

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 131

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore VISIBELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 APRILE 1992

Istituzione dell'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Bari

ONOREVOLI SENATORI. — Il regime giuridico dei porti italiani, come è noto, è disciplinato oltre che dal codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e dal regolamento di esecuzione, approvato con decreto presidenziale 15 febbraio 1952, n. 328, da numerose leggi speciali concernenti specifici settori.

Da un sia pure sommario esame di siffatte molteplici norme non è difficile notare un complicato e complesso intrecciarsi di competenze delle diverse amministrazioni centrali e locali (dei Lavori pubblici, della Marina mercantile, delle Finanze, eccetera) interessate alla vita del porto.

Questa complessa disciplina, se non adeguatamente coordinata, produce in pratica gravi inconvenienti, discordanza nei criteri direttivi, slegamenti fra i vari servizi specie nei maggiori porti, lentezza nei provvedimenti e nelle decisioni, senza parlare dei dannosi conflitti di attribuzioni. Spesso, nella prassi quotidiana, la richiamata disciplina si manifesta inadatta alla vivace dinamica dell'attività portuale che richiede, al contrario, armonia di intenti, rapidità di azione, e quindi una unità di indirizzo capace di soddisfare appieno l'interesse pubblico e le legittime aspettative degli operatori interessati a un moderno e razio-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nale servizio idoneo e rispondente alle crescenti esigenze del traffico marittimo.

Strumenti particolarmente idonei al perseguimento di tali fini si sono rivelate le Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini nei porti ove, pur riconoscendosi l'opportunità del ricorso alla delega di cui all'articolo 19 del codice della navigazione, questa è stata tuttavia limitata alla gestione dei mezzi meccanici, dei magazzini e dei beni in genere dello Stato, al servizio dell'Amministrazione della marina mercantile, adibiti al traffico delle merci.

L'esperienza positiva in termini di produttività e di economia delle operazioni portuali ha infatti indotto la crescente attenzione del legislatore verso tali organismi dapprima a dotarli di una disciplina unitaria (legge 9 ottobre 1967, n. 961), successivamente a riconoscerne la natura giuridica di enti pubblici economici, con un potenziale ampliamento dei compiti (legge 10 ottobre 1974, n. 494), e ad estendere in loro favore alcuni benefici previsti per gli enti portuali (legge 5 maggio 1976, n. 355).

Nel porto di Bari, ove le stesse necessità erano ugualmente impellenti, all'assenza dell'iniziativa statale ha sopperito quella congiunta della provincia, del comune e della camera di commercio attraverso la costituzione del Consorzio volontario del porto, con risultati indubbiamente positivi nonostante le maggiori difficoltà provenienti dagli ancor più angusti limiti di autonomia e di capacità finanziaria. Ma appunto queste difficoltà, insormontabile ostacolo alla immediatezza decisionale e realizzativa imposta dal sempre più incalzante evolversi della problematica portuale, ne pregiudicano oggi financo la stessa operatività. Basti pensare, ad esempio, che il Consorzio, pur essendo un ente pubblico senza scopi di lucro, per la gestione dei mezzi meccanici dello Stato deve munirsi di apposita licenza da rinnovare annualmente, previo versamento del relativo canone, alla stregua di un privato concessionario; mentre per dotarsi dei mezzi indispensabili all'acquisizione di nuovi traffici

(autogru, di grande portata, carrelli sollevatori anche per la movimentazione dei contenitori, pale meccaniche per le rinfuse, eccetera, per un valore attuale complessivo non inferiore a 3 miliardi di lire) non ha avuto altri fondi che quelli provenienti dalla sua capacità di autofinanziamento, a parte la modesta contribuzione ordinaria degli enti consorziati. Ne è derivato che al costo dei mezzi si è aggiunto quello delle operazioni finanziarie (*leasing*) cui, in mancanza di possibili alternative, si è fatto ricorso e l'uno e l'altro in definitiva sono gravati per intero su quello delle operazioni portuali.

Se, dunque, il porto di Bari, con il suo *hinterland* che supera di gran lunga i confini della provincia per estendersi a larga parte dell'Italia centro-meridionale, è oggi l'unico del basso Adriatico ad elevato grado di meccanizzazione e specializzazione, lo si deve al cospicuo sforzo della sola utenza portuale nella sua collettività. Ma è altrettanto innegabile che gravare una economia di mercato di oneri ad essa per natura estranei vuol dire renderne impossibile lo sviluppo e pregiudicarne la stessa esistenza. Ne è riprova l'analisi dei traffici degli ultimi quindici anni relativamente alle merci secche transitate per il porto di Bari: la tendenza, sia pure irregolare, ad un certo incremento non è altro che la risultante di una somma algebrica fra i valori negativi dei traffici convenzionali (collettame, saccheria, eccetera), che disertano lo scalo per l'elevatezza delle tariffe rispetto a quelle di altri porti, ed i valori positivi dei nuovi traffici (contenitori, *coils*, bestiame, rinfuse) che in quei porti non possono operare per la carenza dei mezzi, degli impianti e degli spazi.

Ora, per il porto di Bari si è iniziata la graduale attuazione del piano regolatore, che prevede tra l'altro la creazione di nuove aree e di nuove banchine da attrezzare e rendere operative, in concomitanza con la ripresa produttiva, dopo un lungo periodo congiunturale di alcune industrie comprese nel suo *hinterland*.

Per ultimo dobbiamo ricordare i 21 miliardi di Fondi investimenti e occupazio-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ne (FIO), che hanno permesso nel corrente anno l'inizio del secondo lotto di lavori per la creazione di un piazzale ampio 60.000 metri quadrati, adatto per stoccaggio e movimentazione delle merci.

Nè è da tralasciare la stazione di sosta bestiame completamente rinnovata, sia pure con un contributo del Ministero della sanità, a cura, opera e spese dell'esistente Consorzio del porto.

Lo stesso traffico dei contenitori, che, sia pure per modesti quantitativi, il porto di Bari ha potuto acquisire, è divenuto possibile in quanto il Consorzio si è dotato a sue spese dei mezzi di grande portata per la movimentazione orizzontale e verticale.

L'azione del Consorzio del porto, per quanto oculata e lungimirante quale sinora s'è manifestata, di certo, per i limiti intrinseci cui innanzi si è fatto cenno, non potrà più corrispondere alle nuove crescenti esigenze.

È tempo dunque che anche il porto di Bari sia dotato finalmente, per espressa volontà legislativa, di un organismo capace di esaltarne la potenziale produttività nell'esercizio pieno ed autonomo di quel complesso di attività, sostanzialmente imprenditoriali, che tanta parte hanno avuto nello sviluppo di altri porti.

A tal fine è stato predisposto il presente disegno di legge per la istituzione dell'Azienda dei mezzi meccanici e magazzini del porto di Bari.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. È istituita l'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Bari.

2. Ad essa si applicano le disposizioni di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, modificata ed integrata dalla legge 10 ottobre 1974, n. 494, nonché quelle di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 355, e tutte le altre disposizioni legislative e regolamentari riguardanti le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini.

Art. 2.

1. All'Azienda è concesso un contributo straordinario di avviamento di lire 2.000 milioni da iscriversi nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno 1994.

2. All'onere finanziario di cui al comma 1 si fa fronte mediante corrispondente riduzione della somma iscritta, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della marina mercantile per l'anno 1994.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 3.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Azienda riceverà in consegna, con le modalità di cui all'articolo 36 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

1952, n. 328, le aree demaniali ed i beni di cui all'articolo 2, numero 1, della citata legge 9 ottobre 1967, n. 961, ed assumerà i compiti previsti dallo stesso articolo, compresi quelli attualmente espletati dal Consorzio volontario del porto di Bari.

Art. 4.

1. Entro il termine di cui all'articolo 3 il personale in servizio presso il Consorzio volontario del porto di Bari può, a domanda, passare alle dipendenze dell'Azienda, conservando i diritti acquisiti, il trattamento economico e normativo e la continuità del rapporto di lavoro. Questo continuerà ad essere disciplinato dal regolamento organico vigente fino all'approvazione di quello di cui all'articolo 19 della richiamata legge 9 ottobre 1967, n. 961, come modificato dall'articolo 6 della legge 10 ottobre 1974, n. 494, nel quale saranno inserite le norme transitorie per l'inquadramento di detto personale.

2. All'atto del passaggio del personale dalle dipendenze del Consorzio a quelle dell'Azienda, il Consorzio stesso provvederà a trasferire nel patrimonio aziendale le quote di accantonamento per indennità di anzianità maturata a tale data in capo ad ogni dipendente.

3. Il personale dell'Azienda proveniente dal Consorzio volontario del porto di Bari continuerà ad essere iscritto, ai fini pensionistici, alla Cassa di previdenza per i dipendenti degli enti locali.

Art. 5.

1. In caso di cessazione del Consorzio volontario del porto di Bari, l'Azienda è autorizzata a rilevarne dagli enti già consorziati il patrimonio, comprensivo delle attività, delle passività e dei rapporti giuridici pendenti con terzi, nei limiti dello stanziamento di cui all'articolo 2, ovvero ad accettare l'intero patrimonio o singole quote di esso in relazione alle eventuali

rinunzie espresse in suo favore dagli enti alle stesse quote aventi diritto.

2. Il personale del Consorzio che, in servizio di ruolo alla data di entrata in vigore della presente legge, non si fosse ancora avvalso della facoltà di cui all'articolo 4 potrà esercitarla entro un mese dalla data di cessazione del Consorzio stesso.

Art. 6.

1. Fino alla costituzione del Comitato direttivo e, comunque, non oltre il termine di cui all'articolo 21 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, le funzioni dello stesso sono affidate al presidente dell'Azienda.