

MISSIONE 3 – ANALISI DEL “DECRETO INFRASTRUTTURE” (D.L. 121 DEL 10 SETTEMBRE 2021) – ART. 4



PNRR

LE SCHEDE SINTETICHE

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

Articolo 4 comma 1

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

L'articolo 4, modificato nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, riporta una serie di modifiche alle norme del decreto legislativo n. 53 del 2011 in materia di sicurezza delle navi. Inoltre, contiene alcune disposizioni destinate a favorire alcuni investimenti nel settore del trasporto marittimo. Nel dettaglio, il comma 1 modifica alcune disposizioni del D.Lgs. 53/2011, relativo alla "Attuazione della direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri", al fine di aggiornare talune disposizioni, armonizzando il contenuto del decreto legislativo alla recepita direttiva 2009/16/CE, e di aggiornare le previsioni concernenti la formazione del personale ispettivo del Corpo delle Capitanerie di porto.

A tale riguardo:

- la lettera a) modifica l'art. 14 del D.Lgs. 53/2011, che traspone nell'ordinamento l'art. 23 della direttiva 2009/16/CE, concernente le segnalazioni di apparenti anomalie a bordo delle navi;
- la lettera b) modifica l'art. 16 del D.Lgs. 53/2011, che traspone nell'ordinamento l'art. 19, paragrafo 5 della direttiva 2009/16/CE, relativo alla sospensione delle ispezioni, in casi eccezionali;
- la lettera c) apporta modifiche all'articolo 18 del D.Lgs. 53/2011, che traspone l'art. 15 della direttiva relativo alle "Safety and Security guidelines and procedures";
- la lettera d) contiene alcune abrogazioni al fine di assicurare un migliore coordinamento normativo;
- la lettera e) apporta modifiche all'Allegato I al D.Lgs. 53/2011, concernente gli ispettori.

Articolo 4 commi da 1-bis a 1-quinquies ***(Interfaccia unica marittima nazionale)***

I **commi da 1-bis a 1-quinquies**, introdotti nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, danno attuazione al regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea. Il citato regolamento introduce un singolo ambiente interoperabile marittimo europeo (EMSWe) con interfacce armonizzate, al fine di semplificare l'ottemperanza agli obblighi di segnalazione per le navi che attraccano, stazionano e partono dai porti dell'Unione. Il regolamento mira a migliorare la competitività e l'efficienza del settore del trasporto marittimo europeo riducendo gli oneri amministrativi e introducendo un sistema di informazione digitale semplificato per armonizzare i sistemi nazionali esistenti e ridurre la necessità di supporti cartacei.

Il **comma 1-bis** prevede che l'amministrazione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera m) del decreto legislativo n. 196 del 2005 è designata autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea. L'amministrazione in questione, in base a quanto stabilito dal suddetto decreto legislativo, è il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera.

Il **comma 1-ter** rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottarsi di concerto con i Ministri dell'interno, dell'economia e delle finanze e della salute, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 24 agosto 1988, n. 400, la definizione delle modalità di esercizio delle funzioni di coordinamento attribuite all'autorità nazionale di cui al comma 1-bis nonché l'individuazione delle forme di cooperazione tra le diverse autorità interne competenti, al fine di assicurare la trasmissione dei dati e la connessione con i diversi sistemi utilizzati dalle autorità competenti a livello nazionale e dell'Unione europea.

Il **comma 1-quater** prevede una dotazione finanziaria di 8 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024 e di 12 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2036 al fine di realizzare l'aggiornamento dell'interfaccia unica marittima europea, di cui al citato regolamento n. 1239 del 2019, nonché per l'ammodernamento della componente informatica, anche al fine di adottare misure di cybersicurezza dei sistemi informatici.

Il **comma 1-quinquies** reca la copertura finanziaria di quanto stanziato nel precedente comma 1-quater e autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 4 commi da 1-sexies a 6-quater

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

I **commi da 1-sexies a 6-quater** contengono disposizioni varie e modificano la legge di bilancio per il 2021 in materia di navi abbandonate (per i commi da 3-bis a 3-quinquies e per i commi 5-bis, 5-ter e 5-quater).

Nel corso dell'esame presso la Camera dei deputati, è stato inserito il **comma 1-sexies**, con cui viene delineata la definizione di nave abbandonata. In particolare, le proposte emendative in questione, precisano che per nave abbandonata si intenda qualsiasi nave per la quale, verificata l'assenza di gravami registrati, di crediti privilegiati non registrati e di procedure fallimentari o di altre procedure di natura concorsuale pendenti, l'armatore e l'eventuale proprietario non ponga in essere alcun tipo di atto previsto dalla legge relativamente agli obblighi verso lo Stato costiero e siano decorsi almeno 60 giorni dalla notifica di diffida adottata dall'autorità marittima competente, ai sensi del codice della navigazione, nei casi in cui l'unità in questione rappresenti un pericolo per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino. Le proposte emendative, infine, precisano che per relitto navale si intende una nave sommersa o semisommersa o qualsiasi parte di essa, inclusi gli arredi.

Articolo 4 comma 1-septies

(Programmazione strategica Autorità di sistema portuale)

La disposizione, introdotta durante l'esame presso la Camera dei deputati, introduce il **comma 1-septies**, intervenendo con alcune modifiche all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, e disciplina la programmazione strategica delle Autorità di sistema portuali.

Secondo quanto previsto dal nuovo comma 1-bis dell'art. 5 della legge n. 84, le Autorità di sistema portuale dovranno redigere un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) che sia coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Tra i principali elementi che dovrà contenere tale documento programmatico si segnalano:

- la definizione degli obiettivi di sviluppo delle Autorità di sistema portuale;
- l'individuazione degli ambiti portuali intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale includendo le aree, sia pubbliche che private, soggette alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- la delimitazione degli ambiti portuali con la suddivisione in aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città;
- l'individuazione dei collegamenti infrastrutturali cosiddetti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale, nonché con gli attraversamenti dei centri urbani che siano rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema portuale.

Dal punto di vista procedurale si prevede, con il nuovo comma 1-bis dell'articolo 5 , che il suddetto Documento di programmazione strategica sia adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dopo essere stato sottoposto al parere di ciascun comune coinvolto e della regione o delle regioni territorialmente interessate, che devono esprimersi entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto. La proposta emendativa in questione prevede che, decorsi tali termini, il parere si intenda comunque espresso in senso non ostativo. Successivamente il documento dovrà essere approvato dal MIMS che si esprime una volta sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Il nuovo comma 1-ter dell'articolo 5 stabilisce che gli ambiti portuali e retroportuali dovranno contenere l'indicazione delle caratteristiche della destinazione funzionale di ciascuna area interessata. La norma in questione stabilisce che le aree, così come individuate dal Documento di programmazione, sono sottoposte al vincolo preordinato all'esproprio così come previsto dalla normativa urbanistica.

Il nuovo comma 1-quater dell'articolo 5 specifica che nelle aree retroportuali possono essere ammesse delle attività accessorie a quelle portuali.

Il nuovo comma 1-quinquies dell'articolo 5 precisa che la pianificazione delle aree portuali e retroportuali è di competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, mentre la pianificazione delle aree che hanno una funzione di interazione tra il porto e la città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge nazionali e regionali che siano applicabili. A tale proposito, si prevede che la suddetta pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città possa avvenire da parte dei comuni e delle regioni interessate, previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale. Per quanto riguarda, l'adozione degli strumenti urbanistici necessari per la realizzazione dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, siano essi di tipo viario o ferroviario, nonché per gli attraversamenti dei centri urbani, si specifica che l'ente

competente deve provvedere sempre all'acquisizione dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale.

Inoltre, è stato previsto che le Autorità di sistema portuale indichino al MIMS e alle regioni, le aree portuali e retroportuali che siano potenzialmente destinabili all'ubicazione delle piattaforme logistiche intermodali e all'ubicazione dei punti di scambio intermodale, nonché tutte le aree potenzialmente destinabili alla costruzione di caselli autostradali che siano funzionali alle nuove stazioni ferroviarie dell'alta velocità e dell'alta capacità.

Il nuovo comma 1-sexies dell'articolo 5 disciplina la procedura nei casi in cui l'Autorità di sistema portuale ravvisi la necessità di realizzare opere in via d'urgenza prevedendo la possibilità che l'Autorità stessa possa definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree.

Il nuovo comma 1-septies dell'articolo 5 precisa che gli ambiti portuali che sono individuati dal documento di programmazione strategica di sistema sono equiparati, da un punto di vista urbanistico, alle zone omogenee B (aree con un livello medio di densità abitativa) di cui al decreto ministeriale n. 1444 del 1968. Nei porti in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore portuale è adottato dal Comitato di gestione e inviato successivamente, per l'acquisizione del relativo parere, al comune e alle regioni interessate che devono esprimersi entro 45 giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali il parere si intende espresso in senso non ostativo. Da ultimo, dovrà essere acquisito anche il parere del MIMS. La proposta emendativa in questione, inserisce ulteriori commi dopo il comma 1-bis dell'articolo 5 della legge portuale.

Il comma 2-ter stabilisce che il piano regolatore portuale è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione di governo del territorio nel perimetro dell'area di propria competenza. Si prevede, inoltre, che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, di propria iniziativa o su richiesta della regione o del comune interessato, possa promuovere e proporre al Comitato di gestione per la successiva adozione, delle varianti stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo. Le cosiddette varianti stralcio del piano regolatore portuale sono sottoposte allo stesso procedimento previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale e devono essere sottoposte alla valutazione ambientale strategica (VAS).

Articolo 4 comma 2 **(Autorità di sistema portuale)**

Il **comma 2** contiene alcune modifiche all'allegato A della legge 28 gennaio 1994, n. 84, prevedendo l'inserimento del Porto di Arbatax, del Porto Rifugio e del Porto Isola di Gela nella circoscrizione di competenza, rispettivamente, dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Inoltre, nell'elenco sopra citato viene inserito anche il Porto di Licata tra i porti facenti parte dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale.

Il Porto di Saline Joniche viene inserito nell'elenco dei porti del perimetro dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto. La Regione Sardegna ha rappresentato l'esigenza dell'inserimento del Porto di Arbatax nella circoscrizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, al fine di ricondurlo all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale rispetto alle funzioni e alle attività di fatto da esso svolte. La gestione delle rotte verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercitate tutto l'anno) necessita, secondo la Regione Sardegna, di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali della Sardegna dai quali partono gli altri collegamenti (Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i servizi con lo scopo, per un verso, di migliorare l'offerta marittima e, per l'altro, di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo.

Articolo 4 comma 3 **(Autorità di sistema portuale dello Stretto)**

Al fine di migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia, si assegnano all'Autorità di sistema portuale dello Stretto risorse pari a:

- 2 milioni di euro per il 2021;
- 30 milioni di euro per il 2022;
- 5 milioni di euro per il 2023

al fine di realizzare gli interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari.

Agli oneri derivanti dalla presente disposizione si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di parte capitale di cui all'art. 34-ter, comma 5, della legge 31 dicembre

2009, n. 196, iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I relativi interventi sono monitorati dalla predetta Autorità portuale ai sensi del D.L. 29 dicembre 2011, n. 229, classificando gli interventi sotto la voce «Interventi portuali infrastrutturali DL MIMS 2021».

Articolo 4 commi da 3-bis a 3-quinquies ***(Divieto circolazione veicoli TPL Euro 1, Euro 2 ed Euro 3)***

L'articolo 4, **commi da 3-bis a 3-quinquies**, introdotti dalla Camera dei deputati, prevede un divieto sul territorio nazionale di circolazione di alcuni veicoli a motore adibiti a servizi trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio.

In particolare, la proposta emendativa in questione al comma **3-bis** vieta la circolazione di veicoli a motore delle categorie M2 e M3, adibiti a servizi trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 1, a decorrere dal 30 giugno 2022, Euro 2, a decorrere dal 1° gennaio 2023, Euro 3, a decorrere dal 1° gennaio 2024.

L'articolo 4 **comma 3-ter**: al fine di contribuire al rinnovo, per l'acquisto di mezzi su gomma ad alimentazione alternativa da adibire ai servizi di trasporto pubblico locale è autorizzata la spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2022 e di 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035.

Il **comma 3-quater** rimanda al decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'assegnazione e il riparto dei contributi di cui al comma 3-ter del presente articolo in favore delle regioni e delle province autonome, che tengano conto dell'effettiva capacità di utilizzo delle risorse. Con il medesimo decreto, sono altresì stabiliti i cronoprogrammi di utilizzo e le modalità di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto dei termini di utilizzo previsti.

Il comma **3-quinquies**: agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 3-ter, pari a 5 milioni di euro per l'anno 2022 e a 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del fondo speciale di conto capitale iscritto, ai fini del bilancio triennale 2021-2023, nell'ambito del

programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del MEF per l'anno 2021, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 4 comma 4

(Fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo)

Il **comma 4** modifica l'articolo 89 del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126 per renderlo maggiormente coerente con la normativa europea. Tale norma aveva istituito presso il MIT un fondo con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per l'anno 2020 e di 20 milioni di euro per l'anno 2021, destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, a favore delle imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana, iscritte nei registri alla data del 31 gennaio 2020, impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l'intero anno. Il limite posto nella stessa norma di ammettere al godimento del beneficio le sole navi battenti bandiera italiana, non includendo quelle iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero battenti bandiera di altri Stati dell'Unione Europea o dello Spazio economico europeo, rischierebbe di essere in contrasto con le norme europee in tema di aiuti di Stato e di regolazione del mercato interno, con conseguente possibile non approvazione della misura in sede di notifica alla Commissione europea che potrebbe giudicare la suddetta previsione normativa una restrizione. Per tale ragione, il Governo ha ritenuto di procedere con una modifica normativa, di allineamento alla norma europea.

Articolo 4 comma 4-bis

(Benefici contributivi per le imprese armatoriali)

Il **comma 4-bis** prevede una forma di decontribuzione per i lavoratori delle imprese armatoriali con sede legale nel territorio italiano che utilizzino delle navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e che esercitano attività di cabotaggio, di rifornimento dei prodotti petroliferi necessari alla propulsione ed ai consumi

di bordo delle navi, nonché adibite a deposito ed assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali.

Articolo 4 comma 4-ter

(Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como)

Il **comma 4-ter** prevede che la nomina del gestore della navigazione dei Laghi Maggiore, di Garda e di Como possa avvenire, da parte del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, fra i funzionari dell'Amministrazione dello Stato in servizio per un periodo di tre anni. L'incarico è rinnovabile per una sola volta.

Articolo 4 comma 4-quater

(Gestione governativa Laghi Maggiore, di Garda e di Como)

Il **comma 4-quater** riconosce alla Gestione governativa navigazione laghi un contributo di 2.500.000 euro per l'anno 2021, al fine di potenziare il servizio pubblico di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como per garantire la mobilità dei pendolari e degli studenti a seguito dell'interruzione per lavori urgenti della strada statale 340 «Regina», cosiddetta «variante della Tremezzina». La disposizione provvede alla copertura degli oneri ed autorizza il Ministro dell'economia e delle finanze ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio con propri decreti.

Scheda dell'Articolo 4 comma 5

(Disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi)

Il **comma 5** inserisce delle modifiche all'articolo 199 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34¹ convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, in particolare: alla lettera a), che le Autorità di sistema portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, possano continuare a disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui al codice della navigazione utilizzando a

¹ D.L. 19 maggio 2020, n. 34 Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Entrata in vigore del provvedimento: 19/05/2020 DL convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (in S.O. n. 25, relativo alla G.U. 18/07/2020, n. 180).² D.L. 17 marzo 2020, n. 18 Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Entrata in vigore del provvedimento: 17/03/2020. DL convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 (in S.O. n. 16, relativo alla G.U. 29/04/2020, n. 110).

tal fine anche il proprio avanzo di amministrazione limitatamente all'anno 2020. Le lettere b) e c) modificano, rispettivamente, i commi 10-bis e 10-quinquies dell'articolo 199, ridefinendo in senso riduttivo la tipologia di introiti da prendere in considerazione ai fini della determinazione dei contributi riconoscibili in favore delle Autorità di sistema portuale.

La lettera d) prevede che le eventuali risorse residue di cui alla lettera a) del comma 7 dell'articolo 199 del richiamato decreto-legge n. 34 del 2020, non assegnate, siano destinate alle imprese titolari di concessioni demaniali nonché alle imprese concessionarie per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, a titolo di indennizzo per le ridotte prestazioni rese da dette società conseguenti alla riduzione dei volumi di traffico dal 1° gennaio 2021 al 31 luglio 2021, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno 2019, secondo criteri e le modalità da stabilire con decreto del MIMS.

Articolo 4, commi 5-bis, 5-ter, 5-quater

(Lavoro portuale presso Autorità di sistema portuale Liguria Occidentale)

L'articolo 4, commi 5-bis, 5-ter e 5-quater, introdotti dalla Camera dei deputati, prevedono un ulteriore contributo al soggetto fornitore di lavoro portuale da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Nello specifico, il comma 5-bis prevede che l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale è autorizzata a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale un contributo, nel limite massimo di spesa di 1 milione di euro per l'anno 2021, pari a 90 euro per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno nell'anno 2020 rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, per cause riconducibili alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale in conseguenza dell'emergenza epidemiologica da COVID-19. Il comma 5-ter reca la copertura finanziaria dei relativi oneri, mentre il comma 5-quater autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Scheda dell'Articolo 4, comma 6

(Proroga della scadenza delle certificazioni e dei collaudi dei motopescherecci)

Il **comma 6** apporta la modifica all'articolo 103-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18², convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, prorogando fino al 31 dicembre 2021 le procedure semplificate di stipula dei contratti di arruolamento dei membri dell'equipaggio o del personale dei servizi ausiliari di bordo ad opera del comandante della nave ovvero dall'armatore o da un suo procuratore nelle forme di cui al codice della navigazione.

Scheda dell'Articolo 4, comma 6-bis e 6-ter

(Rifinanziamento Fondo per le vittime dell'amianto)

Durante l'esame presso la Camera è stata inserita, con i **commi 6-bis e 6-ter**, la possibilità per le Autorità di sistema portuale – risultate soccombenti in sentenze esecutive, aventi ad oggetto risarcimenti liquidati in favore di superstiti di coloro che sono deceduti per le patologie asbesto-correlate, ivi inclusi coloro che non erano dipendenti diretti delle cessate organizzazioni portuali -- di utilizzare le risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 278 della legge n. 208 del 2015 che viene ulteriormente incrementato di un importo pari a 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022.

Scheda dell'Articolo 4, comma 6-quater

(Riutilizzo di materiali derivanti dall'escavo di fondali di aree portuali e marino-costiere)

Il **comma 6-quater** è stato inserito in materia di riutilizzo di materiali da scavo dei fondali. Al fine di promuovere gli investimenti a favore di progetti di economia circolare, favorire l'innovazione tecnologica e garantire la sicurezza del trasporto marittimo, le amministrazioni competenti possano autorizzare il riutilizzo in ambienti terrestri e marini o costieri del materiale di scavo dei fondali. A tale riguardo, si prevede che entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione in questione la disciplina delle opzioni di riutilizzo dei

² D.L. 17 marzo 2020, n. 18 Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Entrata in vigore del provvedimento: 17/03/2020. DL convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27 (in S.O. n. 16, relativo alla G.U. 29/04/2020, n. 110).

sedimenti di drenaggio vengano individuate con apposito decreto del Ministro della transizione ecologica da adottare di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Scheda Articolo 4-bis

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti)

L'articolo 4-bis, inserito dalla Camera dei deputati, introduce alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea a mezzo di natanti. La proposta emendativa in questione riguarda una modifica dell'articolo 200, comma 6-bis, del decreto-legge n. 34 del 2020 che contiene alcune disposizioni in materia di trasporto pubblico locale. A tale proposito si ricorda che il richiamato articolo 200 aveva previsto, al fine di contemperare le esigenze di mobilità e le misure di contenimento della diffusione del virus SARS-CoV-2, in deroga alle norme del codice della strada, di poter destinare ai servizi di linea per trasporto di persone anche le autovetture a uso di terzi. Tale possibilità, in base a quanto previsto dalla proposta emendativa in questione, viene ora estesa anche ai natanti che svolgono servizio pubblico non di linea.

Riferimenti normativi	D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n. 267)
Tag	DPSS, PGTL, sistema portuale, trasporto pubblico, trasporto marittimo
Voci di glossario	DPSS; PGTL

Per approfondimenti si veda il link:

[D.L. 121/2021- Infrastrutture e trasporti \(camera.it\)](https://www.camera.it/leggi/121-2021)