



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori MARINELLO, BIANCONI, CARIDI, CONTE, DALLA TOR e MANCUSO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 OTTOBRE 2014

Delega al Governo per la razionalizzazione delle autorità portuali e norme sul trasferimento del personale

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge intende garantire un'accelerazione alla riforma organica della legge n. 84 del 1994 in materia portuale che riveste una notevole importanza non solo per la valorizzazione del nostro sistema portuale ma più in generale per l'economia italiana.

Soltanto attraverso una normativa al passo con i tempi, che garantisca un quadro armonico a livello nazionale sulla gestione dei porti, si può garantire una ripresa dei flussi commerciali verso la Penisola italiana. I nostri *hub* portuali, infatti, a causa di lungaggini amministrative dovute a una burocrazia sempre più asfissiante, stanno subendo negli ultimi anni una costante diminuzione del traffico commerciale che si sta sempre di più orientando verso i porti dell'Africa settentrionale o verso gli *hub* degli altri Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo.

Pertanto, l'articolo 1 della presente proposta delega il Governo ad adottare un decreto legislativo finalizzato alla razionalizzazione, riassetto e all'accorpamento delle autorità portuali, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

L'articolo 2, invece, prevede che le nuove autorità portuali potranno far fronte alle eventuali sopravvenute esigenze di pianta organica con il personale tecnico degli uffici opere marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con non meno di cinque anni di anzianità di ufficio.

L'ufficio opere marittime (ex genio civile opere marittime) svolge la propria attività istituzionale, a supporto delle autorità marittime, su tutto il territorio costiero. La sua at-

tività è stata fondamentale legata al demanio marittimo dello Stato.

In alcune regioni, come quella siciliana, inoltre, con il passaggio delle competenze in materia di pianificazione e programmazione delle opere marittime alle regioni stesse, l'ufficio del genio civile per le opere marittime, oltre a curare le attività di progettazione per conto dello Stato, con particolare riguardo ai porti di interesse nazionale, ha continuato a conservare un importante ruolo all'interno dei vari procedimenti connessi alla realizzazione delle opere marittime di interesse regionale, affiancando gli assessorati infrastrutture, gli assessorati territorio ed ambiente ed in epoca recente l'assessorato alla cooperazione e pesca, sia nelle attività di pianificazione, che in quelle di progettazione ed esecuzione dei lavori, curando le procedure di appalto, i contenziosi e i rapporti con gli enti locali.

In tal modo, si è venuta a creare una sinergia di forze e rapporti con gli assessorati regionali, autorità portuali costituite, amministrazioni comunali, frutto della profonda conoscenza del territorio che l'ufficio opere marittime ha potuto maturare in via esclusiva nei lunghi decenni di attività condotta nel settore specifico.

Il motivo fondamentale che suggerisce il passaggio del personale dell'ufficio opere marittime alle autorità portuali è quello di eliminare l'anomalia che vede due enti pubblici, che da sempre collaborano tra loro, appartenere ad amministrazioni diverse.

Il passaggio del personale garantirebbe, pertanto, un ulteriore impulso produttivo alle autorità portuali, in quanto verrebbero abbattute le barriere che oggi impediscono

un fluido e corretto dialogo tra uffici sottoposti ad amministrazioni differenti.

Infatti, non ci sarebbe più la necessità di disciplinare i rapporti fra diverse amministrazioni con apposite e complicate «convenzioni», da stabilire di caso in caso, e inoltre si garantirebbe così all'autorità portuale di nuova costituzione di poter usufruire di personale ampiamente qualificato con specifi-

che conoscenze delle problematiche delle infrastrutture portuali e demaniali.

Pertanto il personale tecnico in servizio presso l'ufficio delle opere marittime confluirebbe all'interno delle costituite autorità portuali, con conseguenti costi minimi per tali enti pubblici, considerato l'esiguo numero di tecnici ancora presenti nei vari uffici delle opere marittime, ed un risparmio per il superiore Ministero.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Delega al Governo in materia di razionalizzazione delle autorità portuali)

1. Al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, il Governo è delegato ad adottare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, un decreto legislativo finalizzato alla razionalizzazione, riassetto e all'accorpamento delle autorità portuali.

2. Nell'esercizio della delega di cui al comma 1, nel rispetto e in coerenza con la normativa dell'Unione europea, il Governo si attiene ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) i compiti e le funzioni tra autorità portuale e autorità marittima sono così ripartiti:

1) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione;

2) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza;

b) l'autorità portuale svolge i seguenti compiti:

1) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate

nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;

2) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

3) 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;

4) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;

c) i porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

1) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

2) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale e internazionale;

3) categoria III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale;

d) l'autorità portuale procede alla formazione del piano regolatore portuale al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento. Il piano regolatore portuale può contenere anche previsioni concernenti aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

e) l'autorità portuale, laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per

funzioni portuali di preminente interesse pubblico, valuta nel piano regolatore portuale la possibile finalizzazione delle predette strutture e ambiti ad approdi turistici;

f) le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province e i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo;

g) i sistemi logistico-portuali di cui alla lettera f) decidono, d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione e integrazione del sistema logistico-portuale; sulla promozione del traffico ferroviario di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema; sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali; sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede europea sia alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.

Art. 2.

(Trasferimento di personale)

1. Le nuove autorità portuali, derivanti dall'attuazione della delega di cui all'articolo 1, possono far fronte alle eventuali sopravvenute esigenze di pianta organica con il personale tecnico degli uffici opere marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con non meno di cinque anni di anzianità di ufficio.

2. Il trasferimento, attivabile su richiesta dell'interessato, tenuto conto della residenza dello stesso, può avvenire entro un anno dalla costituzione della nuova autorità portuale.

3. Il personale trasferito dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi

del comma 1, è collocato nelle fasce funzionali e nei livelli fissati dalla normativa vigente secondo le equiparazioni con le qualifiche del personale dell'amministrazione delle autorità portuali. Ai fini della determinazione dell'anzianità di servizio effettivo, l'anzianità maturata nella qualifica o carriera presso l'ente di provenienza è valutata per intero. Sono fatte salve, tuttavia, la posizione giuridica e le mansioni già possedute dagli interessati nelle rispettive amministrazioni di provenienza.

