



## ORDINANZA N° 20/2021/ADSP-MTMI

### IL PRESIDENTE

- VISTA** la legge 28/1/1994, n. 84, recante il riordino della legislazione in materia portuale, e successive modificazioni ed integrazioni,
- VISTI** in particolare l'articolo 6, comma 4, e l'articolo 8, comma 3, lett. g) della predetta Legge, in base ai quali compete all'Autorità Portuale la vigilanza, il coordinamento ed il controllo delle operazioni e dei servizi portuali, di cui all'art.16 della Legge, nonché delle altre attività industriali e commerciali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, con particolare riguardo alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;
- VISTO** il Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169 che ha novellato la legge 28 gennaio 1994, n. 84 ss.mm.ii, istituendo tra l'altro l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto;
- VISTO** l'articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di sistema portuale, per come previsto dal precedente D.lgs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;
- VISTO** il D.M. n. 257 del 18.06.2021 con il quale il C.A. (CP) Dott. Andrea Agostinelli è stato nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- VISTO** il Decreto n. 18/20 del 18.02.2020 con il quale il C.A. (CP) Dott. Pietro Preziosi ha assunto l'incarico di Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- CONSIDERATE** le gravi ripercussioni che la recente pandemia da Covid-19 ha avuto sui porti italiani ed in particolare sull'attività di transhipment, determinando un calo dei volumi di proporzioni considerevoli, con le inevitabili ricadute negative anche sull'occupazione;
- CONSIDERATO** inoltre che, avuto riguardo ai porti ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI, il porto di Gioia Tauro svolge prevalente attività di transhipment di contenitori e autoveicoli, quelli di Crotona, Corigliano Calabro (CS) e Vibo Valentia Marina svolgono prevalente attività di movimentazione di merci alla rinfusa quali *regional ports*,

mentre quello di Taureana di Palmi (RC) è vocato all'offerta di servizi dedicati alla nautica da diporto;

**CONSIDERATO** altresì il carattere di fungibilità dei porti che svolgono prevalente attività di transhipment, esposti al rischio di gravi perdite di traffico a vantaggio dei concorrenti beneficiari di ordinamenti giuridici più flessibili nella determinazione dei concreti oneri dei servizi, quali quelli del Nord Africa;

**RITENUTO** quindi, necessario provvedere con immediatezza alle opportune misure utili a prevenire e scongiurare una possibile crisi del settore di transhipment proprio del porto di Gioia Tauro e di quello delle merci trasportate alla rinfusa per i porti di Crotone, Corigliano calabro e Vibo Valentia Marina;

**PRESO ATTO** che il Legislatore, ritenutone sussistenti i presupposti, con legislazione d'urgenza ha predisposto misure contingenti finalizzate a fronteggiare la crisi di competitività dei porti nazionali;

**VISTI** l'art. 5, commi 7-*undecies*, 7-*duodecies* e 7-*terdecies* del decreto legge n. 194 del 30/12/2009, convertito con legge n. 25 del 26 febbraio 2010, che, proprio al fine di fronteggiare la crisi di cui sopra, con riguardo anche all'attività prevalente di transhipment, differisce al 1 gennaio 2012 gli adeguamenti delle tasse e dei diritti marittimi di cui all'articolo 1, comma 989, lettera c), della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni, e di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, del decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, ed attribuisce alle Autorità Portuali il potere di stabilire variazioni in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio;

**VISTE** la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. M\_TRA/PORTI/7401 del 25/6/2010 e l'allegata nota del Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ragioneria Generale dello Stato-prot. 48508 del 10/6/2010, con le quali è stato chiarito che la riduzione delle tasse d'ancoraggio deve intendersi consentita qualora vengano soddisfatte le condizioni espressamente previste dalla superiore normativa, ossia la riduzione in egual misura delle spese correnti ovvero l'aumento corrispondente delle entrate, senza incidere sul risultato finanziario di parte corrente, poiché i bilanci delle Autorità portuali concorrono alla formazione dei saldi di finanza pubblica;

**VISTO** l'art. 2, comma 2-*novies*, lett. b), del Decreto Legge 29/12/2010, n. 225 convertito, con modificazioni, in Legge n. 10 del 26 febbraio 2011, il quale prevede la destinazione di un contributo statale nel limite massimo di 20 Meuro, destinato alle Autorità portuali i cui porti sono interessati da prevalente attività di transhipment al fine di garantire l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 5, comma 7-*duodecies* del decreto legge n. 194 del 30/12/2009, convertito, con modificazioni, nella Legge n. 25 del 26 febbraio 2010;

- VISTO** l'art. 11, comma 1, lett. b) del Decreto Legge 29/12/2011 n.216, convertito, con modificazioni, nella L. 24 febbraio 2012, n. 14, che ha prorogato i termini previsti dalla normativa sopra richiamata a tutto l'anno 2012;
- CONSIDERATO** che l'art. 1, comma 388, della L. 24/12/2012, n. 228 (Legge di Stabilità 2013), ha disposto la proroga di una serie di termini contenuti nella Tabella allegata alla predetta Legge 228/2012 fra i quali figura, al numero 7, il differimento al 30 giugno 2013 del termine di cui all'art. 5, comma 7 – *duodecies* del D.L. 194/2009 convertito, con modifiche, dalla L. 25/2010;
- VISTO** l'art. 22, comma 2, della L. 9/8/2013, n. 98 di conversione, con modificazioni, del D. L. 21/6/2013, n. 69 che consente alle Autorità Portuali, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, di stabilire in via strutturale variazioni in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio;
- CONSIDERATO** che la riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'anno 2021 a favore delle navi che scalano i porti della circoscrizione territoriale trova copertura, quanto alla somma di **€ 1.500.000,00** derivante dalla riduzione delle spese correnti dell' AdSP MTMI a valere per l'esercizio finanziario 2021.  
Il plafond di cui al comma 1 potrà essere integrato dall'eventuale contributo statale da erogarsi a cura dei Ministeri competenti ai sensi dell'art. 5, comma 7 - *duodecies*, della L. 25/2010 di conversione con modifiche del D.L. 194/2009, ed articolo 2, comma 2-*novies* della L. 10/2011, come prorogati dall'art. 11, comma 1, lett. b) della L. 14/2012, nonché da eventuali contributi regionali o di altri soggetti.  
La riduzione delle tasse d'ancoraggio sarà riconosciuta fino alla concorrenza della somma complessiva disponibile.
- RITENUTO** quindi necessario procedere all'elaborazione di apposito strumento regolamentare per disciplinare la riduzione delle tasse d'ancoraggio nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- VISTO** l'art. 8, comma 3, lett. r) della L. 84/94 e s.m.i., in forza del quale il Presidente esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla medesima Legge ad altri Organi dell'AdSP;
- VISTI** gli atti d'ufficio;

## **ORDINA**

1. È approvato l'allegato Regolamento relativo alla riduzione delle tasse d'ancoraggio per le navi che scalano i porti della circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI **per l'anno 2021**, ai sensi dell'art. 5, comma 7 - *duodecies*, della L. 25/2010 di conversione con modifiche del D.L. 194/2009, e dell' articolo 2, comma 2-*novies*

della L. 10/2011, come prorogati dall'art. 1, comma 388 della L. 228/2012, nonché dell'art. 22, commi 2, della L. 9/8/2013, n. 98 di conversione, con modificazioni, del D. L. 21/6/2013, n. 69, che consente alle AdSP, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, di stabilire in via strutturale variazioni in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio.

2. L'allegato Regolamento entra in vigore dalla data della presente Ordinanza.
3. È fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza.
4. I contravventori saranno ritenuti responsabili, salvo che il fatto non costituisca reato, della violazione dell'art. 1174 del Codice della Navigazione, come depenalizzato dal D.L.gs. 507/99.
5. La presente Ordinanza e l'allegato Regolamento saranno sottoposti alla ratifica del Comitato di Gestione dell'AdSP MTMI alla prima seduta utile.
6. Le presente Ordinanza e l'allegato Regolamento siano pubblicati a termini di legge.

Gioia Tauro, 14/12/2021

**IL DIRIGENTE**  
**DELL'AREA DEMANIO PATRIMONIO LAVORO PORTUALE**  
**Dott. Pasquale FARAONE**

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
**CA. (CP) Pietro PREZIOSI**

**IL PRESIDENTE**  
**CA. (CP) Andrea AGOSTINELLI**



Regolamento di attuazione dell'art. 5, comma 7 - *duodecies*, della L. 25/2010 di conversione con modifiche del D.L. 194/2009, ed articolo 2, comma 2-novies della L. 10/2011, nonché dell'art. 22, commi 2, della L. 9/8/2013 n. 98 di conversione, con modificazioni, del D. L. 21/6/2013, n. 69 che consente alle Autorità di Sistema Portuale, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, di stabilire in via strutturale variazioni in diminuzione fino all'azzeramento delle tasse di ancoraggio, relativo all'anno 2021.

## **Titolo I Generalità**

- Art. 1 - Ambito di applicazione

## **Titolo II Disciplina della riduzione delle tasse di ancoraggio**

- Art. 2 - Definizioni
- Art. 3 - Modalità di calcolo della tassa d'ancoraggio
- Art. 4 - Premialità
- Art. 5 - Plafond della riduzione
- Art. 6 – Criteri per la distribuzione delle somme agli aventi diritto
- Art. 7 - Decorrenza del termine iniziale per le navi in abbonamento e per le navi portacontenitori
- Art. 8 - Esenzioni
- Art. 9 – Domanda per l'accesso al beneficio
- Art. 10 - Clausola di salvaguardia
- Art. 11 - Vigenza del Regolamento
- Art. 12 - Norme incompatibili

# **Titolo I**

## **Generalità**

### **Art. 1**

#### **Ambito di applicazione**

Il presente regolamento disciplina le modalità di calcolo per la riduzione delle tasse d'ancoraggio a favore della navi che scalano i porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano Rossano e Vibo Valentia Marina, **per l'anno 2021**, nonché le modalità relative alla loro applicazione, ai sensi dell'art. 2-novies del Decreto Legge 29/12/2010, n. 225 convertito, con modificazioni, in Legge n. 10 del 26 febbraio 2011, nonché dell'art. 22, commi 2, della L. 9/8/2013 n. 98 di conversione, con modificazioni, del D. L. 21/6/2013, n. 69, che consente alle autorità di sistema portuale, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, di stabilire variazioni in diminuzione, fino all'azzeramento, delle tasse di ancoraggio e portuale, così come adeguate ai sensi del regolamento di cui al d.P.R. 28 maggio 2009, n. 107, nonché variazioni in aumento, fino a un limite massimo pari al doppio della misura delle tasse medesime, alle condizioni e nei limiti riportati nella predetta norma.

## **Titolo II**

### **Disciplina della riduzione delle tasse d'ancoraggio**

#### **Art. 2**

##### **Definizioni**

Ai fini del presente Regolamento si intende per:

**Legge:** la L. 26/2/2010, n. 25, di conversione con modifiche del D.L. 30/12/2009, n. 194 pubblicata sulla G.U.R.I. n. 48 - Supplemento Ordinario n. 39 - del 27/2/2010;

**Legge 84/94:** la L. 28/1/1994, n. 84 di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;

**Regolamento:** il D.P.R. 28/5/2009, n. 107, recante il regolamento concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, a norma dell'art. 1, comma 989, della L. 27/12/2006, n. 296;

**tassa di ancoraggio:** il tributo previsto dall'art. 1, comma 1, del D.P.R. 107/2009 ;

**Milleproroghe:** il Decreto Legge 29/12/2010, n. 225 convertito, con modificazioni, in Legge n. 10 del 26 febbraio 2011 ed il Decreto Legge 29/12/2011, n. 216 convertito, con modificazioni, in Legge n. 14 del 24/2/2012, n. 14;

**Decreto del Fare:** il D. L. 21/6/2013, n. 69 convertito, con modificazioni, in Legge 9/8/2013 n. 98;

**U.L.C.S. (Ultra Large Container Ship):** unità navali adibite al trasporto di merce in contenitori di stazza lorda superiore alle 100.000 tonnellate;

**Car – carriers:** unità navali adibite al trasporto di autoveicoli;

**Altre tipologie di navi:** unità navali adibite al trasporto di merci non containerizzate di qualunque natura che non siano *container ship* o *car-carriers*;

**Feeder:** unità navali di medio -piccolo tonnellaggio adibite al trasporto di merci in contenitori ed unitizzate mediante navigazione di corto raggio, che scalano porti presso i quali di norma non sono operativi servizi di linea relativi ad unità navali di maggior tonnellaggio;

**compagnia (o linea) di navigazione:** operatore economico che svolge l'attività di trasporto di merci, containerizzate e non, tramite la modalità marittima, che ha in disponibilità il vettore marittimo a titolo di proprietà o nolo, indipendentemente dalla proprietà della merce trasportata (*vessel operator*);

**circoscrizione territoriale:** l'ambito territoriale ove l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio esercita le proprie competenze, ai sensi dell'art. 6, comma 2, della L. 84/94, come modificato D. L.gs. 4/8/2016, n. 169, di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 che ha istituito, tra l'altro, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio e dello Stretto di Messina, successivamente modificato dall'articolo 22-bis del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di Sistema Portuale, per come previsto dal precedente D.L.gs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;

**AdSP MTMI:** l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

### **Art. 3 Modalità di calcolo della tassa d'ancoraggio**

In esecuzione della facoltà concessa dall'art. 5, comma 7-*duodecies*, della Legge, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente Regolamento le tasse d'ancoraggio da corrispondersi da parte delle navi che scalano i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Rossano e Vibo Valentia Marina sono ridotte delle seguenti misure percentuali:

**Per navi car carriers:**

1. per navi car carriers di stazza lorda fino a 30.000 tonnellate - riduzione del 65% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;
2. per navi car carriers di stazza di lorda superiore alle 30.000 tonnellate- riduzione del 90% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;

**Per navi portacontainers e per tutte le altre tipologie di navi:**

1. per navi di stazza lorda fino a 80.000 tonnellate - riduzione del 65% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;
2. per navi di stazza di lorda superiore alle 80.000 tonnellate - riduzione del 100% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009;

**Il presente Regolamento non si applica alle navi passeggeri.**

### **Art. 4 Premialità**

La linea, compagnia o consorzio di armamento che dimostrino di aver attivato per la prima volta un servizio regolare di linea con almeno uno scalo ogni quindici giorni per viaggi oltre gli Stretti ed uno scalo settimanale per viaggi nel Mediterraneo beneficeranno della riduzione del 90% delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009.

Per le navi ULCS (Ultra Large Container Ship) di stazza lorda uguale o superiore alle 100.000 tonnellate che scaleranno il porto di Gioia Tauro per la prima volta, la riduzione delle misure previste dall'art. 1 del D.P.R. 107/2009 sarà del 100% .

### **Art. 5**

## Plafond della riduzione

I benefici previsti dall'art. 3 del Regolamento saranno riconosciuti agli aventi diritto sulla base dei requisiti previsti fino alla concorrenza della somma di **€ 1.500.000,00 (Meuro 1,5)** derivante dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro a valere per l'esercizio finanziario 2021 per i fini di cui al presente Regolamento.

Il plafond di cui al comma 1 potrà essere integrato dall'eventuale contributo statale da erogarsi a cura dei Ministeri competenti ai sensi dell'art. 5, comma 7 - *duodecies*, della L. 25/2010 di conversione con modifiche del D.L. 194/2009, ed articolo 2, comma 2-*novies* della L. 10/2011, come prorogati dall'art. 11, comma 1, lett. b) della L. 14/2012, nonché da eventuali contributi regionali o di altri soggetti.

La somma disponibile sarà assegnata alle navi in relazione alla tipologia di traffico, secondo la seguente classificazione:

- A) Navi portacontenitori;
- B) Car Carriers;
- C) Altre navi.

Una quota parte della somma disponibile, pari al 3,5% del totale, è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle *car carriers*; la somma residua dopo l'effettuazione delle operazioni di pagamento da parte dell'Autorità Portuale sarà destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle navi porta contenitori e dalle altre tipologie di navi.

La riduzione delle tasse d'ancoraggio sarà riconosciuta fino alla concorrenza della somma complessiva disponibile.

### Art. 6

#### **Criteri per la distribuzione delle somme agli aventi diritto**

Le somme disponibili per ciascun beneficiario individuato in base ai requisiti di cui al successivo art. 10 **saranno assegnate secondo il criterio della proporzione delle tasse d'ancoraggio corrisposte durante l'anno solare 2021 da ciascuna compagnia di navigazione, linea o consorzio d'armamento destinatari del beneficio.**

### Art. 7

#### **Decorrenza del termine iniziale per le navi in abbonamento e per le navi portacontenitori**

La riduzione delle tasse d'ancoraggio di cui all'art. 3 del presente Regolamento opera anche per navi che si avvalgono della facoltà d'abbonamento di cui all'art. 1, comma 3, del Regolamento di cui al D.P.R. 107/2009. In tali ipotesi, la decorrenza della riduzione decorre dalla data del 1/1/2021 e cessa il 31/12/2021.

**Nelle ipotesi in cui una nave benefici della riduzione della tassa d'ancoraggio in misura superiore al 70% degli importi previsti dal D.P.R. 107/2009 e s.m.i., essa è esclusa dalla facoltà di corrispondere il tributo in regime di abbonamento, ai sensi dell'art. 22, comma 2, della L. 98/2013.**

La riduzione delle tasse d'ancoraggio di cui all'art. 3 del presente Regolamento opera anche per navi portacontenitori adibite a servizi regolari di linea in attività di transhipment che si avvalgono della facoltà di cui all'art. 10, commi 5 e 6, della L. 27/12/1997, n. 449.

### Art. 8

#### **Esenzioni**

Sono fatte salve le ipotesi di esenzione delle tasse d'ancoraggio di cui all'art. 13 della L. 9/2/1963, n. 82.



## **Art. 9**

### **Domanda per l'accesso al beneficio**

Le compagnie di navigazione, linee ovvero consorzi d'armamento che intendano richiedere l'accesso al beneficio agevolativo della riduzione della tasse d'ancoraggio corrisposte per l'anno 2021 dovranno presentare un'istanza indirizzata all'AdSP MTMI, dandone contestuale conoscenza alla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro ed all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro, **entro il termine perentorio del 31/3/2022.**

Per la verifica della data di ricevimento vale quanto stabilito all'art. 3 del Regolamento sui termini del procedimento, approvato con Decreto presidenziale n. 49/2010.

L'istanza di cui al comma 1 dovrà essere corredata da apposita dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, **da rendersi con le forme e le modalità di cui all'art. 47 del D.P.R. 445/2000**, nella quale il richiedente dovrà certificare:

- a) l'attivazione di un servizio con almeno uno scalo ogni quindici giorni per viaggi oltre gli Stretti ed uno scalo settimanale per viaggi nel Mediterraneo;
- b) la movimentazione un volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, superiore, in valore assoluto, a 500.000 (cinquecentomila);
- c) nel caso di linea ovvero di consorzio di armamento, la movimentazione di un volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, superiore, in valore assoluto, a 100.000 (centomila). Per la compagnia di navigazione, componente di una linea ovvero di un consorzio di armamento, il richiedente dovrà altresì certificare di avere (ovvero di non avere) movimentato più del 20% del volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, sviluppato complessivamente dalla linea o dal consorzio stesso.

Le domande dovranno essere corredate da ogni utile documentazione volta a comprovare la veridicità della dichiarazione sostitutiva ad essa allegata.

Le domande pervenute oltre il termine di cui al comma 1 ovvero prive della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà di cui al comma 2, verranno rigettate con provvedimento reso in forma semplificata per irricevibilità, ai sensi dell'art. 2, comma 1, capoverso della L. 241/90 e s.m.i.

## **Art. 10**

### **Clausola di salvaguardia**

Il beneficio della riduzione delle tasse d'ancoraggio di cui all'art. 3 del presente Regolamento verrà riconosciuto alla compagnia di navigazione, linea ovvero consorzio d'armamento che, alla data del 31/12/2021, dimostrino:

1. di aver attivato un servizio con almeno uno scalo ogni quindici giorni per viaggi oltre gli Stretti ed uno scalo settimanale per viaggi nel Mediterraneo. Al fine di favorire la creazione di una rete di "common feeder", le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano nei confronti delle navi denominate "feeder", limitatamente a quelle operate da compagnie di navigazione indipendenti dalle linee che effettuano servizi oceanici e che scalano il porto di Gioia Tauro.
2. di aver movimentato un volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, superiore, in valore assoluto, a 500.000 (cinquecentomila).
3. nel caso di linea ovvero di consorzio di armamento, di aver movimentato un volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, superiore, in valore assoluto, ad 100.000 (centomila). Per la compagnia di navigazione, componente di una linea ovvero di un consorzio di armamento, il richiedente dovrà altresì certificare di avere (ovvero di non avere) movimentato più del 20% del volume di traffico espresso in TEUs, o altra unità di misura equivalente, sviluppato complessivamente dalla linea o dal consorzio stesso.

In epoca successiva alla scadenza del 31/3/2020 una Commissione appositamente costituita dall'AdSP MTMI e composta da:

- n. 1 rappresentante della stessa AdSP MTMI;
- n. 1 rappresentante della locale Capitaneria di Porto;
- n. 1 rappresentante dell'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro,

effettuerà la verifica dei volumi di contenitori e merci movimentate nel corso dell'anno, nonché dei servizi di linea attivati, volta a valutare gli effetti delle agevolazioni di cui all'art. 3 sull'andamento dei traffici.

Sulla base dei dati elaborati la Commissione, a seguito di adeguata istruttoria da svolgersi in sede di una o più riunioni, individuerà gli operatori in possesso dei requisiti previsti al primo comma, punti 1, 2 e 3, del presente articolo idonei per l'accesso al beneficio agevolativo della riduzione delle tasse d'ancoraggio versate per l'anno 2021.

**Le navi armate dai consorzi che abbiano già goduto della riduzione agevolativa appartenendo alla flotta di una compagnia di navigazione individuata come beneficiaria, non potranno essere destinatarie di una ulteriore riduzione delle tasse d'ancoraggio corrisposte.**

#### **Art. 11 Vigenza del Regolamento**

La durata delle misure agevolative previste dall'art. 3 del presente Regolamento decorre dal 1/1/2021, fatta salva l'eccezione di cui all' art. 7, e cessa al 31/12/2021.

#### **Art. 12 Norme incompatibili**

Per tutto quanto non previsto nel presente Regolamento si applicano le disposizioni di cui al D.P.R. 107/2009 che non siano incompatibili con lo stesso.

**IL DIRIGENTE**  
**DELL'AREA DEMANIO PATRIMONIO LAVORO PORTUALE**  
**Dott. Pasquale FARAONE**

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
**C.A. (CP) Pietro PREZIOSI**

**IL PRESIDENTE**  
**C.A. (CP) Andrea AGOSTINELLI**