) l'assenza dei presupposti di cui all'articolo 136, comma 1.

4. Ferma rimanendo l'ipotesi prevista dal comma 2, qualora sia constatata dai competenti uffici comunali, d'ufficio o su segnalazione dei cittadini, l'inosservanza delle norme, delle prescrizioni e delle modalità di cui al comma 1, il comune ordina l'immediata sospensione dei lavori, che ha effetto fino all'adozione dei provvedimenti definitivi di cui agli articoli del presente capo, da adottare e notificare entro quarantacinque giorni dall'ordine di sospensione dei lavori.

5. Gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, ove nei luoghi in cui vengono realizzate le opere non sia esibito il corrispondente titolo abilitativo o la sua riproduzione in conformità a quanto previsto dall'articolo 6 del d.p.r. 445/2000, oppure non sia apposto il prescritto cartello, oppure in tutti gli altri casi di presunta violazione urbanistico-edilizia, ne danno immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, alla provincia e al comune che verifica, entro trenta giorni, la regolarità delle opere e dispone gli atti conseguenti.

6. In caso d'inerzia protrattasi per quindici giorni dalla data di constatazione della inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo oppure protrattasi oltre il termine stabilito dal comma 4, la provincia, nei successivi trenta giorni, adotta i provvedimenti eventualmente necessari dandone contestuale comunicazione alla competente autorità giudiziaria.

7. Nei territori disciplinati dai piani dei parchi regionali soggetti al vincolo paesaggistico, tutte le funzioni di vigilanza attribuite al comune dal presente articolo sono svolte dall'ente parco. I proventi derivanti dall'applicazione delle

sanzioni pecuniarie per le violazioni commesse nelle aree contigue sono riscossi dall'ente parco ed impiegati per opere ed interventi di tutela ambientale da definire d'intesa con i comuni interessati.

#### **Art. 194 - Vigilanza su opere di amministrazioni statali**

1. Per le opere eseguite da amministrazioni statali, qualora ricorrano le ipotesi di cui all'articolo 193, il comune informa immediatamente il Presidente della Giunta regionale e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al quale compete, d'intesa con il Presidente della Giunta regionale, l'adozione dei provvedimenti previsti dallo stesso articolo 193.

#### **Art. 195 - Responsabilità del titolare, del committente, del costruttore e del direttore dei lavori**

1. Ai fini della disciplina delle responsabilità dei titolari di permesso di costruire o di SCIA, dei committenti, costruttori e direttori dei lavori, si applica l'articolo 29 del d.p.r. 380/2001 .

#### **Art. 196 - Interventi eseguiti in assenza di permesso di costruire, in totale difformità o con variazioni essenziali**

1. Sono interventi eseguiti in totale difformità dal permesso di costruire quelli che comportano la realizzazione di un organismo edilizio integralmente diverso per caratteristiche tipologiche, planovolumetriche o di utilizzazione da quello oggetto del permesso di costruire stesso, oppure l'esecuzione di volumi edilizi oltre i limiti indicati nel progetto e tali da costituire un organismo edilizio o parte di esso con specifica rilevanza ed autonomamente utilizzabile.

2. Il comune, accertata l'esecuzione di interventi in assenza di permesso di costruire, in totale difformità dal medesimo, oppure con le variazioni essenziali di cui all'articolo 197, ingiunge al proprietario e al responsabile dell'abuso la rimozione o la demolizione, indicando nel provvedimento l'area che è acquisita di diritto in caso di inottemperanza, ai sensi del comma 3.

3. Se il responsabile dell'abuso non provvede alla demolizione e al ripristino dello stato dei luoghi nel termine di novanta giorni dall'ingiunzione, il bene e l'area di sedime, nonché quella necessaria, secondo le prescrizioni urbanistiche, alla realizzazione di opere analoghe a quelle abusive, sono acquisiti di diritto gratuitamente al patrimonio del comune. L'area acquisita non può comunque

essere superiore a dieci volte la complessiva superficie utile lorda abusivamente costruita.

4. L'accertamento dell'inottemperanza all'ingiunzione a demolire, nel termine di cui al comma 3, previa notifica all'interessato, costituisce titolo per l'immissione nel possesso e per la trascrizione nei registri immobiliari, che deve essere eseguita gratuitamente.

5. L'opera acquisita è demolita con ordinanza del comune a spese dei responsabili dell'abuso, salvo che il comune non dichiari l'esistenza di prevalenti interessi pubblici e sempre che l'opera non contrasti con rilevanti interessi urbanistici o ambientali.

6. Per gli interventi abusivamente eseguiti su terreni soggetti, in base a leggi statali o regionali, a vincolo di inedificabilità, l'acquisizione gratuita, nel caso di inottemperanza all'ingiunzione di demolizione, si verifica di diritto a favore delle amministrazioni cui compete la vigilanza sull'osservanza del vincolo. Tali amministrazioni provvedono alla demolizione delle opere abusive ed al ripristino dello stato dei luoghi a spese dei responsabili dell'abuso. Nell'ipotesi di concorso dei vincoli, l'acquisizione si verifica a favore del patrimonio del comune.

7. Il comune redige e pubblica mensilmente, mediante affissione all'albo comunale, i dati relativi agli immobili e alle opere realizzati abusivamente, oggetto dei rapporti degli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria e delle relative ordinanze di sospensione e trasmette i dati anzidetti all'autorità giudiziaria competente, alla provincia e, tramite l'ufficio territoriale del governo, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

8. Le disposizioni dei commi 3, 4 e 5, non si applicano:

a) nei casi di incrementi volumetrici, comunque denominati, realizzati in sopraelevazione o comunque non comportanti ampliamento dell'area di sedime del fabbricato, eseguiti in assenza di permesso di costruire, in totale difformità o con variazioni essenziali. In tali ipotesi, il comune provvede ai sensi dell'articolo 199;

b) per aumenti di superficie utile realizzati all'interno dell'involucro edilizio previsto dal permesso di costruire.

9. Resta escluso qualsiasi effetto di sanatoria amministrativa in materia edilizia in dipendenza del trasferimento a soggetti privati di aree già demaniali.

## **Art. 197 - Determinazione delle variazioni essenziali**

1. Ai fini dell'applicazione degli articoli 196 e 199, fermo restando quanto previsto dall'articolo 198, costituiscono variazioni essenziali al progetto approvato le opere abusivamente eseguite nel corso dei lavori quando si verifichi una delle seguenti condizioni:

a) un mutamento della destinazione d'uso che implichi altra destinazione non consentita dallo strumento della pianificazione territoriale oppure dagli strumenti della pianificazione urbanistica vigenti o adottati, oppure dalla disciplina di cui all'articolo 98;

b) un incremento della volumetria complessiva con aumento della superficie utile con destinazione residenziale in misura superiore:

1) al 5 per cento da 0 a 300 metri quadrati;

2) al 2 per cento per la parte eccedente 300 metri quadrati;

c) un incremento della volumetria complessiva con aumento della superficie utile con destinazione diversa da quella residenziale in misura superiore:

1) al 5 per cento da 0 a 400 metri quadrati;

2) al 2 per cento per la parte eccedente 400 metri quadrati;

d) la modifica dell'altezza dell'edificio in misura superiore a 30 centimetri qualora l'altezza dell'edificio sia stata prescritta in relazione a quella di altri edifici;

e) la riduzione delle distanze minime dell'edificio fissate nel permesso di costruire dalle altre costruzioni e dai confini di proprietà, in misura superiore al 10 per cento, oppure in misura superiore a 20 centimetri dalle strade pubbliche o di uso pubblico, qualora l'allineamento dell'edificio sia stato prescritto in relazione a quello di altri edifici;

f) la violazione delle norme vigenti in materia di edilizia antisismica, quando la stessa non attenga a fatti procedurali.

2. Le variazioni concernenti la superficie e l'altezza costituiscono variazioni essenziali anche se inferiori ai limiti di cui al comma 1, lettere b), c) e d), ove comportino aumento del numero dei piani o delle unità immobiliari.



3. Non possono ritenersi comunque variazioni essenziali quelle che incidono sull'entità delle superfici relative ai vani accessori e ai volumi tecnici, nonché sulla distribuzione interna delle singole unità abitative.

4. Gli interventi di cui al comma 1, effettuati su immobili sottoposti a vincolo storico, artistico, architettonico, archeologico, paesaggistico ed ambientale o su immobili ricadenti nei parchi o in aree protette nazionali e regionali, sono considerati in totale difformità dal permesso di costruire.

#### **Art. 198 - Tolleranze di costruzione**

1. Ai fini dell'applicazione della disciplina di cui agli articoli 206 e 209, non si ha parziale difformità dal permesso di costruire oppure dalla SCIA, qualora proposta in conformità con gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali adottati o approvati e con il vigente regolamento edilizio, in presenza di violazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che non eccedano per singola unità immobiliare il 2 per cento delle misure progettuali.

#### **Art. 199 - Interventi di ristrutturazione edilizia eseguiti in assenza di titolo o in totale difformità o con variazioni essenziali**

1. Gli interventi e le opere di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 134, comma 1, lettera h), e all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001, laddove eseguiti in assenza di titolo, in totale difformità da esso o con variazioni essenziali, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici sono resi conformi alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali entro il termine stabilito dal comune con propria ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

2. Qualora, sulla base di motivato accertamento dell'ufficio tecnico comunale, il ripristino dello stato dei luoghi non sia possibile, il comune irroga una sanzione pecuniaria pari al doppio dell'aumento di valore venale dell'immobile, conseguente alla realizzazione delle opere, determinato a cura dell'ufficio tecnico comunale. La sanzione pecuniaria di cui al presente comma è in ogni caso in misura non inferiore a euro 516,00.

3. Qualora le opere siano state eseguite su immobili vincolati ai sensi della parte II del Codice e incidano sui beni oggetto di tutela, l'amministrazione competente a vigilare sull'osservanza del vincolo, salva l'applicazione di altre misure e sanzioni

previste dalla normativa, ordina la restituzione in pristino a cura e spese del responsabile dell'abuso, indicando criteri e modalità diretti a ricostituire l'originario organismo edilizio, ed irroga una sanzione pecuniaria da euro 1.033,00 a euro 10.329,00.

4. In caso di inerzia si applicano le disposizioni di cui all'articolo 193, comma 6.

5. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è comunque corrisposto il contributo di cui al capo I, se dovuto.

#### **Art. 200 - Interventi eseguiti in assenza di SCIA o in difformità da essa**

1. L'esecuzione degli interventi ed opere di cui alle lettere a) e b), in assenza di SCIA o in difformità da essa comporta la sanzione pecuniaria pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile valutato dall'ufficio tecnico comunale conseguente alla realizzazione delle opere stesse e, comunque, in misura non inferiore a euro 516,00 qualora tali interventi ed opere non risultino difformi rispetto alle norme urbanistiche o alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati o dei regolamenti edilizi:

a) gli interventi ed opere di cui all'articolo 135, comma 1, lettere a), c), d) ed e), e comma 2, lettere a), b), c), e), f), g), h) ed i);

b) gli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 .

2. In caso di SCIA in corso di esecuzione degli interventi ed opere di cui al comma 1, presentata prima delle contestazioni di cui all'articolo 193, commi 3 e 4, la sanzione di cui al comma 1 è applicata nella misura minima. La sanzione non è applicabile qualora le opere siano eseguite in assenza di SCIA in dipendenza di calamità naturali o di avversità atmosferiche dichiarate di carattere eccezionale in base alla normativa di riferimento.

3. Gli interventi ed opere di cui al comma 1, lettere a) e b), ove eseguiti in difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o dei regolamenti edilizi, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici o aree sono resi conformi a dette prescrizioni entro il termine stabilito dal comune con ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

4. Ove gli interventi ed opere di cui al comma 3, siano stati eseguiti a seguito di presentazione di una SCIA, l'adozione dei provvedimenti sanzionatori è subordinata all'accertamento da parte del comune dell'impossibilità di conformazione dell'intervento segnalato alla normativa vigente. In detta ipotesi, il comune individua le opere e le modalità esecutive necessarie per conformare alle norme urbanistiche o alle prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali adottati o approvati o dei regolamenti edilizi l'intervento segnalato e ne ordina all'interessato l'esecuzione entro un termine perentorio, comunque non inferiore a trenta giorni.

5. Quando gli interventi ed opere realizzati in assenza di SCIA o in difformità da essa risultino eseguiti su immobili comunque vincolati da leggi statali e regionali nonché da altre norme urbanistiche vigenti e incidano sui beni oggetto di tutela, l'autorità competente alla tutela del vincolo, salva l'applicazione di altre misure e sanzioni previste da norme vigenti, irroga una sanzione pecuniaria da euro 1.033,00 a euro 20.670,00 e può ordinare la restituzione in pristino a cura e spese del contravventore anche nei casi di cui al comma 1.

6. Qualora, sulla base di motivato accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione o rimozione non sia possibile, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e comunque in misura non inferiore a euro 516,00.

7. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è da corrispondere il contributo di cui al capo I, se dovuto.

**Art. 201 - Interventi di attività edilizia libera realizzati in difformità dalle norme urbanistiche e dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici dei comuni**

1. Le opere e interventi di cui all'articolo 136, ove eseguiti in difformità dalle norme urbanistiche o dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali, degli strumenti della pianificazione urbanistica o dei regolamenti edilizi, sono demoliti oppure rimossi e gli edifici o aree sono resi conformi a dette norme e prescrizioni entro il termine stabilito dal comune con ordinanza, decorso il quale l'ordinanza stessa è eseguita a cura del comune e a spese dei responsabili dell'abuso.

2. Qualora, sulla base di motivato e preventivo accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione o rimozione non sia possibile, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale

dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e comunque in misura non inferiore a euro 516,00.

3. Fatti salvi i casi in cui si provvede alla restituzione in pristino, è da corrispondere il contributo di cui al capo I, se dovuto.

**Art. 202 - Mutamenti della destinazione d'uso senza opere edilizie realizzati in assenza o in difformità dalla SCIA. Disciplina delle sanzioni**

1. Ai mutamenti di destinazione d'uso senza opere edilizie, eseguiti in assenza o in difformità dalla SCIA nelle aree e per le fattispecie disciplinate ai sensi dell'articolo 98, sono applicate le seguenti sanzioni:

a) nel caso in cui il mutamento della destinazione d'uso risulti compatibile con la disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni, da euro 300,00 a euro 1.200,00 oltre al doppio del contributo dovuto di cui all'articolo 191;

b) nel caso che il mutamento di destinazione d'uso non sia compatibile con la disciplina di cui all'articolo 98:

1) euro 120,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale residenziale, ed euro 12,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda, limitatamente all'unità immobiliare adibita ad abitazione principale del proprietario; oltre, in entrambi i casi, al pagamento del doppio del contributo massimo previsto dalle tabelle di cui all'articolo 184 per i mutamenti di destinazione d'uso a fini residenziali;

2) euro 120,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale commerciale, direzionale o turistico-ricettiva;

3) euro 30,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale industriale o artigianale;

4) euro 6,00 per ogni metro quadrato di superficie utile lorda per gli immobili con utilizzazione finale agricola;

c) nel caso di utilizzazione di terreni inedificati difforme dalle disposizioni contenute nella disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni da euro 600,00 a euro 3.600,00.

2. Contestualmente all'applicazione della sanzione, nel caso di cui al comma 1, lettera b), numeri 2), 3), 4), e nel caso di cui al comma 1, lettera c), il comune ordina la cessazione dell'utilizzazione difforme dell'immobile, disponendo che questa avvenga entro il termine massimo di un anno.

**Art. 203 - Regolarizzazione della SCIA o mancata dichiarazione attinente a variazioni catastali. Disciplina delle sanzioni**

1. La mancata regolarizzazione nel termine assegnato ai sensi dell'articolo 145, comma 8, comporta l'applicazione della sanzione pecuniaria di euro 516,00.

2. Il mancato deposito della ricevuta dell'avvenuta presentazione della variazione catastale oppure della dichiarazione di cui all'articolo 145, comma 10, comporta l'applicazione della sanzione di euro 516,00.

**Art. 204 - Annullamento del permesso di costruire**

1. In caso di annullamento del permesso di costruire si applica l'articolo 38 del d.p.r. 380/2001 .

2. La valutazione del valore venale delle opere abusivamente eseguite è compiuta dal dall'ufficio tecnico comunale.

3. La sanzione pecuniaria non può comunque essere inferiore a euro 516,00.

4. Qualora sia disposta la restituzione in pristino, è dovuta la restituzione dei contributi già versati al comune per le corrispondenti opere.

**Art. 205 - Annullamento del permesso di costruire da parte della Regione**

1. La Regione esercita le funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001 , per annullare i permessi di costruire che hanno ad oggetto gli interventi di nuova edificazione, ristrutturazione urbanistica o sostituzione edilizia, rilasciati in violazione degli strumenti della pianificazione urbanistica, qualora detti interventi ricadano in aree interessate dai vincoli di cui agli articoli 136 e 142 del Codice, o in aree interessate da specifiche disposizioni di tutela, in adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT oppure qualora essi incidano sull'igiene pubblica, sul decoro pubblico e sulla pubblica sanità.

2. La Regione esercita le funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001 per dichiarare l'inefficacia delle SCIA aventi ad oggetto interventi in violazione degli

strumenti della pianificazione urbanistica, qualora ricorrano entrambe le condizioni di seguito indicate:

a) abbiano ad oggetto interventi che ricadono in aree interessate dai vincoli di cui agli articoli 136 e 142 del Codice, o in aree interessate da specifiche disposizioni di tutela, in adeguamento alla disciplina paesaggistica del PIT oppure incidenti sull'igiene pubblica, sul decoro pubblico e sulla pubblica sanità;

b) abbiano ad oggetto gli interventi di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), se detti interventi comportano:

1) aumento delle unità immobiliari;

2) modifiche del volume;

3) modifica dei prospetti o delle superfici;

4) mutamento delle destinazioni d'uso, limitatamente agli immobili ricadenti nelle zone omogenee "A", o ad esse assimilate dagli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

3. La Regione esercita le funzioni di cui al comma 2, qualora ricorrano le condizioni ivi previste, con riferimento alle denunce di inizio attività presentate ai sensi della normativa vigente al momento della loro presentazione.

4. In presenza di istanze o esposti diretti ad ottenere l'esercizio delle funzioni di cui ai commi 1, 2 e 3, la Regione richiede al comune la documentazione necessaria al fine di accertare la sussistenza delle condizioni per avviare il procedimento. Il comune trasmette senza indugio alla Regione la documentazione richiesta. L'avvio del procedimento regionale è comunicato agli interessati ed al comune ai fini dell'eventuale esercizio del potere di autotutela. L'attività istruttoria della Regione è completata nel termine di sei mesi dal ricevimento di tutta la documentazione necessaria.

5. Ove a seguito del completamento dell'attività istruttoria sia riscontrata la sussistenza dei presupposti per l'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 39 del d.p.r. 380/2001, la Regione provvede alla contestazione nei confronti degli interessati ed assume le determinazioni conclusive entro i successivi diciotto mesi.

#### **Art. 206 - Interventi eseguiti in parziale difformità dal permesso di costruire**

1. Gli interventi e le opere eseguiti in parziale difformità dal permesso di costruire sono rimossi o demoliti a cura e spese dei responsabili dell'abuso entro il termine congruo, comunque non superiore a centoventi giorni, fissato dalla relativa ordinanza del comune. Decorso tale termine sono rimossi o demoliti a cura del comune e a spese dei medesimi responsabili dell'abuso.

2. Qualora, sulla base di motivato e preventivo accertamento eseguito o verificato dall'ufficio tecnico comunale, la demolizione non possa avvenire senza pregiudizio della parte eseguita in conformità, il comune applica una sanzione pari al doppio dell'aumento del valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione delle opere, valutato dall'ufficio tecnico comunale, e, comunque, in misura non inferiore ad euro 516,00.

3. Le sanzioni previste dal presente articolo si applicano anche agli interventi e alle opere di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), eseguiti in parziale difformità dalla SCIA, nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 .

4. Ai fini dell'applicazione del presente articolo, non si ha parziale difformità dal titolo abilitativo in presenza di violazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che non eccedano per singola unità immobiliare il 2 per cento delle misure progettuali.

#### **Art. 207 - Sanzioni per opere ed interventi edilizi abusivi anteriori al 1° settembre 1967**

1. Con riferimento alle opere ed interventi edilizi eseguiti ed ultimati in data anteriore al 1° settembre 1967, data di entrata in vigore della legge 6 agosto 1967, n. 765 (Modifiche ed integrazioni alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150), in assenza di titolo abilitativo o in difformità dal medesimo, ricadenti all'epoca all'interno della perimetrazione dei centri abitati, il comune valuta prioritariamente la sussistenza dell'interesse pubblico al ripristino della legalità urbanistica violata mediante rimessione in pristino. Qualora il comune valuti che tale interesse sussista, applica, a seconda dei casi, le sanzioni di cui agli articoli 196, 199, 200 e 206.

2. Qualora per le opere ed interventi edilizi di cui al comma 1, il comune non ravvisi la sussistenza dell'interesse pubblico alla rimessione in pristino:

a) alle opere ed interventi in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali, il comune applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera, ridotto della metà. La sanzione non può essere in ogni caso inferiore ad euro 1.000,00, e non può essere superiore ad euro 3.000,00. Oltre alla sanzione è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

b) alle opere ed interventi conformi agli strumenti urbanistici comunali, il comune applica una sanzione pecuniaria non superiore ad euro 500,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti.

3. La corresponsione delle somme di cui al comma 2, non determina la legittimazione dell'abuso.

4. Le opere ed interventi eseguiti ed ultimati in data anteriore al 1° settembre 1967 in assenza di titolo abilitativo o in difformità dal medesimo, qualora all'epoca della realizzazione risultavano ricadenti all'esterno della perimetrazione dei centri abitati, sono da considerarsi consistenze legittime dal punto di vista urbanistico-edilizio.

5. L'avvenuta ultimazione delle opere ed interventi entro il termine temporale specificato ai commi 1 e 4, nonché la collocazione dei medesimi in relazione alla perimetrazione dei centri abitati, sono comprovate dal proprietario o altro soggetto avente titolo mediante adeguata documentazione, quali riprese fotografiche, estratti cartografici, planimetrie catastali, documenti d'archivio, o altro mezzo idoneo. Non assumono valore di prova ai fini delle disposizioni di cui al presente articolo le prove testimoniali. Nel caso in cui il comune, anche alla luce delle risultanze istruttorie dei competenti uffici, ritenga che la documentazione prodotta dall'interessato contenga in tutto o in parte dati ed elementi non corrispondenti al vero e tali da determinare la violazione delle disposizioni di cui al presente articolo, ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria.

6. Sono fatte salve le disposizioni relative a vincoli imposti da leggi statali e regionali a tutela di interessi storici, artistici, architettonici, archeologici, paesaggistici, ambientali, idrogeologici, nonché ogni altro vincolo che comporti l'inedificabilità delle aree.

7. Il piano operativo può assoggettare a specifica disciplina le consistenze edilizie oggetto delle sanzioni di cui al comma 2. In assenza di specifica disciplina su tali consistenze non sono consentiti interventi comportanti demolizione e



ricostruzione, mutamento della destinazione d'uso, aumento del numero delle unità immobiliari, incremento di superficie utile lorda o di volume.

**Art. 208 - Sanzioni per opere ed interventi edilizi abusivi anteriori al 17 marzo 1985**

1. Per le opere ed interventi edilizi eseguiti ed ultimati in data successiva al 1° settembre 1967 ed anteriore al 17 marzo 1985, data di entrata in vigore della legge 28 febbraio 1985, n. 47 (Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, sanzioni, recupero e sanatoria delle opere abusive), in assenza o in difformità dal titolo abilitativo, il comune valuta la sussistenza dell'interesse pubblico al ripristino della legalità urbanistica violata mediante rimessione in pristino. Qualora tale interesse sussista il comune applica, a seconda dei casi, le sanzioni di cui agli articoli 196, 199, 200 e 206.

2. Qualora per le opere ed interventi edilizi di cui al comma 1, il comune non ravvisi la sussistenza dell'interesse pubblico alla rimessione in pristino:

a) alle opere ed interventi realizzati in assenza di titolo abilitativo ed in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera. La sanzione non può essere inferiore ad euro 3.000,00 e superiore ad euro 9.000,00. Oltre alla sanzione, è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

b) alle opere ed interventi realizzati in assenza di titolo abilitativo che risultino conformi agli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria non inferiore ad euro 1.500,00 e non superiore ad euro 4.500,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti;

c) alle opere ed interventi realizzati in difformità dal titolo abilitativo ed in contrasto con gli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria pari all'incremento di valore venale dell'immobile conseguente alla realizzazione dell'opera, ridotto della metà, valutato dall'ufficio tecnico comunale. La sanzione non può essere inferiore ad euro 2.000,00 e superiore ad euro 6.000,00. Oltre alla sanzione, è prescritta la corresponsione dei contributi di cui al capo I, se dovuti;

d) alle opere ed interventi realizzati in difformità dal titolo abilitativo che risultino conformi agli strumenti urbanistici comunali, si applica una sanzione pecuniaria

non inferiore ad euro 1.000,00 e non superiore ad euro 3000,00, oltre ai contributi di cui al capo I, se dovuti.

3. La corresponsione delle somme di cui al comma 2, non determina la legittimazione dell'abuso.

4. L'avvenuta esecuzione ed ultimazione delle opere ed interventi nei termini di cui al comma 1 è comprovata dal proprietario o altro soggetto avente titolo mediante adeguata documentazione, quali riprese fotografiche, estratti cartografici, planimetrie catastali, documenti d'archivio, o altro mezzo idoneo. Non assumono valore di prova ai fini delle disposizioni di cui al presente articolo le prove testimoniali. Nel caso in cui il comune, anche alla luce delle risultanze istruttorie dei competenti uffici, ritenga che la documentazione prodotta dall'interessato contenga in tutto o in parte dati ed elementi non corrispondenti al vero e tali da determinare la violazione delle disposizioni di cui al presente articolo, ne dà contestuale notizia all'autorità giudiziaria.

5. Sono fatte salve le disposizioni relative a vincoli imposti da leggi statali o regionali a tutela di interessi storici, artistici, architettonici, archeologici, paesaggistici, ambientali, idrogeologici, nonché ogni altro vincolo che comporti l'inedificabilità delle aree.

6. Il piano operativo può assoggettare a specifica disciplina le consistenze edilizie oggetto delle sanzioni di cui al comma 2. In assenza di specifica disciplina su tali consistenze non sono consentiti interventi comportanti demolizione e ricostruzione, mutamento della destinazione d'uso, aumento del numero delle unità immobiliari, incremento di superficie utile lorda o di volume.

#### **Art. 209 - Accertamento di conformità**

1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 182, in caso di interventi realizzati in assenza di permesso di costruire, o in difformità da esso, oppure in assenza di SCIA o in difformità da essa, l'avente titolo può ottenere il permesso di costruire o l'attestazione di conformità rilasciati dal comune in sanatoria quando l'intervento realizzato risulti conforme alla disciplina urbanistica ed edilizia vigente sia al momento della realizzazione dello stesso che al momento della presentazione della domanda. L'istanza di sanatoria può essere proposta:

a) per le fattispecie di cui all'articolo 196, fino alla notifica dell'accertamento dell'inottemperanza all'ingiunzione a demolire, di cui al comma 4 del medesimo articolo;

b) per le fattispecie di cui all'articolo 199 e 206, fino alla rimozione o demolizione delle opere abusive. In ipotesi di applicazione delle sanzioni pecuniarie sostitutive della rimessa in pristino, anche ad avvenuto pagamento della sanzione irrogata dal comune, purché in presenza dei presupposti di cui al presente comma;

c) per le fattispecie di cui all'articolo 200, comma 1, anche ad avvenuto pagamento della sanzione pecuniaria irrogata dal comune.

2. In presenza dei presupposti di cui al comma 1, all'istanza di sanatoria consegue:

a) il rilascio del permesso di costruire in sanatoria per gli interventi ed opere di cui all'articolo 134, nonché per gli interventi di ristrutturazione edilizia conservativa di cui all'articolo 135, comma 2, lettere d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001;

b) il rilascio dell'attestazione di conformità in sanatoria per gli interventi ed opere previsti dall'articolo 135, diversi da quelli di cui alla lettera a).

3. Alle istanze di sanatoria di cui al comma 1, si applicano le misure di salvaguardia previste dalla normativa vigente. L'istanza di sanatoria deve essere corredata di tutta la documentazione di cui agli articoli 142 e 145 necessaria per le verifiche di conformità da parte del comune.

4. Sulla richiesta di permesso di costruire in sanatoria il comune si pronuncia entro i sessanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza o dal ricevimento della documentazione integrativa richiesta dal responsabile del procedimento. Decorso il termine per l'adozione del provvedimento conclusivo detta domanda si intende respinta.

5. Il rilascio in sanatoria del permesso di costruire è subordinato al pagamento, a titolo di oblazione, di una somma pari a quella prevista dal capo I e comunque in misura non inferiore a euro 516,00. Nell'ipotesi di intervento realizzato in parziale difformità, l'oblazione è calcolata con riferimento alla parte di opera difforme.

6. Sulla richiesta di attestazione di conformità in sanatoria il comune si pronuncia entro i sessanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza o dal ricevimento della documentazione integrativa richiesta dal responsabile del procedimento. Il

rilascio della sanatoria è subordinato al pagamento, a titolo di sanzione amministrativa, di una somma determinata dal comune stesso, da euro 516,00 a euro 5.164,00 in ragione della natura e consistenza dell'abuso.

7. Il rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria comporta inoltre il pagamento dei contributi di cui al capo I, se dovuti.

8. Il rilascio del permesso di costruire o dell'attestazione di conformità in sanatoria ai sensi del presente articolo, per opere eseguite su immobili o aree soggetti a tutela paesaggistica ai sensi della parte III del Codice, è consentito esclusivamente a seguito della irrogazione delle sanzioni pecuniarie previste dall'articolo 167 del Codice medesimo.

#### **Art. 210 - Opere eseguite su suoli di proprietà dello Stato o di enti pubblici**

1. Qualora sia accertata la realizzazione, da parte di soggetti diversi da quelli aventi titolo, su suoli del demanio o del patrimonio dello Stato o di enti pubblici, di interventi in assenza di permesso di costruire o di SCIA oppure in totale o parziale difformità dagli stessi, il comune, previa diffida non rinnovabile, ordina al responsabile dell'abuso la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi, dandone comunicazione all'ente proprietario del suolo.

2. La demolizione è eseguita a cura del comune ed a spese dei responsabili dell'abuso.

#### **Art. 211 - Disposizioni per le varianti in corso d'opera**

1. Non si procede alla demolizione oppure all'applicazione delle sanzioni di cui al presente capo nel caso di realizzazioni di varianti in corso d'opera, purché sussistano tutte le condizioni di cui all'articolo 143, commi 1 e 2, fermo restando l'obbligo del deposito dello stato finale dell'opera di cui all'articolo 143, comma 3.

2. Le varianti non devono comunque riguardare immobili per i quali non sono consentiti interventi eccedenti la categoria del restauro e risanamento conservativo, così come definito dall'articolo 135, comma 2, lettera c).

#### **Art. 212 - Demolizione di opere abusive**

1. Il comune dispone la demolizione di opere abusive previa valutazione tecnico-economica redatta dal competente ufficio.

2. Nel caso di impossibilità di affidamento dei lavori di demolizione il comune ne dà notizia all'ufficio territoriale del Governo ai fini dell'applicazione dell'articolo 41 del d.p.r. 380/2001 .

#### **Art. 213 - Sospensione o demolizione di interventi abusivi da parte della Regione**

1. In caso di interventi eseguiti in assenza di permesso di costruire o in contrasto con questo o con le prescrizioni degli strumenti della pianificazione urbanistica comunali o della normativa urbanistico edilizia in aree demaniali oppure soggette a vincolo paesaggistico, qualora il comune non abbia provveduto entro i termini stabiliti, la Regione può disporre la sospensione o la demolizione delle opere eseguite. Il provvedimento di demolizione è adottato entro tre anni dalla dichiarazione di agibilità dell'intervento.

2. Il provvedimento di sospensione o di demolizione è notificato al titolare del permesso o, in mancanza di questo, al committente, al costruttore e al direttore dei lavori. Lo stesso provvedimento è comunicato inoltre al comune.

3. La sospensione non può avere una durata superiore a tre mesi dalla data della notifica entro i quali sono adottati le misure necessarie per eliminare le ragioni della difformità, oppure, ove non sia possibile l'eliminazione della suddetta difformità, per la rimessa in pristino.

4. Con il provvedimento che dispone la modifica dell'intervento, la rimessa in pristino o la demolizione delle opere è assegnato un termine entro il quale il responsabile dell'abuso è tenuto a procedere, a proprie spese e senza pregiudizio delle sanzioni penali, alla esecuzione del provvedimento stesso. Scaduto inutilmente tale termine, la Regione dispone l'esecuzione in danno dei lavori.

5. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche agli interventi di ristrutturazione edilizia di cui all'articolo 135, comma 2, lettera d), nei casi in cui ricorrano le condizioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), del d.p.r. 380/2001 , realizzati in assenza o in difformità dalla SCIA in aree demaniali oppure soggette a vincolo paesaggistico.

#### **Art. 214 - Sanzioni amministrative per violazioni della disciplina del titolo VI, capo V**

1. Ove non soggette a sanzioni penali, le violazioni delle norme contenute nel titolo VI, capo V, sono passibili di sanzione pecuniaria da euro 200,00 ad euro 5.000,00.

2. All'irrogazione delle sanzioni di cui al comma 1, provvede la struttura regionale competente.

**Art. 215 - Sanzioni amministrative per violazione dell'articolo 141, comma 13**

1. La mancata realizzazione delle misure di cui all'articolo 141, comma 13, oppure la loro realizzazione difforme dalle modalità indicate nel regolamento di cui all'articolo 141, comma 15, comporta:

a) l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria in misura pari ad euro 9,00 per metro quadrato di prospetto, da calcolarsi sulla superficie complessiva delle facciate del fabbricato, comprese quelle rivolte su chiostrine o cortili interni. Ai fini del calcolo si considerano le sole facciate sottostanti la porzione di copertura interessata dall'intervento;

b) la prescrizione diretta a conformarsi, entro un termine da essa fissato, alle disposizioni recate dal regolamento di cui all'articolo 141, comma 15. Tale termine può essere prorogato per una sola volta su richiesta motivata del soggetto interessato.

2. La mancata ottemperanza alla prescrizione di cui al comma 1, lettera b), entro il termine in essa fissato, o in quello prorogato, comporta l'irrogazione della sanzione pecuniaria in misura doppia rispetto a quanto stabilito al comma 1, lettera a).

3. Le sanzioni di cui ai commi 1 e 2, sono irrogate ai seguenti soggetti, solidalmente responsabili:

a) al proprietario dell'immobile, o eventuale altro soggetto responsabile della gestione e della manutenzione del medesimo;

b) al coordinatore per l'esecuzione dei lavori ai sensi dell'articolo 92 del d.lgs. 81/2008, oppure, nei casi in cui tale figura non sia prevista, al direttore dei lavori;

c) al coordinatore per la progettazione ai sensi dell'articolo 91 del d.lgs. 81/2008, oppure, nei casi in cui tale figura non sia prevista, al progettista dell'intervento qualora la violazione consegua ad un elaborato tecnico della copertura non conforme alle disposizioni del regolamento di cui all'articolo 141, comma 15.

4. L'accertamento delle violazioni di cui al presente articolo è di competenza dell'azienda USL. La competenza all'applicazione delle relative sanzioni amministrative è del comune nel cui territorio la violazione è stata accertata.

5. Per quanto riguarda le procedure di accertamento ed irrogazione delle sanzioni di cui al presente articolo, si applicano le disposizioni della legge regionale 28 dicembre 2000, n. 81 (Disposizioni in materia di sanzioni amministrative).

### **CAPO III**

#### ***- Parametri urbanistici ed edilizi***

##### **Art. 216 - Unificazione dei parametri, delle definizioni e regolamento**

1. La Regione determina, con regolamento, i parametri urbanistici ed edilizi e le definizioni tecniche da applicarsi nei regolamenti edilizi, negli strumenti della pianificazione territoriale e negli strumenti della pianificazione urbanistica comunali.

2. I comuni adeguano i regolamenti edilizi al regolamento regionale entro un anno dall'entrata in vigore dello stesso. Decorso inutilmente tale termine, i parametri e le definizioni contenute nel regolamento regionale sostituiscono i difformi parametri e definizioni dei regolamenti edilizi.

3. I comuni adeguano i propri strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica ai contenuti del regolamento regionale nei termini e con le modalità stabilite dal regolamento medesimo. Decorsi inutilmente tali termini, i parametri e le definizioni contenuti nel regolamento regionale sostituiscono i difformi parametri e definizioni contenuti negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica.

### **TITOLO VIII**

#### ***- Norme per l'edilizia sostenibile***

### **CAPO I**

#### ***- Norme per l'edilizia sostenibile***

##### **Art. 217 - Edilizia sostenibile. Finalità e azioni pubbliche**

1. La Regione promuove e incentiva la sostenibilità ambientale, il risparmio e la produzione energetica nella realizzazione delle opere edilizie, pubbliche e private, nonché gli interventi di rigenerazione urbana, di cui al titolo V, capo III, ispirati ai principi dell'ecoquartiere volti a perseguire la autosostenibilità energetica mediante l'uso integrato di fonti rinnovabili, la resilienza ai cambiamenti climatici, la gestione razionale delle risorse, l'impiego di tecnologie a bassa emissione di carbonio, sistemi di mobilità multimodale sostenibili.

2. Per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1, la Regione:

a) promuove gli interventi di edilizia sostenibile anche nell'ambito dei propri piani e programmi;

b) promuove attività formative rivolte ai tecnici pubblici e privati e alle imprese;

c) approva le linee guida di cui all'articolo 219;

d) definisce e aggiorna un sistema di certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia, compreso l'accreditamento dei soggetti che svolgono le attività per la certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia.

e) organizza e promuove, in collaborazione con i comuni, le attività di monitoraggio sulla realizzazione degli interventi di edilizia sostenibile, finalizzati alla verifica della regolarità della documentazione e della conformità delle opere realizzate alle risultanze progettuali.

3. La certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia di cui al comma 2, lettera d), ha carattere obbligatorio per gli interventi con finanziamento pubblico superiore al 50 per cento e per gli interventi che beneficiano degli incentivi di cui all'articolo 220.

4. Per perseguire gli obiettivi di cui al comma 1 i comuni:

a) redigono regolamenti edilizi coerenti con i contenuti del presente capo e delle linee guida di cui all'articolo 219;

b) applicano gli incentivi di cui all'articolo 220;

c) collaborano con la Regione nelle attività di monitoraggio e controllo di cui al comma 2, lettera e).

#### **Art. 218 - Definizioni**



1. Ai fini del presente capo sono interventi di edilizia sostenibile gli interventi di edilizia pubblica o privata che hanno i seguenti requisiti:

a) sono progettati, realizzati e gestiti con una specifica attenzione alla qualità dell'edificio, dei suoi costi e prestazioni ambientali nonché delle interazioni con il contesto in cui si inserisce;

b) minimizzano i consumi dell'energia e delle risorse ambientali e limitano gli impatti complessivi sull'ambiente e sul territorio;

c) sono concepiti e realizzati in materia tale da garantire il benessere e la salute degli occupanti;

d) tutelano l'identità storico-culturale e morfotipologica degli insediamenti e favoriscono il mantenimento dei caratteri urbanistici ed edilizi storici legati alla tradizione locale, in ragione dei relativi caratteri di adattamento al contesto e conseguente salubrità, durevolezza ed efficienza energetica;

e) utilizzano materiali naturali, con particolare riferimento a quelli di provenienza locale, per salvaguardare i caratteri storici e tipologici della tradizione costruttiva locale;

f) promuovono e sperimentano sistemi edilizi a costi contenuti in riferimento all'intero ciclo di vita dell'edificio, anche attraverso l'utilizzo di metodologie innovative o sperimentali;

g) adottano scelte localizzative e soluzioni planimetriche degli organismi edilizi coerenti con l'assetto idrogeomorfologico e il microclima locale, tenendo conto dell'irraggiamento solare e dei venti dominanti, e utilizzando la vegetazione per migliorarne le condizioni ambientali.

2. Ai fini della presente legge, sono definiti:

a) valutazione del ciclo di vita di un edificio o di una sua componente: l'impatto generato sull'ambiente nel corso della sua esistenza, dalle fasi di estrazione e lavorazione delle materie prime alla fabbricazione, trasporto, distribuzione, uso ed eventuale riuso, nonché raccolta, stoccaggio, recupero e smaltimento finale che ne deriva;

b) sistema di certificazione ambientale dell'edilizia: un sistema in grado di valutare e differenziare il livello di sostenibilità ambientale degli edifici, definendo le prestazioni richieste per ciascun livello di sostenibilità.

#### **Art. 219 - Linee guida regionali**

1. Al fine di garantire la qualità dell'edilizia sostenibile la Giunta regionale, nel rispetto delle norme tecniche europee e nazionali, approva con deliberazione entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, linee guida contenenti:

a) i criteri prestazionali, con particolare riferimento al risparmio idrico, al recupero delle acque meteoriche e grigie, alla selezione dei materiali da costruzione salubri e al relativo ciclo di vita, al risparmio energetico, all'approvvigionamento energetico, alla selezione dei materiali da costruzione salubri ed al relativo ciclo di vita;

b) i requisiti minimi da raggiungere per ottenere gli incentivi di cui all'articolo 220;

c) il metodo di verifica delle prestazioni riferite ai requisiti e il sistema di valutazione degli stessi, nonché la loro ponderazione in relazione alle particolari esigenze ambientali del territorio regionale;

d) i criteri per il recupero dell'edilizia tradizionale locale o rurale con presenza di elementi e soluzioni costruttive proprie dell'architettura sostenibile;

e) i criteri per il miglioramento dei livelli di sostenibilità ambientale e di risparmio energetico coerenti e compatibili con i caratteri morfo-tipologici dell'edilizia di valore storico.

2. Nell'ambito delle linee guida la Giunta regionale definisce e aggiorna il sistema di certificazione di sostenibilità ambientale dell'edilizia, comprese le relative attività di gestione.

3. Per poter accedere agli incentivi di cui all'articolo 220, la progettazione degli edifici privati si adegua alle linee guida regionali e alle norme, ove presenti, del regolamento edilizio adeguato ai sensi dell'articolo 217, comma 4.

#### **Art. 220 - Incentivi economici ed urbanistici**

1. Nel rispetto delle linee guida regionali, e secondo quanto disposto dall'articolo 219, al fine di incentivare l'edilizia sostenibile, i comuni applicano incentivi economici mediante la riduzione degli oneri di urbanizzazione in misura crescente fino ad un massimo del 70 per cento, a seconda dei livelli di risparmio energetico, di qualità ecocompatibile dei materiali e delle tecnologie costruttive utilizzate.

2. Salvo quanto previsto dalla normativa sismica, dalle norme inerenti la difesa del suolo e la tutela del paesaggio e nel rispetto delle disposizioni del regolamento di cui all'articolo 216, per le nuove costruzioni e per il recupero degli edifici esistenti realizzati ai sensi del presente capo non sono computati ai fini dei parametri stabiliti dagli strumenti della pianificazione urbanistica:

a) il maggiore spessore delle murature esterne, siano esse tamponature o muri portanti, oltre i trenta centimetri;

b) il maggior spessore dei solai intermedi e di copertura oltre la funzione esclusivamente strutturale;

c) le serre solari;

d) tutti i maggiori volumi e superfici strettamente finalizzati al miglioramento dei livelli di isolamento termico e acustico o di inerzia termica, o alla captazione diretta dell'energia solare, o alla realizzazione di sistemi di ombreggiamento delle facciate nei mesi estivi o alla realizzazione di sistemi per la ventilazione e il raffrescamento naturali.

3. Negli interventi di recupero degli edifici esistenti resta ferma la tutela degli elementi tipologici, formali e strutturali dell'organismo edilizio, nonché di allineamenti o conformazioni diverse, orizzontali, verticali e delle falde dei tetti che caratterizzano le cortine di edifici urbani e rurali di antica formazione.

4. Le modalità di computo di cui al comma 2, si applicano anche ai fini della determinazione del contributo di costruzione e degli standard di cui al d.m. 1444/1968.

5. Qualora i livelli prestazionali di cui al comma 1 non siano raggiunti, il comune recupera gli oneri dovuti maggiorati degli interessi legali e irroga una sanzione pari alla metà della riduzione applicata sulla base del suddetto comma.

6. L'eventuale riduzione degli spessori o la trasformazione dei volumi realizzati ai sensi del comma 2, assume rilevanza ai fini del computo dei parametri urbanistici di cui all'articolo 216.

7. I comuni possono applicare agli interventi di edilizia sostenibile incentivi di carattere edilizio-urbanistico, mediante la previsione negli strumenti della pianificazione urbanistica di un incremento fino al 10 per cento della superficie utile ammessa per gli interventi di nuova edificazione, di ristrutturazione urbanistica, di sostituzione edilizia, di ristrutturazione edilizia ricostruttiva e di addizione volumetrica, compatibilmente con i caratteri storici ed architettonici degli edifici e dei luoghi. Il mancato raggiungimento dei requisiti prestazionali che hanno consentito di accedere al premio volumetrico costituisce parziale difformità dal permesso di costruire di cui all'articolo 196 ed è soggetto alle sanzioni previste dalla presente legge.

#### **Art. 221 - Modalità di accesso agli incentivi**

1. Per accedere agli incentivi di cui all'articolo 220, la conformità del progetto a quanto disposto dalle linee guida di cui all'articolo 219, è certificata dal progettista con una relazione illustrativa da allegarsi alla richiesta di permesso di costruire o alla SCIA, redatta in sede di elaborazione del progetto esecutivo, e dal professionista abilitato alla ultimazione dei lavori con la certificazione di cui all'articolo 149, comma 1.

2. A garanzia dell'ottemperanza di quanto previsto dagli incentivi e dalle agevolazioni di cui al presente capo, è prestata garanzia fideiussoria pari all'importo degli incentivi previsti. La quota di essi, pari al 30 per cento, è vincolata fino al monitoraggio della struttura, per un periodo non inferiore a dodici mesi dall'ultimazione dei lavori, al fine di verificare l'effettiva rispondenza alle previsioni di progetto in termini di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni in atmosfera.

### **TITOLO IX**

*- Disposizioni transitorie e finali. Modifiche e abrogazioni. Disposizioni finanziarie.*

#### **CAPO I**

*- Disposizioni transitorie e finali*

#### **Art. 222 - Disposizioni transitorie generali**

1. Nei cinque anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, i comuni possono adottare ed approvare varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico che contengono anche previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.

2. Entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale.

#### **Art. 223 - Disposizioni transitorie relative agli atti di avvio del procedimento già effettuati ai sensi della l.r.1/2005**

1. Ferme restando le disposizioni di cui al presente capo, gli atti di avvio del procedimento ai sensi dell'articolo 15 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio), già effettuati alla data di entrata in vigore della presente legge, sono validi anche ai sensi della presente legge.

#### **Art. 224 - Disposizioni transitorie per l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato**

1. Nelle more della formazione dei nuovi strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica adeguati ai contenuti della presente legge, ai fini del perfezionamento degli strumenti della formazione delle varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o ai piani regolatori generali (PRG) di cui al presente capo, nonché ai fini degli interventi di rigenerazione delle aree urbane degradate, di cui al titolo V, capo III, si considerano territorio urbanizzato le parti non individuate come aree a esclusiva o prevalente funzione agricola nei piani strutturali vigenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge, o, in assenza di tale individuazione, le aree a esclusiva o prevalente funzione agricola individuate dal PTC o dal PTCM.

#### **Art. 225 - Disposizioni transitorie per la pianificazione delle grandi strutture di vendita ai sensi della l.r. 52/2012**

1. Alle conferenze di pianificazione di cui agli articoli 66 e 69 della legge regionale 28 settembre 2012, n. 52 (Disposizioni urgenti in materia di commercio per l'attuazione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 . Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 1/2005 ) che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino già convocate si applicano le disposizioni della l.r. 52/2012 .

2. Ai fini della pianificazione delle grandi strutture di vendita, fino alla individuazione degli ambiti sovracomunali ai sensi dell'articolo 28, tali ambiti sono quelli indicati nella tabella di cui all'allegato B della presente legge, e corrispondenti a quelli già allegati alla l.r. 1/2005 .

**Art. 226 - Disposizioni transitorie per i piani complessi di intervento**

1. Ai piani complessi di intervento che risultano adottati o approvati alla data di entrata in vigore della presente legge e alle loro varianti si applicano le disposizioni della l.r. 1/2005 . I termini di efficacia dei suddetti piani sono stabiliti ai sensi dell'articolo 57 della l.r. 1/2005 .

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano altresì alle procedure per la formazione dei piani complessi di intervento, e relative varianti, finalizzate alla definizione dei contenuti e del dimensionamento del quadro previsionale strategico quinquennale del regolamento urbanistico qualora il relativo avviso pubblico, emesso ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 3/R (Regolamento di attuazione delle disposizioni del titolo V della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1“Norme per il governo del territorio”), risulti antecedente all'entrata in vigore della presente legge.

**Art. 227 - Disposizioni transitorie per le varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o al PRG adottate**

1. Le varianti al piano strutturale, al regolamento urbanistico o al PRG che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224 e che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultano adottate, sono approvate con il procedimento di cui al titolo II, capo I, previo parere obbligatorio non vincolante della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25 cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana, e il comune.

**Art. 228 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di piano strutturale e di regolamento urbanistico approvati**

1. Ove sia scaduta l'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 , nel caso in cui il comune abbia già avviato il procedimento per la formazione del nuovo regolamento urbanistico, può procedere ad integrare il quadro conoscitivo di tale strumento con l'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 224. Fino all'adozione

del nuovo piano operativo e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, sono consentite le varianti di cui all'articolo 222, comma 1, nonché le varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3 e 35.

2. Ove sia scaduta l'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, nel caso in cui il comune avvii il procedimento del nuovo piano operativo dopo l'entrata in vigore della presente legge e comunque entro i tre anni successivi, procede all'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato ai sensi dell'articolo 224. Fino all'adozione del nuovo piano e comunque per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, sono consentite le varianti di cui all'articolo 222, comma 1, nonché le varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3 e 35.

3. Decorsi tre anni dall'approvazione della presente legge non sono consentiti gli interventi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l), fino a quando il comune non adotti il nuovo piano strutturale oppure non adotti il piano operativo ai sensi dei commi 1 e 2. Sono comunque ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi dei commi 1 e 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta.

#### **Art. 229 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di regolamento urbanistico approvato e di un nuovo piano strutturale adottato**

1. Il comune dotato, alla data di entrata in vigore della presente legge, di regolamento urbanistico approvato e di un nuovo piano strutturale adottato, approva il nuovo piano strutturale secondo il procedimento di cui alla l.r. 1/2005. Il comune può adottare varianti al regolamento urbanistico e al nuovo piano strutturale che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, fino al termine di efficacia delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana, e il comune.

2. Alla scadenza dell'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005, il comune avvia il procedimento per

la formazione del nuovo piano strutturale. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31, comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6 della l.r. 1/2005 .

**Art. 230 - Disposizioni transitorie per i comuni che hanno avviato il procedimento di VAS del regolamento urbanistico**

1. I comuni che hanno avviato il procedimento di VAS del regolamento urbanistico ai sensi della l.r. 10/2010 e che, alla data di entrata in vigore della presente legge, abbiano concluso le consultazioni della fase preliminare di cui all'articolo 23 della l.r. 10/2010 , adottano e approvano il regolamento urbanistico con i contenuti della l.r. 1/2005 , solo con riferimento al territorio urbanizzato così come definito dall'articolo 224. Gli eventuali crediti edilizi previsti si realizzano mediante piano attuativo nell'ambito del perimetro del territorio urbanizzato e sono soggetti a decadenza entro cinque anni dall'approvazione del regolamento urbanistico.

2. Alla scadenza dell'efficacia delle previsioni del regolamento urbanistico di cui all'articolo 55, commi 5 e 6 della l.r. 1/2005 , il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate al piano strutturale e al regolamento urbanistico di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 .



**Art. 231 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati di regolamento urbanistico adottato**

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di regolamento urbanistico adottato procede alla sua approvazione nel rispetto delle disposizioni di cui alla l.r. 1/2005 . Nel quinquennio successivo all'approvazione del regolamento urbanistico, il comune può adottare varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico che contengono previsioni di impegno di suolo non edificato all'esterno del perimetro del territorio urbanizzato, come definito dall'articolo 224, solo previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, cui partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana e il comune, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 235.

2. Entro la scadenza dell'efficacia delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 , il comune avvia il procedimento per la formazione del nuovo piano strutturale elaborato nel rispetto delle disposizioni di cui alla presente legge. Fino all'adozione del piano strutturale, il comune può adottare e approvare solo varianti semplificate di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del nuovo piano strutturale di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti dalle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta entro la scadenza delle previsioni di cui all'articolo 55, commi 5 e 6, della l.r. 1/2005 .

**Art. 232 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati solo di piano strutturale approvato**

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di piano strutturale approvato ma privo del regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55 della l.r.1/2005 , adotta il piano operativo di cui all'articolo 95, ove necessario in contestuale variante al piano strutturale, nel rispetto delle disposizioni della presente legge. L'individuazione del perimetro del territorio urbanizzato è effettuata ai sensi dell'articolo 224.

2. Fino all'adozione del piano operativo, il comune può formare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

3. Fino all'adozione del piano operativo, di cui al comma 2, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

#### **Art. 233 - Disposizioni transitorie per i comuni dotati solo di piano strutturale adottato**

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti dotato di piano strutturale adottato ma privo di regolamento urbanistico ai sensi dell'articolo 55 della l.r. 1/2005 , procede all'approvazione del piano strutturale nel rispetto delle disposizioni di cui alla l.r. 1/2005 .

2. Il comune, a seguito dell'approvazione del piano strutturale di cui al comma 1, adotta il piano operativo, ove necessario in variante al piano strutturale nel rispetto delle disposizioni di cui al presente articolo.

3. Fino all'adozione del piano operativo, il comune può formare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

4. Fino all'adozione del piano operativo, non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultino approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

#### **Art. 234 - Disposizioni transitorie per i comuni privi di piano strutturale**

1. Il comune che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulti privo di piano strutturale adottato, procede alla sua adozione ed approvazione nel rispetto delle disposizioni di cui alla presente legge. I comuni che hanno avviato il procedimento di formazione del piano strutturale da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, possono procedere alla sua adozione e approvazione secondo le disposizioni della l.r. 1/2005 , inserendo in esso il

perimetro del territorio urbanizzato di cui all'articolo 4 o, in alternativa, così come definito dall'articolo 224.

2. Il comune, a seguito dell'approvazione del piano strutturale di cui al comma 1, avvia il procedimento per la formazione del piano operativo.

3. Fino all'adozione del piano operativo di cui al comma 2, il comune può adottare solo varianti semplificate al piano strutturale e al PRG di cui agli articoli 29, 30, 31 comma 3, e 35.

4. Fino all'adozione del piano operativo non sono consentiti gli interventi edilizi di cui all'articolo 134, comma 1, lettere a), b), f) ed l). Sono ammessi gli interventi previsti nelle varianti approvate ai sensi del comma 2, gli interventi edilizi consentiti alle aziende agricole, gli interventi previsti da piani attuativi che, al momento dell'entrata in vigore della presente legge, risultino approvati e convenzionati, nonché gli interventi convenzionati comunque denominati la cui convenzione sia stata sottoscritta prima dell'entrata in vigore della presente legge.

#### **Art. 235 - Disposizioni particolari per varianti al piano strutturale**

1. La conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25, valuta le proposte di variante al regolamento urbanistico di cui all'articolo 229, comma 1, e all'articolo 231, comma 1, verificando preliminarmente l'opportunità o meno di variare il piano strutturale.

#### **Art. 236 - Disposizioni transitorie per i piani di distribuzione e localizzazione delle funzioni**

1. I piani di distribuzione e di localizzazione delle funzioni vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, mantengono efficacia fino alla scadenza delle previsioni di durata quinquennale del regolamento urbanistico di riferimento.

#### **Art. 237 - Disposizioni transitorie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale**

1. Le varianti ai piani strutturali o ai piani operativi necessarie per l'approvazione dei piani regolatori portuali dei porti di interesse nazionale già adottate alla data di entrata in vigore della presente legge, sono approvate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della stessa. In caso di mancato rispetto di tale termine, la Giunta regionale attiva i poteri sostitutivi di cui all'articolo 44, comma 3.

### **Art. 238 - Disposizioni particolari per opere pubbliche**

1. Nei casi di cui agli articoli 228, 229, 230, 231, 232, 233 e 234 sono comunque ammesse varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico fuori dal perimetro del territorio urbanizzato, così come definito dall'articolo 224, previo parere favorevole della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.

2. Nei casi di cui agli articoli 228, 229, 230, 231, 232, 233 e 234, sono ammesse varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico all'interno del perimetro del territorio urbanizzato così come definito dall'articolo 224, diverse da quelle previste dall'articolo 30, con le procedure di cui al titolo II, capo I.

3. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 9, per quanto concerne le modalità di partecipazione all'adozione di atti di competenza statale.

### **Art. 239 - Variazione dei piani relativi alle attività estrattive**

1. Per la contestuale variazione del piano regionale delle attività estrattive (PRAE) di cui alla legge regionale 30 aprile 1980, n. 36 (Disciplina transitoria per la coltivazione di cave e torbiere), del piano regionale delle attività estrattive, di recupero delle aree escavate e di riutilizzo dei residui recuperabili (PRAER) o del piano delle attività estrattive di recupero delle aree escavate e riutilizzo dei residui recuperabili della provincia (PAERP) di cui alla legge regionale 3 novembre 1998, n. 78 (Testo Unico in materia di cave, torbiere, miniere, recupero di aree escavate e riutilizzo di residui recuperabili) ove presente, e di uno o più strumenti della pianificazione territoriale, si può procedere mediante accordo di pianificazione ai sensi dell'articolo 41. E' oggetto dell'accordo anche l'eventuale variante al PRG, al regolamento urbanistico o al piano operativo.

### **Art. 240 - Manufatti precari**

1. Ai manufatti precari di cui all'articolo 7 del decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III "Il territorio rurale", della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), eventualmente disciplinati negli strumenti urbanistici comunali, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 70, commi 1, 2, 3 e 5. Le disposizioni di cui all'articolo 70, comma 2, prevalgono su eventuali discipline comunali difformi.

**Art. 241 - Disposizioni transitorie con riferimento alla superficie utile lorda per gli interventi di rigenerazione urbana**

1. Fino all'adeguamento dei regolamenti edilizi e degli strumenti comunali della pianificazione territoriale e urbanistica al regolamento regionale di attuazione di cui all'articolo 216, per gli interventi di cui agli articoli 124, 125 e 126, si applica la definizione di superficie utile lorda di cui all'articolo 74 ter comma 1, lettera c), della l.r. 1/2005 .

**Art. 242 - Disposizioni transitorie per gli interventi edilizi di cui agli articoli 78 e 79 della l.r. 1/2005**

1. Le modifiche introdotte dalla presente legge alle categorie di intervento edilizio già previste dagli articoli 78 e 79 della l.r. 1/2005 non incidono sulla disciplina sostanziale degli interventi urbanistico-edilizi contenuta negli strumenti urbanistici vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge e rilevano solo al fine dell'individuazione del titolo abilitativo necessario per la realizzazione degli interventi medesimi.

2. E' consentita la presentazione della SCIA per gli interventi di nuova edificazione proposti in applicazione dell'articolo 79, comma 1, lettera a), della l.r. 1/2005 , qualora specificamente disciplinati da disposizioni planivolumetriche, tipologiche e costruttive contenute:

a) nel regolamento urbanistico vigente alla data di entrata in vigore della presente legge;

b) in piani attuativi, comunque denominati, già adottati o approvati alla data di entrata in vigore della presente legge.

**Art. 243 - Disposizioni transitorie in materia di edilizia sostenibile**

1. Fino all'approvazione delle linee guida regionali di cui all'articolo 219, si applicano le linee guida approvate con deliberazione della Giunta regionale 28 febbraio 2005, n. 322 (Approvazione delle istruzioni tecniche denominate "Linee guida per la valutazione della qualità energetica ed ambientale degli edifici in Toscana" ai sensi dell'art. 37, comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 ed in attuazione dell'azione B.13 del P.R.A.A. 2004-2006).

**Art. 244 - Disposizioni transitorie per le previsioni di grandi strutture di vendita contenute nel piano strutturale o nel PRG**

1. Salvo quanto previsto al comma 4, fino all'adozione del nuovo piano strutturale con i contenuti della presente legge, le previsioni di grandi strutture di vendita contenute nel piano strutturale o nel PRG alla data di entrata in vigore della presente legge, sono inefficaci fino allo svolgimento con esito positivo della conferenza di copianificazione di cui all'articolo 25.
2. Alla conferenza di copianificazione di cui al comma 1, partecipano la Regione, la provincia o la città metropolitana e il comune.
3. La conferenza di copianificazione verifica la sostenibilità territoriale a livello locale delle previsioni di cui al comma 1, sulla base dei criteri di cui all'articolo 26, comma 2.
4. Non sono soggette alla verifica della conferenza di copianificazione le previsioni di destinazioni d'uso per grandi strutture di vendita che al 29 settembre 2012, data di entrata in vigore della l.r. 52/2012, risultano oggetto di piano attuativo approvato o di sua variante non comportante incremento della superficie di vendita.

#### **Art. 245 - Regolamenti emanati in attuazione della l.r. 1/2005**

1. Fino all'entrata in vigore dei regolamenti di attuazione della presente legge, restano in vigore i seguenti regolamenti emanati in attuazione della l.r. 1/2005 :
  - a) decreto del Presidente della Giunta regionale 1 agosto 2006, n. 39/R (Regolamento di attuazione degli articoli 19 e 20, legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio". Istituzione del garante della comunicazione e disciplina delle funzioni).
  - b) decreto del Presidente della Giunta regionale 2 febbraio 2007, n. 2/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 3, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio" - Disposizioni per la tutela e valorizzazione degli insediamenti);
  - c) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 3/R (Regolamento di attuazione delle disposizioni del titolo V della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");
  - d) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 5/R (Regolamento di attuazione del titolo IV, capo III (Il territorio rurale), della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio");

e) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 febbraio 2007, n. 6/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 29, comma 5, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” - Disciplina del sistema informativo geografico regionale);

f) decreto del Presidente della Giunta regionale 9 luglio 2009, n. 36/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 117, commi 1 e 2, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Disciplina sulle modalità di svolgimento delle attività di vigilanza e verifica delle opere e delle costruzioni in zone soggette a rischio sismico);

g) decreto del Presidente della Giunta regionale 29 luglio 2009, n. 41/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 37, comma 2, lettera g) e comma 3 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di barriere architettoniche);

h) decreto del Presidente della Giunta regionale 25 ottobre 2011, n. 53/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 62 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di indagini geologiche);

i) decreto del Presidente della Giunta regionale 22 ottobre 2012, n. 58/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 117, comma 2, lettera g) della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Verifiche nelle zone a bassa sismicità. Determinazione del campione da assoggettare a verifica);

l) decreto del Presidente della Giunta regionale 11 novembre 2013, n. 64/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” in materia di unificazione dei parametri urbanistici ed edilizi per il governo del territorio);

m) decreto del Presidente della Giunta regionale 18 dicembre 2013, n. 75/R (Regolamento di attuazione dell'articolo 82, comma 15, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Abrogazione del regolamento approvato con D.P.G.R.T. 62/R/2005).

2. Con riferimento al regolamento di cui al comma 1, lettera l), restano fermi i termini di cui all'articolo 144, commi 2 e 3 della l.r. 1/2005, per l'adeguamento degli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica comunali.

#### **Art. 246 - Disposizioni transitorie per gli interventi convenzionati**

1. Ferme restando le limitazioni di cui al presente titolo, nelle more della formazione del piano operativo di cui all'articolo 95, sono valide ed efficaci le previsioni subordinate a progetti unitari convenzionati, comunque denominati, contenute negli strumenti comunali di pianificazione urbanistica vigenti al momento dell'entrata in vigore della presente legge.

**Art. 247 - Poteri di deroga agli strumenti urbanistici generali approvati prima dell'entrata in vigore della l.r. 5/1995**

1. I comuni dotati di strumenti urbanistici generali approvati prima dell'entrata in vigore della legge regionale 16 gennaio 1995, n. 5 (Norme per il governo del territorio), oppure in applicazione del diritto transitorio in essa contenuto, possono esercitare i poteri di deroga ai suddetti strumenti esclusivamente per la realizzazione di interventi urgenti ammessi a finanziamento pubblico, finalizzati alla tutela della salute e dell'igiene pubblica, a recupero di condizioni di agibilità e accessibilità di infrastrutture e di edifici pubblici e privati, nonché alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e privata, che si siano resi necessari in conseguenza di calamità naturali o catastrofi, o di eventi naturali o connessi con l'attività dell'uomo, rilevanti ai fini dell'attività di protezione civile.

2. I comuni dotati di piano strutturale e di regolamento urbanistico approvati ai sensi della l.r. 5/1995 o dell'al.r. 1/2005 esercitano i poteri di deroga ai sensi dell'articolo 97.

**Art. 248**

**- Disposizioni transitorie in materia di impianti di produzione di energia elettrica alimentati da fonti rinnovabili**

1. Il Consiglio regionale definisce i criteri e le modalità di installazione di determinate tipologie di impianti nelle aree diverse dalle aree non idonee individuate ai sensi della legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 "Disposizioni in materia di energia" e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio"), che costituiscono elemento per la valutazione positiva dei progetti nel rispetto della normativa statale.

2. Fino a nuovo provvedimento, mantiene efficacia la deliberazione del Consiglio regionale 11 febbraio 2013, n. 15 (Criteri e modalità di installazione degli impianti



fotovoltaici a terra e degli impianti fotovoltaici posti su frangisole ai sensi dell'articolo 205 quater, comma 3, della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 "Norme per il governo del territorio").

**Art. 249 - Disposizioni transitorie per la delega della funzione relativa all'autorizzazione paesaggistica**

1. Fino all'esercizio da parte della Regione della facoltà di delega della funzione relativa all'autorizzazione paesaggistica di cui all'articolo 151, resta in vigore la delega ai comuni singoli o associati di cui all'articolo 87, comma 1, della l.r. 1/2005 .

**Art. 250 - Disposizioni transitorie per gli oneri di urbanizzazione e il costo di costruzione**

1. Fino all'approvazione delle deliberazioni della Giunta regionale di cui all'articolo 184, comma 5, e di cui all'articolo 185, comma 4, si applicano le tabelle A1 (a, b), A2 (a, b), A3 (a, b), A4 (a, b), A5, B, C e D allegate alla l.r. 1/2005 .

**Art. 251 - Normativa applicabile**

1. Ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del d.p.r. 380/2001 , a seguito dell'entrata in vigore del titolo VI della presente legge, non trova diretta applicazione nel territorio regionale la disciplina di dettaglio prevista dalle disposizioni legislative e regolamentari statali della parte I, titoli I, II e III dello stesso d.p.r. 380/2001 .

**Art. 252 - Efficacia differita dell'articolo 24**

1. Le disposizioni di cui all'articolo 24 si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2016.

**CAPO II**

***- Modifiche e abrogazioni***

**Art. 253 - Modifiche alla l.r. 5/2010**

1. Dopo il comma 3 dell'articolo 2 della l.r. 5/2010 è inserito il seguente:

*“3 bis. Non sono computate nella capacità edificatoria attribuita dagli strumenti comunali di pianificazione urbanistica le addizioni consistenti nel rialzamento del*

*sottotetto al fine di renderlo abitabile o nella realizzazione di servizi igienici, qualora carenti, purché non costituisca un'ulteriore unità abitativa. ”.*

#### **Art. 254 - Abrogazioni**

1. Fermo restando quanto previsto nelle disposizioni transitorie e finali di cui al capo I, a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge , sono abrogate, in particolare, le seguenti disposizioni:

- a) legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 (Norme per il governo del territorio);
- b) la legge regionale 26 gennaio 2005, n. 15 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005 , n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Reviviscenza della legge regionale 6 dicembre 1982, n. 88“Disciplina dei controlli sulle costruzioni in zone soggette a rischio sismico”);
- c) articoli 16, 17 e 18 della legge regionale 27 dicembre 2005, n. 70 (Legge finanziaria per l'anno 2006);
- d) legge regionale 21 giugno 2006, n. 24 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n.1 (Norme per il governo del territorio) in materia di costruzioni realizzate in zone sismiche;
- e) articolo 9 della legge regionale 28 luglio 2006, n. 37 (Modifiche alla legge regionale 27 dicembre 2005, n. 70 “Legge finanziaria per l'anno 2006”);
- f) articoli 1 e 2 della legge regionale 20 marzo 2007, n. 15 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”. Abrogazione della legge regionale 11 agosto 1997, n. 68 “Norme sui porti e gli approdi turistici della Toscana”);
- g) legge regionale 27 luglio 2007, n. 41 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);
- h) articolo 9 della legge regionale 24 ottobre 2008, n. 56 (Modifiche alla legge regionale 8 febbraio 2008, n. 5 “Norme in materia di nomine e designazioni e di rinnovo degli organi amministrativi di competenza della Regione”. Revisione della normativa regionale in materia di nomine e designazioni ai sensi dell'articolo 20, comma 2, della l.r. 5/2008 );

- i) articoli da 37 a 61 della legge regionale 21 novembre 2008, n. 62 (Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2008);
- l) articoli 8, 9 10, 11, 12 e 13 della legge regionale 9 novembre 2009, n. 66 (Modifiche alla legge regionale 1 dicembre 1998, n. 88 “Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ”, alla legge regionale 11 dicembre 1998, n. 91 “Norme per la difesa del suolo” e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 ”Norme per il governo del territorio”, in materia di porti di interesse regionale, navigazione interna, controlli sulla sicurezza sismica delle opere e delle infrastrutture di competenza statale”);
- m) articoli da 89 a 98 della legge regionale 14 dicembre 2009, n. 75 (Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2009);
- n) articoli 11 e 12 della legge regionale 23 dicembre 2009, n. 77 (Legge finanziaria per l'anno 2010);
- o) articolo 36 della legge regionale 12 febbraio 2010, n. 10 (Norme in materia di valutazione ambientale strategica “VAS”, di valutazione di impatto ambientale “VIA” e di valutazione di incidenza);
- p) articolo 4 della legge regionale 27 dicembre 2010, n. 63 (Disposizioni di attuazione degli articoli 12 e 14 bis della legge regionale 23 luglio 2009, n. 40 “Legge di semplificazione e riordino normativo 2009”);
- q) articolo 129 della legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 (Legge finanziaria per l'anno 2011);
- r) articoli da 54 a 60 della legge regionale 21 marzo 2011, n. 10 (Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2011);
- s) articolo 3 della legge regionale 21 marzo 2011, n. 11 (Disposizioni in materia di installazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili di energia. Modifiche alla legge regionale 24 febbraio 2005, n. 39 “Disposizioni in materia di energia” e alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

t) legge regionale 2 agosto 2011, n. 36 (Modifiche all'articolo 62 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

u) articoli da 1 a 43 della legge regionale 5 agosto 2011, n. 40 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”, alla legge regionale 9 settembre 1991 , n. 47 “Norme sull’eliminazione delle barriere architettoniche”, alla legge regionale 8 maggio 2009, n. 24 “Misure urgenti e straordinarie volte al rilancio dell’economia e alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente” e alla legge regionale 8 febbraio 2010, n. 5 “Norme per il recupero abitativo dei sottotetti”);

v) articolo 16 della legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità “PRIIM”. Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale);

z) articoli 145, 146 e 148 della legge regionale 27 dicembre 2011, n. 66 (Legge finanziaria per l'anno 2012);

aa) articoli da 1 a 7 della legge regionale 31 gennaio 2012, n. 4 (Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio” e alla legge regionale 16 ottobre 2009, n. 58 “Norme in materia di prevenzione e riduzione del rischio sismico”);

bb) articoli da 76 a 93 della legge regionale 17 febbraio 2012, n. 6 (Disposizioni in materia di valutazioni ambientali. Modifiche alla l.r. 10/2010 , alla l.r. 49/1999 , alla l.r. 56/2000 , alla l.r. 61/2003 e alla l.r. 1/2005 );

cc) articolo 24 della legge regionale 28 maggio 2012, n. 23 (Istituzione dell’Autorità portuale regionale. Modifiche alla l.r. 88/1998 e l.r. 1/2005 );

dd) articolo 115 della legge regionale 18 giugno 2012, n. 29 (Legge di manutenzione dell’ordinamento regionale 2012);

ee) articoli 34 e 35 della legge regionale 14 luglio 2012, n. 35 (Modifiche alla legge regionale 29 dicembre 2010, n. 65 “Legge finanziaria per l’anno 2011” e alla legge regionale 27 dicembre 2011, n. 66 “Legge finanziaria per l’anno 2012” e ulteriori disposizioni collegate. Modifiche alle l.r. 59/1996 , 42/1998, 49/1999, 39/2001, 49/2003, 1/2005, 4/2005, 30/2005, 32/2009, 21/2010, 68/2011);

ff) articolo 1 della legge regionale 14 settembre 2012, n. 49 (Modifiche alla l.r. 1/2005 , alla l.r. 65/2010 , alla l.r. 66/2011 , alla l.r. 68/2011 . Abrogazione della l.r. 58/2011 );

gg) articoli 61, 62, 63 e articoli da 65 a 70 della legge regionale 28 settembre 2012, n. 52 (Disposizioni urgenti in materia di commercio per l'attuazione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 . Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 1/2005 );

hh) articoli 25 e 26 della legge regionale 3 dicembre 2012, n. 69 (Legge di semplificazione dell'ordinamento regionale 2012);

ii) articoli da 32 a 35 della legge regionale 27 dicembre 2012, n. 77 (Legge finanziaria per l'anno 2013);

ll) articoli 22 e 23 della legge regionale 5 aprile 2013, n. 13 (Disposizioni in materia di commercio in sede fissa e di distribuzione di carburanti. Modifiche alla l.r. 28/2005 e alla l.r. 52/2012 );

mm) capo II, articolo 2, della legge regionale 2 maggio 2013, n. 19 (Modifiche alla l.r. 66/2011 “Legge finanziaria per l'anno 2012”, alla l.r. 77/2012 “Legge finanziaria per l'anno 2013”, nonché alle ll.rr. 49/2003 “Norme in materia di tasse automobilistiche regionali”, 1/2005 “Norme per il governo del territorio” e 68/2011 “Norme sul sistema delle autonomie locali”);

nn) legge regionale 23 maggio 2013, n. 25 (Determinazione dei parametri urbanistici ed edilizi. Modifiche all'articolo 144 della legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”);

oo) legge regionale 11 aprile 2014, n. 20 (Disposizioni sul frazionamento di edifici a destinazione industriale e artigianale. Modifiche alla legge regionale 3 gennaio 2005, n. 1 “Norme per il governo del territorio”).

### **CAPO III**

#### ***- Disposizioni finanziarie***

##### **Art. 255 - Disposizioni finanziarie**

1. *Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 23, comma 15, è autorizzata la spesa di:*

a) euro 800.000,00 per l'anno 2014, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2014;

b) euro 1.300.000,00 per l'anno 2015 ed euro 800.000,00 per l'anno 2016, cui si fa fronte con gli stanziamenti dell'UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2015 e pluriennale 2015-2017, annualità 2016.

2. Al fine della copertura della spesa di cui al comma 1, al bilancio di previsione 2014 e pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016, sono apportate rispettivamente le seguenti variazioni per competenza e cassa di uguale importo e per sola competenza:

anno 2014

- in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

- in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

anno 2015

- in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

- in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

anno 2016

in diminuzione, UPB 741 "Fondi – spese correnti", per euro 800.000,00

in aumento, UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti", per euro 800.000,00.

3. Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 36, comma 1, e dall'articolo 40, è autorizzata la spesa di euro 90.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, cui si fa fronte con gli stanziamenti della UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016.

4. Per il finanziamento degli oneri derivanti dall'articolo 59, comma 3, ai fini del funzionamento dell'osservatorio del paesaggio è autorizzata la spesa di euro 150.000,00 per l'anno 2014 a valere sugli stanziamenti della UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese investimento" del bilancio di previsione 2014.

5. Dall'articolo 171 non derivano entrate aggiuntive rispetto alla legislazione previgente all'entrata in vigore della presente legge. Le entrate sono stimate in euro 1.400.000,00 annui a valere sulla UPB di entrata 322 "Proventi diversi".

6. Dagli articoli 55, 56 e 57, comma 1, lettere a), b), c) e d), e dall'articolo 39, comma 4, non derivano oneri aggiuntivi rispetto alla legislazione previgente all'entrata in vigore della presente legge. Il finanziamento di tali interventi è assicurato sul bilancio regionale come segue:

a) relativamente agli articoli 55 e 56 per la somma di euro 3.150.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 342 "Sistemi informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale – spese di investimento" e per la somma di euro 98.000,00 per l'anno 2014, di euro 113.000,00 per ciascuno degli anni 2015 e 2016 a valere sulla UPB 343 "Sistemi informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale – spese correnti" del bilancio di previsione 2014 e pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

b) relativamente all'articolo 57, comma 1, lettere a) e b), per la somma di euro 500.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese d'investimento" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

c) relativamente all'articolo 57, comma 1, lettere c) e d), rispettivamente per la somma di euro 65.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 344 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese correnti" e per euro 2.000.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 341 "Azioni di sistema per il governo del territorio – spese investimento" del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

d) Relativamente all'articolo 39, comma 4, per la somma stimata di euro 52.000,00 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016 a valere sulla UPB 343 "Sistemi

informativi, attività conoscitive e di informazione in campo territoriale - spese correnti” del bilancio di previsione 2014 e del bilancio pluriennale vigente 2014 – 2016, annualità 2015 e 2016;

7. Agli oneri di cui ai commi 1, 3 e 6 per gli esercizi successivi si fa fronte con legge di bilancio.

8. Resta fermo quanto previsto dall'articolo 256.

**Art. 256 - Assegnazione di contributi regionali ai piccoli comuni**

1. Per l'anno 2014, la Regione assegna i contributi di cui all'articolo 29 bis, comma 1, lettere a) e b), della l.r. 1/2005 autorizzando la spesa massima di euro 100.000,00 a valere sugli stanziamenti della UPB 341 “Azioni di sistema per il governo del territorio. Spese d'investimento” del bilancio di previsione 2014.



## **ALLEGATO – Nota di aggiornamento normativo (2023)**

### **L.R. n. 1/2020: “Misure per lo sviluppo economico, l’attrattività degli investimenti e la semplificazione”**

#### *Attribuzione ai comuni del rilascio di concessioni demaniali marittime*

La Regione Lazio ha inteso proseguire l’iter di semplificazione amministrativa e di attuazione del decentramento amministrativo - già avviato dal D.lgs n. 112/1998 e dalla L.R. n. 14/1999, nonché dalla successiva riforma del Titolo V della Costituzione di cui alla Legge Cost. n. 3/2001 - anche in materia di concessioni demaniali marittime, mediante l’art. 7, commi 7,8 e 10 della L.R. n. 1/2020, cui ha fatto seguito, per quanto attiene in maniera particolare le concessioni demaniali per strutture dedicate alla nautica da diporto, la DGR n. 238/2020 di attuazione per il trasferimento ai comuni dei fascicoli delle concessioni in essere al momento dell’entrata in vigore della legge regionale.

A seguito delle norme sopra specificate, quindi, “*il rilascio delle concessioni dei beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia, ivi compresi i porti turistici, gli approdi turistici ed i punti di ormeggio, fatte salve le concessioni riservate allo Stato ai sensi della normativa vigente...*” è attualmente attribuito ai comuni competenti per territorio, restando ferme le competenze regionali in materia di pianificazione territoriale ed ambientale.

La rilevanza di tale intervento normativo, è principalmente da individuarsi nella volontà del legislatore regionale di voler assicurare all’utenza, sia al momento del rilascio e che nella fase della gestione della concessione, l’interlocutore pubblico più vicino e, pertanto, maggiormente al corrente delle esigenze e problematiche locali, con capacità di più immediato intervento, nell’attuazione delle norme, per il superamento delle stesse.

### **Legge n. 84/1994: “Riordino della legislazione in materia portuale”**

#### *Creazione delle Autorità di Sistema Portuale e altre modifiche*

La legge 84/1994 ha ricevuto nel corso degli anni diversi interventi da parte del legislatore nazionale per adeguarla alle mutate esigenze del settore, alla nuova disciplina dettata dall’entrata in vigore del nuovo Titolo V della Costituzione, alla maggiore attenzione verso le problematiche della sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Il più significativo intervento normativo è stato realizzato con il decreto legislativo **4 agosto 2016, n. 169** (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).

Con tale novella si è provveduto, tra l’altro, a creare, in sostituzione delle Autorità Portuali, 15 (quindici) Autorità di Sistema Portuale lungo tutto il perimetro della penisola e delle isole maggiori.

Non si tratta, evidentemente, solo di una modifica lessicale, ma il legislatore ha inteso porre le AdSP di nuova istituzione al centro del sistema di sviluppo sostenibile dell’economia del mare, intesa anche nella più larga accezione includente anche le zone retrostanti alle aree portuali.

Una particolare attenzione viene riservata ai dragaggi nelle aree portuali ed alla possibilità di riutilizzo, nei casi in cui le condizioni delle sabbie lo consentano, per i ripascimenti delle coste in erosione.

Per una più attenta disamina si rinvia al testo della norma novellata in esame.