

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1170

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore PASINATO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 FEBBRAIO 2002

—————

Modifiche all’articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84,
in materia di autorità marittime

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La legge 28 gennaio 1994, n. 84, all'articolo 14 conferisce alle Aziende speciali delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA) il compito di programmazione, coordinamento e promozione nonché, nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, di formulazione ed elaborazione dei piani triennali da presentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'istituzione delle Aziende speciali è effettuata dalle CCIAA ai sensi dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sui Consigli provinciali dell'economia corporativa e sugli Uffici provinciali dell'economia corporativa, di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, e dell'articolo 2 della legge 29 dicembre 1993, n. 580, per motivi di interesse generale riguardanti l'economia locale.

Si premette che le Aziende speciali per il Porto, essendo una diretta emanazione delle CCIAA che la citata legge n. 580 del 1993 definisce «enti autonomi funzionali di diritto pubblico», hanno lo specifico compito di svolgere, nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza, funzioni di interesse generale per il sistema delle imprese, curandone lo sviluppo nell'ambito delle economie locali.

Le Aziende speciali sono quindi enti nazionali destinati ad operare su un ambito territoriale limitato al fine di perseguire un interesse nazionale; esse sono contemporaneamente enti pubblici autarchici (cosiddetto «parastato») di ambito locale che operano in regime di diritto amministrativo, sono titolari di determinati poteri pubblici e sono caratterizzate dall'esercizio di funzioni relative

ad ambiti territorialmente delimitati allo scopo di raggiungere predeterminati specifici fini pubblici.

Va ancora ricordato che, attesa la competenza territoriale delle Aziende speciali e le funzioni complessive di cui le stesse sono incaricate per legge (programmazione, coordinamento, promozione e quindi anche reperimento dei relativi finanziamenti da parte delle istituzioni competenti come regione, Stato, Unione europea), esse possono rappresentare un indispensabile strumento di cui le Amministrazioni pubbliche locali possono usufruire per la realizzazione degli obiettivi di sviluppo del territorio di loro competenza.

Si osserva allora che il legislatore ha voluto introdurre, con l'articolo 14 della legge 28 gennaio 1984, n. 94, per la prima volta nella legislazione portuale, una particolare figura di organo di amministrazione indiretta della marina mercantile, secondo la classificazione tradizionale della dottrina marittimistica, conferendole alcune funzioni pubbliche o *munus*, consentendo alle Aziende speciali la partecipazione diretta o indiretta allo svolgimento di iniziative di natura pubblica attuate nell'interesse generale.

Già all'indomani della prima lettura del testo originario della legge n. 84 del 1994 era però stato agevole cogliere la disparità nell'assetto amministrativo fra porti dotati e porti sprovvisti di Autorità portuale, tanto che lo stesso legislatore, a contrappeso della rilevante consistenza degli interessi rappresentati in seno al comitato portuale (di cui all'articolo 9 della legge n. 84 del 1994) con una presenza incidente dell'organo camerale, rappresentativo di categorie di im-

prese - poichè quasi completamente di esse si deve parlare - ritenne di prevedere, per i porti sprovvisti di autorità portuale ed in funzione surrogatoria, la presenza di Aziende camerali.

Tuttavia il vigente testo dell'articolo 14 non sembra idoneo a raggiungere l'obiettivo che inizialmente il legislatore aveva saggiamente individuato.

Volgendo al termine l'intervento istitutivo di altre autorità portuali (non sembra ipotizzabile infatti l'istituzione di ulteriori autorità portuali, oltre le 5 create dopo l'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994), l'amministrazione dei porti marittimi, relativamente alle incombenze specificamente indicate dall'articolo 6 della legge n. 84 del 1994, risulterà di fatto affidata a soggetti di diritto pubblico limitatamente a quegli scali marittimi sedi di autorità portuali, omettendo di avvertire analoga esigenza per gli altri porti commerciali cosiddetti «minori», ancorchè inclusi nella mappa dei porti marittimi di interesse comunitario.

Deve anche essere rilevato che, per i porti di III classe (di interesse regionale e interregionale), nei quali non è prevista l'istituzione di autorità portuale e nei quali potrebbero viceversa essere presenti Aziende speciali camerali, risulta opportuno che le norme che regolano le attribuzioni delle aziende medesime siano sintonizzate anche con l'articolo 105 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

Appare infine evidente, in relazione alla natura delle materie o attribuzioni conferite alle Aziende speciali camerali per il porto, il motivo per cui il legislatore non ha ravvisato l'utilità di conferire siffatte attribuzioni al comparto delle Capitanerie di Porto, attesa in primo luogo l'indisponibilità di personale tecnico idoneo a compiti di programmazione e pianificazione territoriale, oltre che di promozione dei traffici, in particolare per carenza di strumenti atti a provvedervi. Per contro si rileva che le stesse Capitanerie di Porto sono sempre più oberate da funzioni

altrettanto o più importanti e specifiche, quali quelle di controllo e di prevenzione nei porti e sulle navi, per garantire la sicurezza della navigazione e la prevenzione di infortuni sia a terra che a bordo.

Di qui l'esigenza preliminare di definire più compiutamente le attribuzioni delle aziende camerali portuali, riservando alle autorità marittime attribuzioni il cui esercizio venga più dettagliatamente precisato - se questo metodo sistematico potrà risultare più appropriato - per i porti delle tre classi e quindi anche per quelli che sono amministrati dalle autorità portuali.

In conclusione, attraverso un adeguamento dell'articolo 14 della più volte citata legge n. 84 del 1994 si porrebbe rimedio alle lacune e alle difficoltà operative sopra accennate attraverso un apposito organo di amministrazione, mediante il quale, tra l'altro, si sottrarrebbero i porti di interesse regionale ad una situazione di inefficienza per effetto di una mancata forma di idonea ed ordinata amministrazione.

Si eviterebbe altresì la tentazione di una ulteriore inutile proliferazione di autorità portuali, con un progressivo abbassamento del livello di interlocuzione e di intervento di tali organismi nei confronti delle Amministrazioni statali e comunitarie.

L'istituzione dell'Azienda speciale potrebbe inoltre costituire un modello operativo-gestionale in grado di combinare in maniera ottimale la presenza di un'interfaccia pubblica con l'esigenza di promozione, coordinamento e realizzazione delle opere richieste dal sistema delle imprese operanti nell'*hinterland* economico-sociale di pertinenza della CCIAA promotrice, così come le Aziende speciali già operanti hanno dato prova di saper fare, con modesti organici sotto il profilo numerico ed un rapporto costi-benefici ottimale (esse operano con costo zero per l'erario).

In questa sede ci si limiterà quindi a ridefinire le attribuzioni delle Aziende speciali insediate dalle CCIAA nella cui giurisdizione

siano compresi porti o specifiche aree portuali di II categoria III classe (di interesse regionale e interregionale) o in quelli di II classe fino all'istituzione negli stessi di un'autorità portuale, attraverso la formulazione delle norme che, nei loro contenuti, dovrebbero integrare il vigente articolo 14.

Risulta altresì necessario, in concomitanza, individuare le conseguenti forme di finanzia-

mento attraverso l'opportuna modifica delle lettere *c*) e *d*) del comma 1 dell'articolo 100 della legge 21 novembre 2000, n. 342, mentre alla definizione della quota delle tasse e diritti marittimi da attribuire anche alle Aziende speciali camerale si provvederà in sede di esame del disegno di legge atto Camera n. 2032, approvato, in data 13 marzo 2002, dall'Aula della Camera dei deputati.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. L'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 14. - (*Competenze delle autorità marittime e delle Aziende speciali delle CCIAA*). - 1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali, spettano all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali e le rimanenti funzioni amministrative.

2. I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Per gli altri servizi l'autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di un'istruttoria condotta congiuntamente dal comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle autorità portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

3. Nei porti sede di autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi di cui al comma 2 sono stabilite dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale. In difetto di intesa provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Le Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico delle leggi sui Consigli provinciali dell'economia corporativa e sugli Uffici provinciali dell'economia corporativa, di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, e riordinate con la legge 29 dicembre 1993, n. 580, nella cui giurisdizione siano compresi porti o specifiche aree portuali classificate della categoria II classe III o classe II fino alla costituzione di un'autorità portuale, possono provvedere all'istituzione di aziende speciali per il porto.

5. Ferme restando le aziende speciali finora costituite, la costituzione di ulteriori aziende sarà sottoposta a preventiva autorizzazione della competente amministrazione regionale o, per i porti della classe II fino alla istituzione dell'autorità portuale, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Le aziende speciali camerali, nei porti di classe III, svolgono funzioni di:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione, formulazione ed elaborazione dei piani operativi triennali da proporre alla competente amministrazione regionale ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) elaborazione ed adozione, d'intesa con l'autorità marittima e con i comuni competenti, e nel rispetto della programmazione regionale, del piano regolatore portuale;

c) progettazione ed esecuzione di opere previste dal piano regolatore portuale;

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

e) assunzione delle competenze relative all'esercizio dell'attività amministrativa dei beni del pubblico demanio marittimo, nei casi e con le forme previste degli articoli 30 e 55 del codice della navigazione e corrispondenti norme regolamentari del codice medesimo, in conformità dei poteri di delega conferitigli dalle amministrazioni competenti;

f) assunzione delle competenze relative agli articoli 16, 17 e 18.

7. Le funzioni di cui al comma 6 sono assunte dalle aziende speciali, fino alla costituzione di un'autorità portuale, nei porti di classe II.

8. La composizione e le attribuzioni degli organi delle aziende speciali, proposti dalla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di appartenenza in funzione delle specificità territoriali, sono approvate dall'amministrazione regionale competente per i porti di classe III e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per i porti di classe II».

2. Ai fini del reperimento delle risorse necessarie per lo svolgimento delle funzioni di cui al comma 6 dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, alla legge 21 novembre 2000, n. 342, recante misure in materia fiscale, all'articolo 100, comma 1, lettere c) e d), dopo le parole: «delle autorità portuali» sono inserite le seguenti: «e, ove istituite, delle aziende speciali delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura,».

