

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 749

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile**

(TESINI)

di concerto col Ministro della difesa

(ANDÒ)

col Ministro dei lavori pubblici

(MERLONI)

e col Ministro del tesoro

(BARUCCI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 NOVEMBRE 1992

Disposizioni in materia di ordinamento portuale

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	12

ONOREVOLI SENATORI. - L'esigenza di affrontare con determinazione i problemi della portualità italiana e di trovare soluzioni ai nodi strutturali che ne mortificano lo sviluppo non ha bisogno di venire sottolineata.

Fin dagli anni '80, il legislatore si era dato carico di un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti autonomi e delle aziende portuali, nonché di riassetto delle relative gestioni; con l'articolo 4 del decreto-legge 20 dicembre 1984, n. 859, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 20, oltre ad autorizzare anticipazioni per il ripiano delle passività finanziarie degli enti, si disponeva l'istituzione di una apposita commissione per la predisposizione dell'indicato progetto.

Peraltro, la perdurante inerzia nell'adozione di riforme strutturali ha comportato un ulteriore aggravarsi delle passività fino a determinare misure di commissariamento di alcune gestioni. Nell'imminenza del Mercato comune europeo la situazione non è ulteriormente sostenibile ed è solo da dire che le vivaci, spesso accese, discussioni, che hanno posto in luce la persistenza di contrasti di interesse finora non composti, debbono ormai concretizzarsi in proposte operative di effettiva praticabilità.

Il completamento dell'integrazione economica europea pone al nostro Paese scadenze ben precise ed ineludibili; la Commissione delle Comunità europee, inoltre, dopo la sentenza della Corte di giustizia C-179/90 del 10 dicembre 1991, che ha sancito la fine del monopolio legale delle compagnie portuali, ha perentoriamente accelerato i tempi intimando l'abolizione o la modifica di tutte le norme, le prassi e gli adempimenti in concessione in contrasto con il Trattato di Roma.

La censura della Commissione è caduta, in primo luogo, sul versante del lavoro

portuale, cioè sulla riserva a favore delle compagnie e dei gruppi portuali riconosciuta dall'articolo 110 del codice della navigazione per l'esecuzione delle operazioni portuali; ma gli stessi principi non possono non estendersi a tutte le attività economico-produttive del porto, investendo direttamente le attuali gestioni degli enti e dei consorzi portuali, nonché delle aziende dei mezzi meccanici, che, nella loro veste di enti pubblici economici, accomunano con le attività di natura imprenditoriale anche delicate funzioni pubbliche e talvolta esercitano anche un ruolo, spesso ibrido e confuso, di intervento sociale, senza una chiara definizione degli obiettivi da perseguire.

Per non lasciare prive di risposta le richieste della Commissione il Governo ha già presentato un disegno di legge, recante «Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale», attualmente all'esame del Senato (atto Senato n. 578).

Il provvedimento ha il duplice scopo di consentire alle imprese portuali di avvalersi delle prestazioni lavorative di più compagnie diverse, o anche di utilizzare liberamente personale del tutto estraneo alle compagnie, nonché di avviare la trasformazione delle compagnie e dei gruppi portuali attualmente esistenti in società per azioni, per non deprimere i livelli occupazionali e creare una maggiore competitività. Il provvedimento è stato da ultimo trasfuso nel decreto-legge 19 ottobre 1992, n. 409, portato pur esso all'esame del Senato (atto Senato n. 708), attesa l'urgenza dell'adeguamento alle istanze della Commissione, che vuole evitare ogni interferenza esterna alla organizzazione delle imprese, per non incidere sulle libere scelte dell'imprenditore di disporre e modulare i fattori produttivi secondo le sue capacità ed esigenze; inol-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tre, le tariffe dei servizi non debbono avere alcun carattere autoritativo, ma derivare dal gioco della domanda e dell'offerta in un sistema di libero mercato. Corollario di tale principio è l'evidenziazione dei costi industriali per dare trasparenza al processo di formazione del prezzo complessivo; l'obiettivo deve essere raggiunto attraverso forme di pubblicità idonee ad assicurare il continuo confronto dei prezzi e dei servizi e quindi, con l'aumento delle possibilità di scelta degli operatori, a stimolare una sana competizione.

Il presente disegno di legge si pone, quindi, come il necessario completamento di quello contenente disposizioni in materia di lavoro portuale (e del corrispondente decreto-legge) e rappresenta una disciplina organica che fa leva sulla gestione del porto aperto a più imprese operanti con pari opportunità ed in regime di piena concorrenza: ogni operatore, nell'esercizio dell'impresa, deve poter organizzare liberamente le proprie strutture in modo da offrire un servizio completo, assicurando il trasporto da stiva a destinazione ad un prezzo predeterminato, comprensivo di tutti gli oneri connessi al ciclo operativo. Devono pertanto cadere le infrastrutture artificiose e le barriere intermedie che finora hanno ostacolato il libero svolgimento delle iniziative, rispondendo solo a logiche protezionistiche non più consentite nel mercato comunitario; ed è ben noto che la riserva del lavoro portuale non è, attualmente, il solo elemento distorsivo del sistema.

Ma, indipendentemente dal pur doveroso, anzi obbligatorio, adeguamento alla normativa comunitaria, sussistono fondamentali ragioni economiche e di interesse generale per rendere non ulteriormente rinviabile la riforma dell'ordinamento portuale.

Non sono mancati, invero, negli ultimi anni, interventi legislativi volti, in primo luogo, ad alleggerire le tensioni più evidenti attraverso il progressivo adeguamento della manodopera ai servizi portuali effettivamente richiesti (i dipendenti portuali, ammontanti a 21.000 unità nel 1983, sono attualmente 6.800); in secondo luogo, a ripianare le ricorrenti passività finanziarie.

Le numerose leggi susseguitesi nel tempo (decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230; legge 13 agosto 1984, n. 469; decreto-legge 20 dicembre 1984, n. 859, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 20; decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26; decreto-legge 13 marzo 1988, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 1988, n. 153; decreto-legge 9 gennaio 1989, n. 4, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 marzo 1989, n. 85; decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58) si sono limitate a ricomporre momenti di frizione, lasciando sopravvivere schemi e strutture spesso opposte al gioco della libera concorrenza, senza incidere sul sistema nè uscire dal processo involutivo.

Sussistono, peraltro, ulteriori aspetti sui quali è necessario formulare brevi considerazioni.

La classificazione dei porti è ancora quella del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, dettata in funzione delle condizioni dei traffici dell'epoca, in un Paese che aveva da poco conseguito l'unità nazionale.

I limiti quantitativi di traffico all'epoca fissati ai fini della classificazione dei porti furono in breve tempo raggiunti e superati da numerosi scali marittimi nazionali. Per evitare dispersioni di interventi e di risorse, si pensò di individuare alcuni porti principali, ove si andavano sviluppando correnti di traffico vitali per l'economia nazionale, rendendoli sedi di enti o consorzi portuali. Detti enti o consorzi, figure giuridiche pubbliche economiche, hanno svolto congiuntamente funzioni di natura amministrativa (con l'espletamento di compiti già di spettanza delle capitanerie di porto) ed altresì attività gestionali, in proprio o attraverso la partecipazione in società private costituite anche con il capitale degli enti medesimi.

Sul piano imprenditoriale, i risultati non sono stati positivi; in via generale e salvo poche eccezioni, non sono stati del resto

positivi i risultati di tutti gli enti pubblici economici, anche al di fuori del settore della portualità.

Causa principale di tale insuccesso non sono tanto la contraddittorietà intrinseca del concetto di ente pubblico economico e l'ambiguità di un organismo che, per definizione, persegue finalità pubbliche con gli strumenti dei privati, quanto piuttosto la commistione tra i poteri autoritativi propri dell'amministrazione pubblica e l'esercizio di attività di produzione e gestione commerciale.

Gli enti, infatti, hanno potuto avvalersi di posizioni di monopolio dimostratesi, nel tempo, dannose per l'assenza di competitività e per il disinteresse verso il mercato. Gli investimenti, poi, operati secondo un disegno sociale meritevole certamente di considerazione, ma con scarsa attenzione alla effettiva redditività (per lo meno nel breve periodo) non hanno consentito di evitare un progressivo indebitamento, giunto in alcuni casi a livelli assolutamente inaccettabili.

È ormai manifesta l'inconcludenza di ulteriori interventi tampone o di portata provvisoria; occorre ricercare rimedi di carattere strutturale.

Le linee portanti del provvedimento possono ricondursi all'individuazione di due elementi di riferimento: da un lato, l'organismo pubblico, denominato Autorità portuale, con funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle attività portuali; dall'altro lato, gli operatori, titolari della gestione produttiva e commerciale del porto.

È escluso ogni interesse diretto o indiretto dell'Autorità portuale nell'attività dei privati; gli stessi debbono operare con la loro organizzazione economico-produttiva ed a loro rischio e pericolo.

L'Autorità portuale ha il compito, intanto, di vigilare sulla correttezza e funzionalità del sistema; ma ha soprattutto il compito di controllare l'efficienza produttiva e la qualità dei servizi offerti dalle imprese. Tale potere non è fine a se stesso, perchè è funzionale ai compiti di indirizzo e programmazione stabiliti per lo sviluppo speci-

fico del porto ed il suo inserimento nel tessuto produttivo assegnatogli nel quadro delle linee direttive stabilite dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET).

L'Autorità portuale diventa così, a pieno titolo, l'organo propulsivo, nell'ambito del porto, degli obiettivi prefissati in sede di programmazione economica nel trasporto; ed è la struttura pubblica responsabile del loro raggiungimento.

L'organizzazione ed i poteri dell'Autorità portuale appaiono coerenti con l'indicata impostazione. L'agilità di manovra è assicurata dalla presenza di due soli organi, il presidente ed il comitato portuale, il primo dei quali ha compiti manageriali e di effettiva organizzazione e guida; il secondo si pone, invece, come organo deliberativo e di supporto del presidente ed è caratterizzato dalla preponderante presenza delle categorie imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali. È prevista la presenza di un organo rappresentativo della regione e dei comuni interessati, per l'opportunità di un collegamento tra i problemi del porto e gli indicati enti territoriali. L'Autorità portuale si configura pertanto, essenzialmente, strumento per il governo dell'attività delle imprese, al fine di enfatizzarne l'aspetto manageriale.

Gli elementi di novità che caratterizzano il provvedimento sono dunque assai significativi: da un lato, la trasformazione degli enti portuali, nonchè delle aziende dei mezzi meccanici, in imprese, secondo il modello introdotto col decreto-legge 5 dicembre 1991, n. 386, convertito dalla legge 29 gennaio 1992, n. 35, e ridisegnato in forma più compiuta e definita col decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359; contestualmente, la qualificazione ed il rilancio dell'impresa portuale, non con riferimento all'abilitazione all'esercizio di attività portuali (il cui presupposto resterebbe pur sempre un atto autorizzatorio, e quindi una forma non ammessa in sede comunitaria perchè suscettibile di trasformarsi in misura indiretta di protezione per alcune imprese), ma con esclusivo riferimento all'oggetto dell'attivi-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tà e quindi al libero esplicarsi delle iniziative imprenditoriali più qualificate e meritevoli, premiando il dinamismo e la professionalità.

Naturalmente, atteso l'elevato tecnicismo che caratterizza le attività portuali, la rilevanza economica dei servizi offerti e prodotti ed i riflessi nei riguardi dell'indotto, si rende necessaria la presenza di un'autorità pubblica efficiente e responsabilizzata.

A questo riguardo si vuol dare un segnale inequivoco di mutamento rispetto alla situazione attuale, introducendo uno strumento al passo con gli altri Paesi industriali a vocazione marittima, diverso dagli organismi burocratici tradizionali e sufficientemente snello ed autonomo per poter prendere tempestivamente ed efficacemente le decisioni di propria competenza. Dove cioè la complessità delle realtà portuali suggerisce di superare le strutture amministrative ordinarie, è necessario introdurre moduli più elastici, che consentano l'utilizzazione, anche nell'esercizio delle funzioni autoritative, del contributo e dell'apporto di esperienze derivanti dalla conoscenza dei mercati e dei grandi itinerari di traffico internazionali, che solo dei *managers* di provata capacità e professionalità sono in grado di garantire.

Senza rinnegare o disperdere valori già acquisiti, professionalità già esercitate negli enti e consorzi attualmente operanti, è perciò necessario aprire la porta all'innovazione e prepararsi al confronto con le realtà degli altri Paesi concorrenti, cercando adeguati spazi e possibilità di sviluppo. L'Autorità portuale è strutturata appositamente per raggiungere questo scopo.

L'articolo 1 del provvedimento individua nel CIPET l'organo primario cui sono demandati i compiti di studio e programmazione per l'organizzazione e lo sviluppo dei porti e delle loro strutture. In conseguenza è espressamente abrogato il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, che, in attesa dell'istituzione del CIPET, istituiva comitati di studio per l'organizza-

zione e lo sviluppo delle infrastrutture portuali. È possibile così comporre ad unità il pluralismo attualmente esistente, tenendo presente che il sistema dei trasporti va unitariamente considerato, se si vogliono raggiungere gli obiettivi della funzionalità e dell'efficienza e privilegiare l'integrazione e l'intermodalità.

L'articolo 2 detta una nuova classificazione dei porti in sostituzione di quella risalente al 1885. La nuova classificazione privilegia la rilevanza economica dei porti ed il loro inserimento nella realtà internazionale, inframediterranea e nazionale, ovvero regionale.

Ferma l'appartenenza alla prima categoria dei porti riguardanti la difesa militare e la sicurezza dello Stato, che sono di preminente interesse nazionale, la novità della classificazione proposta riguarda i porti della seconda e della terza categoria e l'elemento distintivo è dato dalla loro rilevanza economica.

Nella seconda categoria sono individuate due classi, la prima delle quali concerne i porti di rilevanza economica internazionale, mentre la seconda riguarda i porti di rilevanza economica inframediterranea e nazionale. Il criterio di differenziazione è dato dal bacino di utenza attuale e potenziale, dall'assetto tecnico degli scali, dal sistema di collegamenti viari e ferroviari, dall'assetto infrastrutturale del territorio.

La terza categoria comprende pure due classi, a seconda che si tratti di porti di rilevanza economica interregionale e regionale ovvero di porti turistici e da diporto.

È prevista la rivisitazione della classificazione dei porti secondo i nuovi criteri previsti dal provvedimento, attraverso un decreto dei Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, previa delibera del CIPET. La classificazione è suscettibile di modificazioni con analoga procedura.

Con l'articolo 3 si definiscono la programmazione e la realizzazione delle opere portuali. Sono precisate le finalità del piano regolatore portuale e razionalizzate le norme per la formazione e l'approvazione del piano medesimo. Non vengono in alcun modo modificate le competenze delle altre

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Amministrazioni, in particolare del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero della difesa, ritenendosi che nell'ambito urbanistico sia preferibile continuare ad utilizzare gli strumenti già disponibili e sperimentati, evitando la tentazione di introdurre, con norme eccezionali, meccanismi nuovi, che dovrebbero avere lo scopo di accelerare le procedure, ma che in realtà si sono finora dimostrati elementi distorsivi del sistema ordinario.

Vengono pertanto espressamente confermate le competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'unica modifica di rilievo, nei porti in cui viene istituita l'Autorità portuale, è l'elaborazione del piano da parte degli uffici dell'Autorità medesima (articolo 8, comma 1, lettera e) e l'adozione dello schema così predisposto da parte del comitato portuale. Appare invero evidente l'opportunità che sia rimessa in primo luogo all'Autorità portuale, per adempiere efficacemente alle incombenze che le sono demandate, la predisposizione di uno degli atti di programmazione più importanti per la propria attività.

I piani regolatori portuali, per i porti della seconda e della terza categoria (non essendo prevedibile un piano regolatore per i porti riguardanti la difesa militare e la sicurezza dello Stato), dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono sottoposti, prima della loro approvazione, alla deliberazione del CIPET ai fini della verifica di conformità alle direttive del Comitato stesso.

Rientra nella programmazione anche la definizione degli oneri per la realizzazione delle opere, in quanto legate alle risorse disponibili. Come criterio generale si stabilisce che per i porti della prima categoria gli oneri sono a carico dello Stato; per i porti della seconda categoria, sono a carico dello Stato le opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale (canali marittimi, dighe foranee di difesa, bacini e banchine); per i porti della terza categoria, sempre relativamente alle opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale, gli oneri relativi sono a carico della regione o delle regioni interessate, fermo quanto previsto

dall'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616. È salvaguardata la posizione delle regioni a statuto speciale, per le quali le nuove disposizioni trovano applicazione nei limiti dei rispettivi statuti.

Viene, come accennato, prevista una netta differenziazione tra le opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale e gli interventi relativi agli arredi meccanici, agli edifici ed alle opere in genere funzionali alle operazioni portuali.

Questi ultimi interventi, infatti, sono sempre a carico degli operatori che conseguono il diritto all'utilizzazione delle aree portuali e delle banchine; invece, le opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale, normalmente a carico dello Stato e/o delle regioni, possono essere assunte anche dagli operatori anzidetti, verso diversa definizione dei canoni a loro carico.

La ripartizione delle risorse disponibili è effettuata dal CIPET per tutte le opere a carico dello Stato; le regioni potranno impiegare le loro risorse, in conformità ai piani regionali di trasporto o ai piani di sviluppo economico-produttivo, secondo le linee di coordinamento eventualmente fissate dal CIPET.

Il piano regolatore portuale e le relative varianti sono sottoposti, prima della loro approvazione, alla procedura di valutazione di impatto ambientale.

L'articolo 4 istituisce le Autorità portuali nei porti già sedi di enti e consorzi portuali, nonché nei porti di Ravenna, Livorno, La Spezia, Bari, Catania, Ancona e Cagliari. Si fa presente che la istituzione di Autorità portuali in Bari è stata effettuata in quanto l'anzidetta città è inserita in un'area metropolitana ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142; nelle altre città in relazione al traffico merci e/o passeggeri da esse riscontrato.

Tale preventiva individuazione (conseguente ad una attenta ricognizione della situazione in atto esistente) non comporta cristallizzazione alcuna, perchè altre Autorità portuali potranno essere istituite con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mercantile, sentito il CIPET, nei porti che presentino determinati livelli di traffico (merci, contenitori o passeggeri) e rispondano altresì a determinate caratteristiche qualitative; con la stessa procedura, modificandosi le prospettive di sviluppo del porto, l'Autorità portuale può venire soppressa.

Come già detto nella parte introduttiva, l'istituzione dell'Autorità portuale, con compiti che parzialmente si sovrappongono o si sostituiscono alle strutture ordinarie dell'Amministrazione, si giustifica nelle situazioni di particolare complessità, in cui appare opportuna la presenza di capacità manageriali attente allo sviluppo produttivo del porto e alla perfetta efficienza delle strutture.

Venendo meno i presupposti di crescita, non appare produttivo il modulo procedimentale proposto e l'Amministrazione può ben soddisfare a tutte le esigenze pubbliche con le proprie ordinarie strutture.

Sono organi dell'Autorità portuale il presidente ed il comitato portuale; gli uffici sono invece rappresentati dal segretario generale e da una segreteria tecnico-operativa.

Alle spese di funzionamento delle Autorità portuali si provvede attraverso aperture di credito intestate al segretario generale, che assume quindi la veste di funzionario delegato.

Gli articoli 5 e 6 stabiliscono rispettivamente i compiti del presidente e del comitato portuale, nonché la composizione di quest'ultimo.

Il presidente, scelto tra esperti di alta qualificazione professionale, è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore economico-transportistico-portuale, ed è l'organo che indirizza e coordina l'attività dell'Autorità e svolge funzioni di carattere manageriale con ampi poteri di intervento e di vigilanza in tutte le attività.

Il presidente è affiancato, nell'esercizio dei suoi poteri, dal comitato portuale, chiamato ad esprimere il proprio parere sugli atti di maggiore rilevanza.

Il comitato portuale è composto dal comandante del porto sede dell'Autorità portuale, con funzioni di vice presidente, da un rappresentante del Ministero delle finanze, da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici nonché dal presidente della giunta regionale (ovvero dall'assessore regionale ai trasporti), dal sindaco o dai sindaci dei comuni interessati (o dall'assessore o dagli assessori ai trasporti), dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (o dal segretario generale), da tre rappresentanti scelti tra le categorie armatoriali, imprenditoriali, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e dei raccomandatari, nonché da un pari numero di rappresentanti dei lavoratori.

L'esigenza di efficienza e funzionalità dell'organismo è realizzata attraverso l'obbligatoria previsione di un piano operativo triennale che il comitato portuale deve approvare entro sessanta giorni dal suo insediamento. Il piano operativo triennale contiene le strategie di sviluppo delle attività portuali, gli interventi necessari per la realizzazione degli obiettivi prefissati, la spesa occorrente per gli interventi ed i mezzi di copertura.

La mancata realizzazione degli obiettivi prefissati nel piano comporta lo scioglimento degli organi dell'Autorità portuale (articolo 7).

L'articolo 8 determina le funzioni del segretario generale, che è l'organo amministrativo di vertice preposto alla segreteria tecnico-operativa e cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale.

Il trattamento economico del segretario generale è pari a quello spettante al dirigente generale dello Stato di livello C. In materia di contratti, sono attribuiti al segretario generale i compiti previsti dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

L'articolo 9 stabilisce il limite massimo di organico della segreteria tecnico-operativa (che non deve superare le cinquanta unità) e dispone che, in sede di prima applicazione della legge, i posti siano coperti attraverso

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

so il personale degli enti e dei consorzi portuali, attraverso criteri di scelta preventivamente stabiliti dal presidente e dal segretario generale, secondo le esigenze organizzative e funzionali dell'Autorità portuale.

L'articolo 10 reca una disciplina parzialmente innovativa dell'attuale regime delle concessioni delle aree e delle banchine portuali. In primo luogo, è stabilito che non possa procedersi alle concessioni se non previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie.

Inoltre il rilascio della concessione è subordinato all'accertamento, nel destinatario dell'atto concessorio, di requisiti concernenti essenzialmente le capacità tecnico-organizzative e finanziarie, nonché la presentazione di un piano di sviluppo per l'incremento dei traffici e la produttività del porto.

La mancata attuazione del piano, il ritardo negli investimenti e gli atti pregiudizievoli al raggiungimento degli obiettivi prefissati comportano la decadenza dalla concessione.

Le concessioni esistenti sono poi sottoposte a rivisitazione e possono essere revocate, con salvezza dei diritti del concessionario, qualora non in linea con gli obiettivi di sviluppo stabiliti dall'Autorità portuale.

Il regime concessorio può essere sostituito con lo strumento previsto dall'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, che consente la stipulazione di accordi con l'applicazione delle regole generali del codice civile.

L'articolo 11 richiama le attribuzioni dell'Autorità marittima, per definire i rapporti della medesima nei riguardi dell'Autorità portuale.

L'articolo 12 prevede il referto annuale della Corte dei conti al Parlamento sui risultati conseguiti da ciascuna Autorità portuale.

L'articolo 13, in vista della trasformazione degli attuali enti e consorzi portuali in società per azioni, per lo svolgimento in regime di libera concorrenza di attività di carattere

economico-produttivo, prevede il commissariamento degli enti e dei consorzi medesimi per la durata non superiore ad un anno.

Il commissario, da nominarsi con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro del tesoro, ha il compito di redigere una situazione patrimoniale, economica e finanziaria al 31 dicembre 1992 e di trasmetterla, nei sessanta giorni successivi alla nomina, ai Ministeri della marina mercantile e del tesoro per le ulteriori iniziative da assumere. Poiché l'attività del commissario, che naturalmente sarà limitata per quanto riguarda l'attività dell'ente alla sola ordinaria amministrazione, verrà a costituire idealmente una continuazione dell'attuale ente, con interventi peraltro correttivi per la razionalizzazione e l'economicità della gestione, si prevede che non vi saranno oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, ma anzi possibili economie rispetto alla spesa dell'anno 1992.

È da far presente che l'articolo 5, comma 2, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 26 del 1987, prevedeva il ricorso al commissario straordinario nell'ipotesi che gli enti presentassero bilanci con disavanzi di gestione che non era possibile coprire. La previsione del comma 2 dell'articolo 13 del disegno di legge è pertanto completamente in linea con le scelte precedentemente operate dal legislatore.

Le disposizioni dell'articolo 13 si applicano, inoltre, anche alle aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni.

L'articolo 14 dispone il trasferimento al Ministero della marina mercantile del Servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali appartenente, attualmente, al Ministero dei lavori pubblici.

In proposito occorre premettere che il Servizio per l'escavazione dei porti marittimi venne istituito come Ufficio tecnico centrale presso il predetto Ministero con regio decreto 27 febbraio 1927.

Compiti dell'Ufficio erano:

a) raccogliere e coordinare gli elementi relativi ai lavori di escavazione in tutti i porti;

b) approntare le perizie di gestione dei convogli effossori dell'Amministrazione per l'esecuzione dei lavori in economia e dirigere la gestione tecnica di tali convogli.

Spettava all'Ufficio tecnico centrale la redazione delle perizie per le spese di gestione dei convogli, la determinazione della parte dei lavori che era possibile eseguire a mezzo dei convogli stessi, la predisposizione del programma di impiego.

Nel caso, invece, di escavazioni in economia, spettavano agli uffici del genio civile la direzione dei lavori e la designazione delle zone da escavare, dei fondali da raggiungere, dei luoghi delle discariche e la verifica delle opere compiute, con esclusione però di ogni ingerenza nella gestione tecnico-amministrativa dei convogli, in quanto di esclusiva competenza dell'Ufficio tecnico centrale.

Per le spese relative ai lavori di escavazione per conto dello Stato vennero istituiti appositi capitoli nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e così pure il personale per il funzionamento dell'Ufficio apparteneva ai ruoli del Ministero dei lavori pubblici.

Col successivo regio decreto 5 luglio 1934, l'Ufficio tecnico centrale di escavazione assunse la denominazione di Servizio per l'escavazione dei porti marittimi e il direttore del Servizio fu posto alle dirette dipendenze del direttore generale della viabilità e dei porti.

Con la legge 5 gennaio 1953, n. 24, modificata con la legge 19 luglio 1959, n. 551, e con la legge 19 ottobre 1965, n. 1205, il disimpegno dell'attività relativa alle opere marittime, già di competenza degli ordinari uffici del genio civile e delle sezioni autonome del Servizio per l'escavazione dei porti marittimi, è stato trasferito agli uffici del genio civile per le opere marittime appositamente istituiti, con contestuale soppressione delle sezioni autonome del genio civile del Servizio per l'escavazione dei porti marittimi, istituite con l'articolo 3 del regio decreto 5 luglio 1934.

Dalla data di entrata in vigore della citata legge n. 24 del 1953, le attività relative al

Servizio per l'escavazione dei porti marittimi, pur facendo capo all'Ufficio tecnico centrale, sono affidate agli uffici del genio civile per le opere marittime, cui compete ogni attribuzione afferente il demanio marittimo e le sue pertinenze, nonchè tutte le costruzioni che comunque vi insistono.

Con l'istituzione dell'Autorità portuale e con l'attribuzione, al presidente dell'Autorità medesima, del compito di assicurare la navigabilità nell'ambito portuale e di provvedere al mantenimento dei fondali, sulla base di progetti vistati dall'ufficio del genio civile per le opere marittime, appare razionale, per la riorganizzazione del Servizio per l'escavazione dei porti e l'elaborazione di un programma di interventi più tempestivi ed efficienti, prevedere il trasferimento del Servizio stesso al Ministero della marina mercantile, al fine anche di una migliore organizzazione del lavoro e della piena utilizzazione delle risorse disponibili.

In effetti, allorché il Servizio per l'escavazione dei porti fu inquadrato nel Ministero dei lavori pubblici, non esisteva ancora il Ministero della marina mercantile (istituito con decreto del Capo provvisorio dello Stato 13 luglio 1946, n. 26), cui istituzionalmente compete sovrintendere ai servizi dei porti e delle spiagge, nonchè all'applicazione delle leggi sulla navigazione, sulla polizia e sulla sanità marittima.

Risulta quindi maggiormente produttiva la riunificazione delle competenze gestionali sotto un'unica Amministrazione, ferme le primarie attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici per quanto attinente agli aspetti progettuali e di fattibilità delle opere.

L'articolo 14 prevede pertanto il trasferimento del Servizio e dei corrispondenti capitoli di spesa dall'uno all'altro Ministero, demandando ad un successivo regolamento l'organizzazione interna del Servizio stesso.

L'articolo 15 individua le risorse finanziarie dell'Autorità portuale, costituite dai contributi ordinari dello Stato, ai sensi della normativa vigente, dai canoni di concessione delle aree, dai proventi di autorizzazioni di attività e servizi portuali, dalla devoluzione delle tasse e sovrattasse

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di ancoraggio, nonchè dalle tasse sulle merci e passeggeri sbarcati ed imbarcati; il tutto nella stessa misura attualmente prevista a favore degli enti e dei consorzi portuali, nonchè delle aziende dei mezzi meccanici, restando confermata la continuità della spesa precedente e la corrispondente copertura.

Le predette risorse confluiscono in un unico capitolo di entrata del bilancio dello Stato per essere assegnate ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile. Le entrate e le spese vengono così riacquisite nell'ambito della contabilità generale dello Stato, essendo esclusa l'autonomia contabile dell'Autorità portuale con riguardo ai mezzi finanziari forniti direttamente dallo Stato o comunque pertinenti allo Stato medesimo.

L'articolo 16 stabilisce il regime transitorio per evitare soluzioni di continuità durante il regime di commissariamento e nell'avvio della delicata fase di trasformazione in società per azioni degli enti

portuali, dei consorzi e delle aziende dei mezzi meccanici. Restano pertanto in vigore, fino alla data di entrata in funzione delle Autorità portuali nonchè fino alla deliberazione dello statuto delle società per azioni derivanti dalle trasformazioni, le norme legislative e regolamentari che disciplinano gli organismi attualmente esistenti.

Spetta al commissario di cui all'articolo 13, comma 2, provvedere al trasferimento alle Autorità portuali dei beni del demanio marittimo di pertinenza delle Autorità stesse; gli altri beni demaniali non di pertinenza delle Autorità portuali sono poi dal commissario trasferiti alle competenti Autorità marittime e locali.

Si ribadisce che il provvedimento non comporta alcun onere aggiuntivo di spesa, dando invero solamente avvio ad una riforma strutturale il cui effetto non potrà che essere quello di una più efficiente utilizzazione delle risorse in atto impiegate e quindi, in definitiva, di un'economia delle risorse medesime.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.***(Riorganizzazione dei porti)*

1. La presente legge disciplina, con effetto dal 1° gennaio 1993, la riorganizzazione dei porti al fine della valorizzazione del loro ruolo e della loro integrazione nel complesso delle modalità di trasporto, in conformità alle direttive del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), istituito con legge 4 giugno 1991, n. 186.

2. I compiti di studio e di programmazione per l'organizzazione e lo sviluppo delle strutture ed infrastrutture dei porti e dei rispettivi bacini di utenza sono demandati al CIPET.

3. 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.*(Classificazione dei porti)*

1. I porti marittimi nazionali, con riferimento alla funzione specifica, alle direttrici di traffico, alla natura e potenzialità delle infrastrutture portuali e della rete di collegamenti porto-territorio disponibili e programmati, sono ripartiti nelle seguenti tre categorie:

a) porti di preminente interesse nazionale;

b) porti economicamente rilevanti per il sistema dei trasporti internazionali o nazionali;

c) porti economicamente rilevanti in ambito interregionale e regionale.

2. Appartengono alla prima categoria di cui al comma 1, lettera a), i porti che

riguardano la difesa militare e la sicurezza dello Stato.

3. Appartengono alla seconda categoria di cui al comma 1, lettera *b*), i porti marittimi commerciali, industriali e passeggeri che, nel quadro della programmazione di settore elaborata dal CIPET, assolvono o sono destinati a svolgere funzioni rilevanti per l'economia marittima e per il sistema dei trasporti. Essi sono suddivisi nelle seguenti due classi:

a) porti di rilevanza economica internazionale;

b) porti di rilevanza economica inframediterranea e nazionale.

4. L'appartenenza di ciascun porto alla seconda categoria nonché alle relative classi è individuata con riferimento all'attuale e al potenziale bacino di utenza internazionale, inframediterraneo o nazionale; all'assetto tecnico degli scali; al sistema di collegamenti viari e ferroviari; all'assetto infrastrutturale del territorio su cui insistono ed operano.

5. Appartengono alla terza categoria di cui al comma 1, lettera *c*), i porti marittimi commerciali, industriali, passeggeri e pescherecci che assolvono o sono destinati a svolgere prevalentemente funzioni di collegamento tra regioni. Essi sono suddivisi nelle seguenti due classi:

a) porti di rilevanza economica interregionale e regionale;

b) porti turistici e da diporto.

6. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto dei Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile, previa delibera del CIPET, sono individuate le categorie e le classi di appartenenza di ciascun porto, in conformità ai criteri di cui ai commi 2, 3, 4 e 5. Analogamente si provvede alle variazioni che si renderanno successivamente necessarie.

7. Il decreto di cui al comma 6 è emanato di concerto anche con il Ministro della difesa per i porti della prima categoria destinati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

Art. 3.

*(Programmazione e realizzazione
delle opere portuali)*

1. Il piano regolatore portuale è l'atto che delimita l'ambito portuale, disegna l'assetto complessivo del porto ed individua la destinazione funzionale, la tipologia e le dimensioni delle opere.

2. Nei porti in cui è istituita l'Autorità portuale di cui all'articolo 4, il piano regolatore portuale di cui al comma 1, dopo l'adozione da parte del comitato portuale, è trasmesso a cura del presidente dell'Autorità anzidetta al Consiglio superiore dei lavori pubblici, tramite il competente ufficio del genio civile per le opere marittime. Il Consiglio esprime il proprio parere entro tre mesi dal ricevimento.

3. Il piano regolatore portuale di cui al comma 1 è approvato, previa delibera del CIPET:

a) per i porti della seconda categoria, di intesa tra i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, sentiti il Ministro della difesa, la regione competente e gli enti locali interessati;

b) per i porti della terza categoria, dalla regione competente, previa intesa con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici.

4. L'onere per la realizzazione delle opere nei porti compete:

a) allo Stato per i porti della prima categoria e per i porti della seconda categoria, relativamente alle opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale;

b) alla regione o alle regioni interessate, fermo quanto previsto dall'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, relativamente alle opere di grande infrastrutturazione e di utilità generale, per i porti della terza categoria. Per quanto concerne le opere da realizzare nei porti delle regioni a statuto speciale le presenti disposizioni trovano applicazione nei limiti dei rispettivi Statuti.

5. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali

marittimi, di dighe foranee di difesa, di bacini e di banchine. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

6. Gli oneri per la realizzazione delle opere di cui al comma 5 possono essere assunti, in tutto o in parte, da operatori singoli o associati che conseguano, in linea con le direttive comunitarie e previe idonee forme di pubblicità stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, diritti esclusivi o speciali di utilizzazione di porti e di aree portuali. Sono in ogni caso a carico degli operatori medesimi gli oneri per gli arredi meccanici, gli edifici e le opere funzionali al carico, scarico, deposito, trasporto e trattamento delle merci od all'imbarco, sbarco e sosta dei passeggeri.

7. Il Ministro della marina mercantile, in conformità alle direttive del CIPET, individua annualmente, secondo un ordine prioritario, le opere da realizzarsi nei porti della seconda categoria e ne dà comunicazione al CIPET, ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991, n. 186.

8. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il CIPET emana direttive di coordinamento.

9. Il piano regolatore portuale e le relative varianti sono sottoposti, prima della loro approvazione, alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive disposizioni di attuazione.

10. Sono abrogate le disposizioni del testo unico sui porti, spiagge e fari, approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e successive modificazioni, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, e successive modificazioni, qualora non risultino compatibili con le disposizioni della presente legge.

Art. 4.

(Autorità portuale)

1. A decorrere dal 1° gennaio 1993, nei porti di cui all'articolo 13, nonchè nei porti

di Ravenna, Livorno, La Spezia, Bari, Catania, Ancona e Cagliari, è istituita, quale organo dello Stato, l'Autorità portuale, con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle attività e dei servizi portuali, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1 e secondo quanto previsto nella presente legge.

2. Compongono l'Autorità portuale:

- a) il presidente;
- b) il comitato portuale.

3. Presso ogni Autorità portuale è istituito il segretariato generale, composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.

4. Il Ministro della marina mercantile con proprio decreto, sentito il CIPET, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità portuale.

5. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 15, possono inoltre istituirsi Autorità portuali, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, nei porti della seconda categoria che abbiano presentato un volume di traffico, nell'ultimo triennio, non inferiore a tre milioni di tonnellate annue o a 200.000 *twenty feet equivalent unit* (TEU) o che, in relazione al bacino di utenza, al numero dei passeggeri, all'assetto produttivo del territorio interessato, al valore innovativo delle tecnologie e delle strutture impiegate, al programma di sviluppo proposto, esercitino un ruolo di crescente rilievo per l'economia generale e per il sistema dei trasporti.

6. Con la procedura di cui al comma 5 si può procedere, in relazione all'andamento dei traffici, alla estinzione di quelle Autorità portuali ritenute non più compatibili con le sopravvenute prospettive di sviluppo del porto.

7. Alle spese di funzionamento delle Autorità portuali, nonché alle spese derivanti dai compiti alle stesse attribuiti ai sensi della presente legge, si provvede mediante aperture di credito intestate al segretario generale in qualità di funzionario delegato.

Art. 5.

(Presidente dell'Autorità portuale)

1. Il presidente dell'Autorità portuale:
 - a) presiede il comitato portuale;
 - b) propone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale di cui all'articolo 6, comma 3, lettera a);
 - c) propone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;
 - d) svolge attività diretta alla promozione, organizzazione, sviluppo e controllo delle attività commerciali e dei servizi portuali;
 - e) amministra le aree ed i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione;
 - f) provvede in materia di concessioni di aree, indipendentemente dalla loro durata, e di autorizzazioni di attività e servizi portuali, determinando in via autonoma l'ammontare dei relativi canoni in modo da assicurare l'autonomia finanziaria dell'Autorità portuale;
 - g) vigila sull'efficienza ed economicità delle attività e dei servizi portuali, con poteri di sospensione e revoca degli atti concessori ed autorizzativi emessi;
 - h) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede al mantenimento dei fondali sulla base di progetti sottoposti al visto dell'ufficio del genio civile per le opere marittime.
2. L'adozione dei provvedimenti di cui al comma 1, lettere d), e) ed f), è subordinata al preventivo parere del comitato portuale.
3. Il presidente è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore economico-transportistico-portuale. Ha la rappresentanza dell'Autorità portuale e dura in carica cinque anni.
4. Al presidente è corrisposta una indennità annua da fissarsi con decreto del

Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

5. Il presidente è legittimato a richiedere, qualora prescritto, il parere al Consiglio di Stato sui progetti di contratto.

Art. 6.

(Comitato portuale)

1. Il comitato portuale è presieduto dal presidente di cui all'articolo 5 ed è composto:

a) dal comandante del porto sede dell'Autorità portuale, con funzioni di vice presidente;

b) da un rappresentante del Ministero delle finanze;

c) da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici;

d) dal presidente della giunta regionale o dall'assessore regionale ai trasporti all'uopo delegato;

e) dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto ovvero dai sindaci dei comuni dei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale; in caso di assenza o di impedimento del sindaco, dall'assessore comunale ai trasporti all'uopo delegato;

f) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura nella cui circoscrizione è ubicato il porto o, in sua vece, dal segretario generale dello stesso ente;

g) da tre rappresentanti scelti fra le categorie degli armatori, degli imprenditori o terminalisti, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e raccomandatari;

h) da tre rappresentanti dei lavoratori, designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale.

2. I componenti di cui alle lettere g) ed h) del comma 1 durano in carica per un quinquennio e sono nominati dal presidente. La loro designazione deve pervenire al presidente entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.

3. Il comitato portuale:

a) approva entro sessanta 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, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle finanze ed alla Corte dei conti;

d) delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 9, da approvarsi dai Ministri del tesoro e della marina mercantile entro sessanta giorni dal ricevimento della relativa delibera, unitamente alle tabelle di equiparazione ed al relativo ruolo speciale presso il Ministero della marina mercantile.

4. Le deliberazioni adottate dal comitato portuale tengono luogo delle intese, concerti, nulla osta, autorizzazioni, comunque denominati, delle amministrazioni pubbliche rappresentate, che hanno espresso voto favorevole.

5. Il comitato portuale si riunisce di norma una volta al mese su convocazione del presidente e, in via straordinaria, ogni qualvolta lo ritenga opportuno il presidente medesimo ovvero ne facciano richiesta due terzi dei componenti.

6. Ai componenti del comitato portuale competono gettoni di presenza per la partecipazione alla giornata di seduta e il trattamento di missione nelle misure previste dalle vigenti disposizioni di legge per le commissioni operanti nell'ambito delle amministrazioni dello Stato.

Art. 7.

(Decadenza degli organi)

1. Il presidente dell'Autorità portuale ed il comitato portuale sono, rispettivamente,

dichiarati decaduto dalla nomina e sciolto con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, qualora:

a) decorso il termine di cui all'articolo 6, comma 3, lettera a), non sia approvato il piano operativo triennale nel successivo termine di trenta giorni;

b) non risultino conseguiti gli obiettivi del piano di cui allo stesso articolo 6, comma 3, lettera a).

2. Contestualmente alla decadenza ed allo scioglimento di cui al comma 1, il Ministro della marina mercantile provvede alla nomina di un commissario, che esercita le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso.

Art. 8.

(Segretario generale)

1. Il segretario generale dell'Autorità portuale:

a) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'Autorità portuale;

b) cura l'istruttoria degli atti di competenza del comitato portuale;

c) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;

d) cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale;

e) elabora il piano regolatore portuale, avvalendosi della relativa segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 9;

f) 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;

g) è preposto alla segreteria tecnico-operativa;

h) assume la veste di funzionario delegato.

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. La carica di segretario generale ha durata quinquennale.

3. Al segretario generale dell'Autorità portuale è attribuito il trattamento economico di dirigente generale dello Stato di livello C.

4. Al segretario generale sono attribuiti in materia di contratti i compiti previsti dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

Art. 9.

(Segreteria tecnico-operativa)

1. Per lo svolgimento dei compiti di cui all'articolo 8, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dagli enti di cui all'articolo 4, comma 1, nel limite massimo di cinquanta unità. I criteri di scelta e le valutazioni di idoneità sono preventivamente stabiliti dal comitato portuale, in base ad esigenze di efficienza organizzativa e funzionale dell'Autorità portuale e nel rispetto di quanto stabilito dall'articolo 6, comma 3, lettera d).

Art. 10.

(Concessioni e accordi sostitutivi sulle aree e sulle banchine)

1. Le aree demaniali e le banchine nell'ambito portuale destinate ad attività di carico, scarico e deposito di merci, oltrechè ad attività relative a passeggeri o servizi di preminente interesse commerciale o industriale, sono date in concessione, in linea con le direttive comunitarie, ad imprese, previe idonee forme di pubblicità stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, al fine di assicurare la concorrenza nel settore, la parità di condizioni tra gli operatori e la redditività dell'uso dei beni.

2. Il rilascio della concessione di cui al comma 1 è subordinato alla sussistenza, nei

destinatari dell'atto concessorio, dei seguenti requisiti:

a) capacità tecnico-organizzativa adeguata al volume ed alla tipologia delle operazioni portuali da svolgere;

b) capacità finanziaria e di capitale adeguata all'attività da espletare;

c) organico dei lavoratori da assumere alle dirette dipendenze rapportato alle esigenze dell'impresa;

d) presentazione, all'atto della richiesta, di un piano di sviluppo, assistito da idonee garanzie anche di tipo fideiussorio, connesso al rilascio della concessione e determinante per l'incremento dei traffici e la produttività del porto;

e) sussistenza di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

3. La durata ed il canone della concessione sono determinati in relazione al valore delle aree e degli impianti utilizzabili da parte delle imprese concessionarie, nonché alla redditività dell'uso dei beni, in modo da assicurare il perseguimento dei fini previsti nell'interesse dei traffici e dell'economia nazionale.

4. L'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione. Qualora l'impresa concessionaria svolga altre attività collaterali facenti parte del ciclo trasportistico, dovrà redigere bilanci separati al fine di verificare gli specifici investimenti operati nel settore.

5. Il concessionario è dichiarato decaduto qualora:

a) non risulti in possesso dei requisiti di cui al comma 2;

b) si renda inadempiente agli obblighi assunti con la concessione;

c) ritardi senza giustificato motivo l'attuazione del piano di investimenti o pregiudichi il completo raggiungimento degli obiettivi indicati.

6. La decadenza di cui al comma 5 non pregiudica gli ulteriori provvedimenti del-

l'Autorità portuale, nonché le azioni per la rimessione in pristino a spese del concessionario delle aree occupate ed il risarcimento dei danni.

7. Ferme le disposizioni di cui al comma 5 e all'articolo 42 del codice della navigazione, le concessioni esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge possono essere revocate qualora il concessionario non abbia i requisiti di cui al comma 2 o qualora non svolga un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'Autorità portuale. Gli indennizzi eventualmente dovuti a seguito della revoca sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui viene affidata in concessione la relativa area ai sensi del presente articolo.

8. Il presidente dell'Autorità portuale effettua accertamenti, con cadenza almeno annuale, in ordine alla sussistenza dei requisiti richiesti per il rilascio della concessione, all'adempimento degli obblighi assunti dai concessionari ed all'attuazione del piano di investimenti, riferendo al comitato portuale.

9. Per le iniziative di maggiore rilevanza e comunque quando ritenuto opportuno dal comitato portuale, il presidente può concludere, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241. L'accordo, che deve comunque rispettare le previsioni del piano regolatore portuale, persegue obiettivi di funzionalità ed efficienza organizzativa ed è stipulato secondo la disciplina generale del codice civile in materia di obbligazioni e contratti.

10. Sia nel caso di concessione che nel caso di accordo sostitutivo della medesima, ove siano previsti, a carico dei concessionari, oneri per la realizzazione di opere di interesse generale, i canoni della concessione sono ridotti nella misura concordata con il presidente dell'Autorità portuale, sentito il comitato portuale.

Art. 11.

(Autorità marittima)

1. Ferme restando le attribuzioni dell'Autorità portuale delineate dalla presente

legge, rientrano nella competenza dell'Autorità marittima le rimanenti funzioni amministrative e di polizia previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

Art. 12.

(Referto della Corte dei conti)

1. La Corte dei conti riferisce annualmente al Parlamento sui risultati conseguiti da ciascuna Autorità portuale, in appendice al referto sul Ministero della marina mercantile.

Art. 13.

*(Trasformazione degli enti
e delle aziende portuali)*

1. 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; il Consorzio autonomo del porto di Genova, di cui al regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni; l'Ente autonomo del porto di Palermo, di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268, e successive modificazioni ed integrazioni; il Consorzio per il porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223, e successive modificazioni ed integrazioni; l'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni; l'Ente autonomo del porto di Savona, di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni; 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, sono commissariati per una durata non superiore ad un anno, in vista della loro trasformazione in società per azioni per lo svolgimento in regime di libera concorrenza di attività di carattere economico-produttivo.

2. Il commissario, nominato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

presente legge con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, trasmette entro sessanta giorni dalla nomina una situazione patrimoniale, economica e finanziaria riferita al 31 dicembre 1992, corredata della relazione del collegio dei revisori dei conti, ai Ministeri della marina mercantile e del tesoro per le iniziative da assumere per le finalità di cui al comma 1. Il commissario assicura la continuità della gestione corrente nei limiti comunque delle risorse disponibili a valere sui fondi di cui all'articolo 15 e dei proventi. Con il decreto di nomina è altresì stabilito il compenso mensile spettante al commissario.

3. Il commissario deve possedere gli stessi requisiti professionali stabiliti all'articolo 5, comma 3, per il presidente dell'Autorità portuale.

4. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano altresì alle aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 14.

*(Trasferimento al Ministero
della marina mercantile del Servizio
per l'escavazione dei porti)*

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 è trasferito alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

2. Con decreto dei Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, sentito il Ministro del tesoro, da emanarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabiliti le modalità ed i criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, del Servizio di cui al comma 1.

3. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, emanerà le norme per il funzionamento del Servizio.

4. Dalla data di cui al comma 1 sono istituiti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile i capitoli per la gestione del Servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, con contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 15.

(Risorse finanziarie)

1. Le risorse finanziarie destinate a far fronte alle esigenze di spesa derivanti dall'attuazione della presente legge sono costituite:

a) dai contributi ordinari dello Stato, ai sensi della vigente normativa;

b) dai canoni di concessione di aree e dai proventi di autorizzazioni di attività e servizi portuali;

c) dalla devoluzione delle tasse e sovrattasse di ancoraggio, delle tasse supplementari di ancoraggio, nonché delle tasse sulle merci e sui passeggeri sbarcati e imbarcati, nella misura già spettante agli enti ed ai consorzi portuali, nonché alle aziende dei mezzi meccanici;

d) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;

e) da entrate diverse.

2. Le risorse finanziarie di cui al comma 1, lettere a), b) e c), affluiscono in un apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato per essere assegnate ad appositi capitoli da istituire nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile.

3. Le risorse finanziarie di cui al comma 1, lettere d) ed e), restano di competenza degli enti e delle aziende portuali interessati.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione della presente legge.

Art. 16.

(Norme transitorie)

1. Fino all'avvenuta costituzione ed all'avvenuto insediamento dell'Autorità portuale, il commissario esercita i poteri già degli enti portuali, trasferiti alla menzionata Autorità in virtù della presente legge.

2. All'atto dell'insediamento delle Autorità portuali, il commissario provvede a trasferire i beni del demanio marittimo di pertinenza delle Autorità stesse, che subentrano in tutti i relativi rapporti attivi e passivi.

3. Il commissario provvede altresì, prima della scadenza del proprio mandato, a trasferire gli altri beni del demanio marittimo alle competenti Autorità marittime e locali, che subentrano in tutti i relativi rapporti attivi e passivi; fino a tale data il commissario continua ad amministrare i beni stessi.

4. Ferme restando le disposizioni dell'articolo 15, rimangono in vigore le norme legislative e regolamentari che disciplinano i singoli enti ed aziende portuali di cui all'articolo 13 fino all'avvenuta costituzione degli organi dell'Autorità portuale, nonché fino alla deliberazione dello statuto di ciascuna società derivante dalle trasformazioni di cui allo stesso articolo 13.