

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3251

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

TUCCI, GIUSEPPE GIANNI, DE LAURENTIIS, RANIELI

Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente
il riordino della legislazione portuale

Presentata il 9 ottobre 2002

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'esperienza di ormai oltre otto anni dalla data di entrata in vigore della legge 28 gennaio 1994, n. 84, consente di giudicare l'attuale composizione dei comitati portuali — organi di supporto al presidente dell'autorità portuale nell'individuazione degli indirizzi politico-economici-gestionali finalizzati allo sviluppo dei porti — ed i compiti ad essi assegnati, composizione alquanto pletorica e non più in sintonia con le necessità di semplificare le attività burocratiche-decisionali.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, ha sicuramente dato nuovo vigore alle attività portuali concorrendo alla ripresa dei trasporti marittimi che, comunque, dovranno essere ulteriormente migliorati e incentivati per rispondere alle nuove esigenze di trasporto delle merci in un'ottica di intermodalità sempre più spinta verso l'utilizzo del mare.

Per dare un tale impulso bisognerà garantire sempre maggiore flessibilità e speditezza alle procedure.

Per quanto concerne le opere pubbliche si è pervenuti in parte allo snellimento delle procedure grazie all'emanazione della legge obiettivo i cui risultati, tuttavia, saranno evidenti in sede di effettiva applicazione della stessa anche per le autorità portuali.

In previsione di definitive trasformazioni tendenti ad una maggiore privatizzazione della gestione dei porti in cui hanno sede le autorità portuali, si ritiene necessaria una modifica della composizione dei comitati portuali e delle loro attribuzioni al fine di dare impulso e sempre maggiore flessibilità e speditezza alle procedure.

È emersa altresì l'esigenza di sanare la sperequazione che è venuta a crearsi fra le autorità portuali nate dalla trasformazione

delle organizzazioni portuali e quelle di nuova istituzione.

L'articolo 28, comma 7, della legge n. 84 del 1994 (oggetto di modifica) recita: « Fino all'anno successivo a quello di completamento dei pagamenti di cui al comma 1, nei porti ove è istituita l'autorità portuale il 50 per cento del gettito della tassa di cui al comma 6 affluisce al bilancio dello Stato ».

La modifica dell'articolo 28 che si propone è finalizzata a sanare parzialmente la sperequazione che si è venuta a creare fra le autorità portuali nate dalla trasformazione delle organizzazioni portuali (da decenni, quindi, già strutturate od organizzate e pienamente operative) e quelle di nuova istituzione.

In pratica sulla base del principio di mutualità (articolo 28, comma 7) i mancati introiti (il 50 per cento delle tasse sulle merci) delle autorità portuali di nuova istituzione — penalizzate peraltro dalla totale mancanza di struttura, di mezzi e di personale — sono serviti a contribuire alla copertura dei mutui e dei debiti contratti dalle organizzazioni portuali.

A tale riguardo si propongono le seguenti modifiche alla legge n. 84 del 1994 che non comportano per lo Stato alcun onere finanziario aggiuntivo.

Articolo 9, comma 1:

1) abrogazione delle lettere *c)* e *d)* (rappresentante del Ministero delle finanze e rappresentante del Ministero dei lavori pubblici): la rappresentanza dei due Ministeri in seno al comitato portuale appare non indispensabile in quanto tra i compiti del presidente dell'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera *f)*, rientra quello di « (...) coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni (...) ». La presenza dei predetti rappresentanti in seno al comitato, inoltre, è ancora più da ritenere superata in seguito alle modifiche intervenute nella pubblica amministrazione, che hanno riguardato, in particolare: *a)* l'ex Ministero delle finanze,

unificatosi con il Ministero del tesoro con l'attuale denominazione di « Ministero dell'economia e delle finanze »; *b)* l'ex Ministero dei lavori pubblici, unificatosi con quello dei trasporti e della navigazione con la denominazione di « Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ». Infatti, rappresentanti dei predetti Dicasteri sono già parte integrante dell'autorità portuale in quanto componenti di un altro organo dell'ente, ovvero il collegio dei revisori dei conti che, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge n. 84 del 1994, risulta composto da tre membri nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di cui uno, con funzioni di presidente, designato dal Ministro dell'economia e delle finanze;

2) abrogazione della rappresentanza degli industriali, degli spedizionieri e degli autotrasportatori operanti in ambito portuale, lettera *i)* numeri 2), 4) e 6): le suddette categorie, non strettamente connesse alle attività portuali, risultano già rappresentate, in seno al comitato portuale, nella persona del presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura;

3) riduzione da sei (compreso il rappresentante dei dipendenti dell'autorità portuale) a tre del numero dei rappresentanti dei lavoratori: tale riduzione è la naturale conseguenza della necessità di equilibrare il numero dei rappresentanti dei lavoratori con quello dei rappresentanti dell'utenza a causa della precedente proposta di abrogazione della rappresentanza degli industriali, degli spedizionieri e degli autotrasportatori. Inoltre si ritiene ormai non necessaria la rappresentanza dei dipendenti dell'autorità portuale per l'avvenuta sottoscrizione in data 18 aprile 2001 del contratto collettivo nazionale di lavoro unico di riferimento dei lavoratori dei porti, che comprende anche quello dei dipendenti delle autorità portuali. Pertanto, sulla base della modifica proposta, si prevede la partecipazione dei dipendenti delle autorità portuali alle elezioni dei citati rappresentanti;

4) abrogazione della rappresentanza delle imprese ferroviarie: detta rappresentanza non si ritiene necessaria in quanto non si riscontra che nella maggioranza dei porti sede di autorità portuali siano operative imprese ferroviarie. Tale abrogazione risulta inoltre necessaria per rispettare l'equilibrio nel numero di rappresentanti tra le categorie dei lavoratori e degli utenti. Pertanto, sulla base della predetta proposta di modifica, il numero dei componenti del comitato portuale passerebbe da 21 a 12.

Articolo 9, comma 3.

1) Abrogazione della lettera *e*) relativa alle deliberazioni del comitato portuale in ordine alle concessioni di cui all'articolo 6, comma 5.

L'articolo 6, comma 5, cui fa riferimento il legislatore dispone che « l'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere *b*) e *c*), è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica ».

L'articolo 6, comma 1, lettere *b*) e *c*), cui fa riferimento il comma 5, riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale e l'affidamento ed il controllo dei servizi di interesse generale.

Esso recita: « 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 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 por-

tuale, 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 ».

Passando all'esame delle norme citate, si rileva che:

per quanto concerne la lettera *b*), la manutenzione ordinaria e straordinaria riguarda solo le parti comuni dell'ambito portuale (quindi di entità relativa) e le relative spese vengono previste dall'ente nel bilancio di previsione approvato non solo dal comitato portuale ma anche dal collegio dei revisori dei conti e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Inoltre le spese realmente sostenute vengono registrate nel conto consuntivo approvato sempre dal comitato portuale, dal collegio dei revisori dei conti e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze. Infine, sia il bilancio di previsione che il conto consuntivo subiscono l'ulteriore controllo della Corte dei conti. Come appare evidente, anche in considerazione dei tempi necessari per lo svolgimento della gara pubblica nel rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici, l'attuale *iter* burocratico che prevede una deliberazione specifica da parte del comitato portuale (come quella che si propone di abrogare) per l'attività di semplice manutenzione appare effettivamente ridondante, superfluo e di assoluto pregiudizio anche all'effettuazione di urgenti interventi manutentori per la sicurezza sul lavoro, sulla strada, eccetera;

per quanto concerne la lettera *c*), l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale non comportano spese per le autorità portuali. Infatti, l'affidamento mediante gara pubblica dei predetti servizi viene realizzato nei confronti delle società aggiudicatrici dietro la corresponsione di un corrispettivo che costituisce entrata dell'ente. Il comitato portuale, anche se viene accolta la proposta di abrogazione della specifica deliberazione nel merito, ha comunque la possibilità di conoscere e controllare l'attività sia in sede di approvazione del conto consuntivo (riscontrandola fra le entrate) che in sede di approvazione della relazione annuale che l'autorità portuale è tenuta a presentare al comitato medesimo entro il 30 aprile di ogni anno. È di tutta evidenza come anche in questo caso ci si trovi davanti ad un *iter* burocratico ripetitivo e ridondante.

2) Abrogazione della lettera *g*) relativa 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: l'argomento oggetto di deliberazione riguarda le concessioni di banchine ed aree a terminalisti per lo svolgimento di attività di sbarco ed imbarco delle merci.

L'attuale specifica deliberazione nel merito da parte del comitato portuale appare non indispensabile in quanto il comitato medesimo delibera in ordine all'adozione e all'approvazione:

a) del piano regolatore portuale (che è un piano particolareggiato) il quale prevede, tra l'altro, la destinazione sia delle aree che delle banchine;

b) del piano operativo triennale, documento con il quale l'autorità portuale individua gli obiettivi e le strategie di sviluppo del porto;

c) della relazione annuale su tutta l'attività svolta dall'ente.

Si ritiene, dunque, che, anche in questo caso, l'*iter* burocratico sia ridondante e suscettibile di snellimento.

Articolo 10, comma 3.

La figura del segretario generale dell'autorità portuale è particolarmente importante per la vita di un'autorità portuale in quanto sovrintende a tutta l'attività tecnica ed amministrativa, cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale, elabora il piano regolatore portuale, eccetera.

Trattandosi, quindi, di persona avente un rapporto di fiducia con il presidente, la modifica proposta consente al presidente medesimo di poter scegliere se rinnovare più di una volta il contratto quadriennale del segretario generale (mantenendo continuità delle conoscenze delle problematiche e delle procedure), ferma restando la facoltà, prevista dalla legge, di procedere in ogni momento alla revoca dell'incarico.

Articolo 28.

Con la legge n. 84 del 1994 vengono istituite in 18 porti nazionali le autorità portuali (Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia) poi diventati 23 con l'inserimento di Piombino, Gioia Tauro, Olbia, Augusta e Salerno, enti di diritto pubblico non economico.

Di queste, 14 autorità portuali sono state istituite in porti già sede di organizzazione portuale, intendendosi per tali:

a) il provveditorato al porto di Venezia;

b) il consorzio autonomo del porto di Genova;

c) l'ente autonomo del porto di Palermo;

d) il consorzio per il porto di Civitavecchia;

e) l'ente autonomo del porto di Trieste;

f) l'ente autonomo del porto di Savona;

g) il consorzio autonomo del porto di Napoli;

h) le aziende dei mezzi meccanici (Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina) di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni;

i) i consorzi costituitisi nei porti di Bari e Brindisi.

Le altre nove autorità portuali (Taranto, Catania, Marina di Carrara, Ravenna e, successivamente, Piombino, Gioia Tauro, Olbia, Augusta e Salerno) sono state istituite nei porti in cui non preesisteva alcuna organizzazione portuale.

L'articolo 13 della legge n. 84 del 1994 stabilisce quali sono le risorse finanziarie delle autorità portuali ed al comma 1, lettera c), in particolare recita: «salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, dal gettito delle tasse 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».

L'articolo 28, comma 7 (oggetto di modifica) recita: «Fino all'anno successivo a quello di completamento dei pagamenti di cui al comma 1, nei porti ove è istituita l'autorità portuale il 50 per cento del gettito della tassa di cui al comma 6 affluisce al bilancio dello Stato».

Da informazioni assunte presso le istituzioni competenti è notorio che i pagamenti di cui al comma 1 dell'articolo 28 (cioè, quelli riferiti alle «rate di ammor-

tamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali») sono decennali e, pertanto, scadranno il 31 dicembre 2003. A decorrere dall'anno successivo a tale data, ovvero il 1° gennaio 2005, il gettito delle tasse sulle merci che affluirà alle autorità portuali sarà pari al 100 per cento.

Si è a conoscenza che, alla data odierna, l'ammontare residuo delle predette rate di ammortamento (riferite a tutte le organizzazioni portuali che al tempo contrassero i mutui) è stimabile in circa 20 miliardi di vecchie lire.

L'eseguità della somma è stata di recente motivo di intervento diretto, anche da parte dell'Associazione dei porti italiani, sul Ministro delle infrastrutture e dei trasporti affinché sia anticipata la scadenza al 31 dicembre 2002 allo scopo di far affluire nelle casse delle autorità portuali, già a decorrere dal 1° gennaio 2003 (anziché dal 1° gennaio 2005) il 100 per cento delle tasse sulle merci. Tale proposta è all'esame del Ministro e delle altre istituzioni interessate.

La modifica che si propone è finalizzata a sanare parzialmente la sperequazione che si è venuta a creare fra le autorità portuali nate dalla trasformazione delle organizzazioni portuali (da decenni, quindi, già strutturate ed organizzate e pienamente operative) e quelle di nuova istituzione. In pratica, sulla base del principio di mutualità (articolo 28, comma 7) i mancati introiti (il 50 per cento delle tasse sulle merci) delle autorità portuali di nuova istituzione — penalizzate peraltro dalla totale mancanza di struttura, di mezzi e di personale — sono serviti a contribuire alla copertura dei mutui o dei debiti contratti dalle organizzazioni portuali.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) le lettere c) e d) del comma 1 sono abrogate;

b) alla lettera i) del comma 1, alinea, la parola: « sei » è sostituita dalla seguente: « tre », i numeri 2), 4) e 6) della medesima lettera i) sono abrogati; all'ultimo periodo, le parole: « , fatta eccezione del rappresentante di cui al numero 6) che è designato dal comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori » sono soppresse;

c) la lettera l) del comma 1 è sostituita dalla seguente:

« l) da tre rappresentanti dei lavoratori eletti dai lavoratori delle imprese che operano nel porto, ivi compresi i dipendenti dell'autorità portuale, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

d) la lettera l-bis) del comma 1 è abrogata;

e) al comma 2, le parole: « di cui alle lettere i), l) e l-bis) del comma 1 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui alle lettere i) e l) del comma 1 »;

f) le lettere e) e g) del comma 3 sono abrogate.

ART. 2.

1. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « per una sola volta » sono soppresse.

ART. 3.

1. Al comma 7 dell'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: « Fino all'anno successivo a quello di completamento dei pagamenti di cui al comma 1, » sono sostituite dalle seguenti: « Fino al 31 dicembre 2002 ».

€ 0,26

Stampato su carta riciclata ecologica



14PDL0038260