



*Assologistica*

**AUDIZIONE VIII COMMISSIONE DEL SENATO SUI DISEGNI DI  
LEGGE DI RIFORMA DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA  
PORTUALE (S120 E S370)**

**15 ottobre 2013**

Ringraziamo il Presidente Matteoli ed i Componenti la Commissione per aver promosso questa audizione nonostante la procedura abbreviata, che ci consente di fare alcune considerazioni di carattere generale, sottolineare alcuni significativi interventi migliorativi dell'attuale legislazione, evidenziare qualche incongruenza e proporre poche modifiche tese a rendere più coerente il testo di riforma della legislazione portuale sul quale il Parlamento lavora da anni.

La nostra considerazione generale riguarda l'inderogabile urgenza di fare delle scelte in materia di porti, interporti (anche privati) e aeroporti non per singolo tipo di infrastruttura bensì tenendo conto delle possibili integrazioni tra le stesse e dei bacini di traffico su cui insistono.

A nostro avviso andrebbe ripreso il concetto, previsto dal Piano della Logistica 2006, del passaggio dal distretto industriale al distretto logistico, cioè una nuova "geografia economica" che rivaluti il territorio come integratore tra imprese, settori produttivi e società.

Apprezziamo quindi che nei testi S120 e S370 sia stato introdotto un nuovo articolo, l'11 bis, sui sistemi logistico-portuali (sul quale proponiamo un emendamento in tema di servizio doganale).

Condividiamo inoltre l'inserimento del comma 5 e del comma 8 dell'art. 18 della Legge 84/94, modificato dall'art. 17 dei DDLL che introducono primi elementi di normativa sulle espansioni e sui prolungamenti di durata delle concessioni dei terminalisti portuali ( sul punto "prolungamenti" proponiamo un emendamento).

Infine, il parere di Assologistica è positivo dove vengono previste semplificazioni di procedure come la modifica delle procedure di approvazione del piano regolatore portuale che prevede ora tempi certi per la conclusione dell'iter e un coerente coinvolgimento delle istituzioni interessate con un'accentuata funzione regolatrice e di coordinamento delle Autorità Portuali.

L'efficacia di norme specifiche come quelle descritte sin qui può essere tuttavia vanificata dall'assenza di quadro programmatico all'interno del quale si inseriranno.

Il quadro programmatico – sistemico – della portualità nazionale è evocato ma contraddetto.

Evocato quando si parla di nuova classificazione dei porti e si definiscono i porti di rilevanza economica nazionale e internazionale “*nodi di interscambio essenziali*”, ma ad esempio contraddetto quando all'articolo 6 si conferma l'attuale numero, organizzazione, ruolo e funzione dei porti e delle Autorità Portuali, andando in controtendenza con il processo europeo di concentrazione sul core network delle risorse da investire a mare ed a terra, in strade e ferrovie, in miglioramenti telematici, organizzativi, doganali.

Per essere chiari: i nostri Associati operano in tutti i porti nazionali, grandi e piccoli, al nord e al sud ed in tutti i segmenti delle attività portuali e logistiche; quindi il nostro invito a definire i porti del sistema-paese non intende danneggiarne alcuno.

Ogni porto ha però una sua funzione su un'area di influenza e su specifici segmenti merceologici o su tipi di vettore e la funzione programmatica dello Stato – coerente con valutazioni pertinenti sui mercati contendibili come quella svolta in sede comunitaria – dovrebbe indicare alle Autorità Portuali il fine da perseguire e mettere fine alla anarchia delle ambizioni localistiche .

Crediamo quindi che, come tutti i Paesi Europei, anche noi avremmo dovuto nella filosofia legislativa e nelle definizioni normative corrispondere di più al disegno programmatico riguardante il traffico transoceanico, quello di transhipment e le connessioni con reti TEN-T definendo i porti di sistema da far coincidere con il “core network” definito dalla Unione Europea.

Alleghiamo 7 emendamenti che riteniamo importanti per rendere coerente il testo di riforma della legislazione portuale.

**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**1° Emendamento**

All'art.4 della legge n.84/94, così come modificato dall'art.2 del testo del disegno di legge, al comma 3 dopo il primo periodo inserire la seguente frase:  
*"Nell'ambito di questa categoria sono definiti porti di transhipment quelli nei quali oltre il 75% dei contenitori (TEU) è trasbordato da una nave all'altra."*

---

*L'emendamento è volto a dare una identificazione normativa ai porti di transhipment facilitando in prospettiva la definizione di interventi mirati. Tali porti infatti si trovano a competere in un mercato mediterraneo le cui regole (di sicurezza, di lavoro, amministrative) sono molto diverse da quelle nazionali.*

**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**2° Emendamento**

All'art. 12, comma 1, che ha introdotto l' art. 11-bis "Sistemi logistico-portuali", sostituire il comma 3 dell'art. 11-bis con il seguente "*Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto di norma dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento*".

---

*Si rileva l'esigenza di questa modifica per rispettare i dettami comunitari che consentono, a certe condizioni, la possibilità di depositare la dichiarazione doganale in un ufficio diverso da quello in cui le merci sono presentate. L'emendamento proposto ricalca quanto già normato dalla legge 44/2012 (art.9, in tema di potenziamento dell'accertamento in materia doganale) che ha modificato la legge 214/2011. Sul tale punto nella precedente legislatura si è espressa anche l'Agenzia delle Dogane.*

**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**3° Emendamento**

All'art.14 della legge n.84/94, così come modificato dall'art.15 del disegno di legge al comma 1 quater, secondo periodo, sostituire la congiunzione "e" con la congiunzione "o" all'interno della seguente frase *"... debba essere considerata notevole e strutturale e o quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono."*

---

*L'emendamento è volto a chiarire in modo inequivocabile che la tariffa di prontezza operativa può essere introdotta sia per riequilibrare i conti dell'azienda concessionaria del servizio di rimorchio, sia ed indipendentemente quando il servizio universale di safety portuale esercitato dalle aziende di rimorchio sia di fatto a carico di una minoranza di vettori perché commista alla tariffa di servizio commerciale.*

**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**4° Emendamento**

All'Art. 14 della legge n. 84/94 così come modificato dall'art. 15 del disegno di legge, al comma 1 ter dopo le parole "variazione tariffaria" inserire le parole *"formulata in modo da garantire l'efficienza e l'economicità dei servizi secondo principi di price-cap che inducano i concessionari alla migliore allocazione delle risorse,"*

---

*L'emendamento è volto a recepire la raccomandazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 14.12.2012 con la quale si invitavano le autorità competenti a fissare meccanismi di determinazione delle tariffe sulla base di un sistema " price cap " che di fatto risulta un sistema che incentiva maggiormente l'efficienza rispetto al meccanismo oggi in uso del " rate of return " e che, sempre secondo l'Antitrust, non appare in contrasto con le esigenze di sicurezza dei servizi e può garantire maggiore capacità competitiva ai porti nazionali.*

**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**5° Emendamento**

All'art.17 della legge n.84/94 eliminare dai commi 1, 6, 7 e 8 i riferimenti alle leggi nn. 196/97 e 1369/60, in quanto abrogate dal D.lgvo 276/2003.

---

*L'emendamento è finalizzato a ridefinire se e quando sia possibile concludere il contratto di fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCNL.*

## **EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE DI RIFORMA PORTUALE (S 120 e S 370)**

### **6° Emendamento**

All'art.18 della legge n.84/94, così come sostituito dall'art.17 del testo del disegno di

legge, al comma 13, 4° periodo dopo le parole "*nel ciclo operativo*" cancellare le parole "*non coincidente con le operazioni di sbarco e imbarco*".

---

*L'emendamento è volto ad eliminare una ingiustificata limitazione introdotta dal Senato agli appalti di operazioni portuali. L'appalto di una fase o di un segmento di un ciclo industriale è disciplinata nel diritto comune dall'art.1655 c.c. e dall'art.29 del Decreto Legislativo 276/2003 e si distingue dalla somministrazione di manodopera "per l'organizzazione dei mezzi necessari da parte dell'appaltatore, che può anche risultare, in relazione all'esigenze dell'opera o del servizio dedotti in contratto, dall'esercizio del potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati nell'appalto, nonché per l'assunzione del rischio di impresa".*

*In ambito portuale tale opzione imprenditoriale viene limitata nel seguente modo dall'art.18, co.7 del testo vigente della legge 84/94: "su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art.16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo".*

*Il testo approvato dal Senato restringe ulteriormente lo spazio di autonomia imprenditoriale, disponendo che tali attività siano "non preponderanti" e che le stesse debbano inoltre non essere inserite in quella parte di ciclo operativo che coincide le operazioni di sbarco o imbarco.*



**EMENDAMENTI AI DISEGNI DI LEGGE  
DI RIFORMA PORTUALE  
(S 120 e S 370)**

**7° Emendamento**

All'art.18 della legge n.84/94, così come sostituito dall'art.17 del testo del disegno di

legge, cancellare alla fine del comma 5 le parole *"purché non superiore a un terzo della durata inizialmente stabilita per la concessione."*

---

*L'emendamento è finalizzato a rendere più coerente il testo della norma che, riferendosi ad investimenti infrastrutturali effettuati dal concessionario, già prevede che la concessione possa essere assentita "per un periodo proporzionale al rapporto tra gli ulteriori investimenti e quelli indicati nel programma". La norma sarebbe inoltre resa più coerente con i recenti provvedimenti (Legge 134/2012) tesi a stimolare investimenti privati nelle infrastrutture portuali.*