

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori GIAGU DEMARTINI, SALERNO, AZZARÀ,
D'AMELIO, COVIELLO, SARTORI, PULLI, COVELLO, ZANGARA,
PERUGINI, CAPPUZZO, DI LEMBO e PINTO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 1989

Gestione dei porti industriali del Mezzogiorno in deroga alla
disciplina generale del demanio marittimo e dei porti

ONOREVOLI SENATORI. - Nel Mezzogiorno d'Italia e nelle isole sono sorte infrastrutture portuali specializzate in grado di contribuire alla promozione industriale per la crescita economica e sociale di specifici territori.

Quanto sopra è stato possibile in virtù del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, ed in particolare dell'articolo 50 che demanda ai consorzi per le aree ed i nuclei di sviluppo industriale la facoltà di realizzare e gestire, tra le altre infrastrutture, i porti industriali.

Giustamente il legislatore intendeva, con il citato articolo 50, mettere i porti industriali, per la loro particolare destinazione, non in contrapposizione con i porti commerciali, ma

in una condizione gestionale diversa da quella tradizionale che - la generale situazione dei porti commerciali nazionali lo testimonia - assai male si adatta alle necessità ed alle caratteristiche imprescindibili e più elementari dell'industria: snellezza e managerialità nelle operazioni, economicità nei risultati.

È da escludere, d'altra parte, che lo stesso legislatore intendesse promuovere la realizzazione di strutture portuali uguali e aggiuntive rispetto a quelle già esistenti perchè ciò sarebbe equivalso a decidere, con legge dello Stato, un enorme sperpero di pubblico denaro.

Quale utilità, infatti, avrebbe potuto trarre il nostro Paese dalla previsione di una serie di nuovi porti costruiti e gestiti sulla falsariga di quelli già esistenti e che per il modello

gestionale statale ad essi imposto hanno evidenziato con drammatica puntualità la loro intrinseca inadeguatezza al perseguimento dei fini preposti?

La verità sta nel fatto che il legislatore ha voluto, con la formulazione del più volte richiamato articolo 50, individuare negli enti consortili quei meccanismi meno complicati, meno «corpulenti» della «macchina Stato» ma, al contrario, rispetto ad essa più agili e dotati d'imprenditorialità, capaci di garantire una utilizzazione dei nuovi porti industriali davvero nuova e tale, comunque, da adattarsi al meglio alle esigenze ed alla tempestività proprie dell'industria.

E questi obiettivi sarebbero in tutto raggiungibili se non fosse che l'articolo 50 del testo unico delle leggi sul Mezzogiorno, là dove stabilisce la facoltà degli enti consortili di

gestire i porti industriali, contrasta con la normativa generale dei porti e del demanio marittimo alla quale è pertanto necessario derogare con apposito e specifico provvedimento legislativo.

In particolare è indispensabile derogare alla normativa generale dove essa vieta alle amministrazioni concessionarie di beni demaniali marittimi (articoli da 28 a 55 del codice della navigazione e articoli da 5 a 40 del relativo regolamento) di operare subconcessioni limitate nel tempo dei beni demaniali o di parte di essi, di amministrare il movimento delle navi nel porto (articoli da 62 a 67 del codice della navigazione e articoli 59, 60, 62, 63 e 65 del relativo regolamento), di regolamentare il lavoro nell'ambito portuale e di determinare le tariffe (articoli 108, 111, 112 del codice di navigazione e articoli 140 e 203 del regolamento).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. I consorzi costituiti ai sensi e per gli effetti dell'articolo 21 della legge 29 luglio 1957, n. 634, ai quali, ai sensi dell'articolo 50 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e successive modifiche ed integrazioni, spetta la facoltà di gestire le opere relative ai porti realizzati nell'ambito dell'intervento straordinario dello Stato nelle regioni meridionali d'Italia, sono autorizzati alla programmazione ed esecuzione delle opere, all'organizzazione e gestione dei servizi, all'amministrazione diretta dei beni del demanio marittimo e, in genere, ad esercitare le funzioni spettanti allo Stato, in deroga alla disciplina generale dei porti e del demanio marittimo.'