



Porti: la riforma 84/94 e' quasi al traguardo. Prevede tagli del 10-20 % del personale

Tre legislature, un iter lungo e traumatico iniziato nel lontano 2002. Ora ci siamo: il nuovo testo di riforma della legge 84/94, già messo a punto dal Comitato ristretto della Commissione VIII del Senato a dicembre del 2010, è stato integrato con gli ultimi emendamenti. A settembre, dopo la pausa estiva, verrà richiesto al presidente del Senato di proporre la deliberante. Una volta acquisito il parere favorevole della Conferenza dei Capigruppo, il testo unificato potrà essere direttamente

approvato dalla Commissione senza dover votare in Aula. Dopodiché la palla passerà alla Camera per l'approvazione definitiva. Il senatore Marco Filippi, capogruppo Pd della Commissione lavori pubblici del Senato, è stato, assieme al

pdellino Luigi Grillo, uno dei principali artefici del di-spositivo normativo che andrà in parte a modificare, in parte ad integrare, la vecchia legge di riforma dell'ordinamento portuale.

Livorno, 1 agosto 2012 - Tre legislature, un iter lungo e traumatico iniziato nel lontano 2002. Ora ci siamo: il nuovo testo di riforma della legge 84/94, già messo a punto dal Comitato ristretto della Commissione VIII del Senato a dicembre del 2010, è stato integrato con gli ultimi emendamenti. A settembre, dopo la pausa estiva, verrà richiesto al presidente del Senato di proporre la deliberante. Una volta acquisito il parere favorevole della Conferenza dei Capigruppo, il testo unificato potrà essere direttamente approvato dalla Commissione senza dover votare in Aula. Dopodiché la palla passerà alla Camera per l'approvazione definitiva. Il senatore Marco Filippi, capogruppo Pd della Commissione lavori pubblici del Senato, è stato, assieme al pdellino Luigi Grillo, uno dei principali artefici del di-spositivo normativo che andrà in parte a modificare, in parte ad integrare, la vecchia legge di riforma dell'ordinamento portuale.

Senatore Marco Filippi, dopo anni che se ne parla abbiamo finalmente una compiuta riforma della 84/94. Un risultato raggiunto dopo un iter legislativo che, in più occasioni, lei non ha esitato a definire traumatico e anomalo.

Guardi, la legge non è ancora stata approvata. Siamo al primo importante passaggio. Se il presidente del Senato, Renato Schifani, acquisirà il parere favorevole della Conferenza dei Capigruppo, potremmo approvarla a settembre. Comunque vada, la Commissione VIII ha terminato i lavori.

I suoi colleghi alla Camera riusciranno ad approvare il testo prima delle elezioni di primavera?

Con la Camera abbiamo avuto in tutti questi anni un sano rapporto dialettico. Certo, ognuno è stato geloso custode della propria autonomia e indipendenza, ma c'è sempre stato tra di noi un gentleman agreement che ci ha portato a lavorare in un clima di serena e costruttiva collaborazione. Sono sicuro che i nostri colleghi deputati, pur prendendosi gli spazi e i tempi necessari per approfondire la questione, non stravolgeranno un testo che è stato il prodotto di anni e anni di lunghe e laboriose trattative. Ovviamente, bisogna prestare attenzione alle tempistiche: le elezioni sono alle porte e noi vorremmo consegnare agli operatori del porto un disegno di legge organico e compiuto. Lo attendiamo da troppo tempo, dal 2002.

Prima di entrare nel merito del ddl A.s. 143, facciamo un piccolo passo indietro: perché, dopo 18 anni di vita, è diventato necessario modificare la legge 84/94?

Posso dire, senza tema di essere smentito, che sia io che il presidente della commissione VIII, Luigi Grillo, abbiamo apprezzato i risultati che fin qui sono stati raggiunti dalla 84/94: è una legge che ha consentito l'ammodernamento dei porti, lo sviluppo dei traffici e la liberalizzazione delle attività commerciali all'interno di un quadro ben definito. Dopo 18 anni di vita, però, abbiamo ritenuto che la legge di riordino della legislazione in materia portuale necessitasse di essere ammodernata e integrata in alcune sue parti. Centrale era la questione dell'Autonomia finanziaria.

Già, l'autonomia finanziaria. Riusciremo finalmente ad averla?

Va detto che nel testo unificato avevamo previsto, all'articolo 17, l'istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, alimentato su base annua in misura pari al 3% dell'imposta sul valore aggiunto e delle accise generate dai porti stessi. Purtroppo, la Commissione Bilancio ha cassato la proposta.

In compenso, il Governo, con il dl sviluppo, ha previsto di assegnare ai porti l'1% di Iva e accise, nel limite, però, di 70 mln di euro. Assoporti non l'ha presa bene...

Ha ragione il vice ministro Mario Ciaccia quando dice che la misura dei 70 milioni è un primo importante passo in avanti sul sentiero della piena autosufficienza delle autorità portuali. È chiaro, poi, che se le AP potessero veramente incamerare l'1% di Iva e accise da loro gene-rate, avrebbero diritto a 130 milioni di euro e non a 70. Ma vorrei far osservare che la legislatura non finisce a luglio. A prescindere dal dl sviluppo, che molto probabilmente verrà blindato anche alla Camera, abbiamo gli spazi e i tempi per migliorare la norma.

Nel ddl partorito dal Comitato ristretto della Commissione VIII del Senato avete introdotto alcune importanti novità in riferimento alla disciplina di pianificazione portuale. Quali sono i dettagli? Lei sa meglio di noi quanto tempo ci voglia oggi per adottare e approvare un Piano regolatore del Porto...

Con il testo di legge unificato abbiamo praticamente velocizzato le procedure che portano all'approvazione del Prp, definendo tempi certi entro i quali le fasi procedurali devono chiudersi definitivamente.

Come?

Nella legge 84/94, per esempio, è previsto che il piano regolatore sia prima adottato dal Comitato Portuale, d'intesa con il comune o i comuni interessati. Come si può notare, la formula è piuttosto generica e non consente oggi di farci capire quando si deve concludere questa prima fase concertativa.

E nella nuova legge?

Nel ddl A.S. 143, con una certa forzatura, abbiamo previsto che il Comune ha 90 giorni di tempo per esprimere un diniego motivato. E in caso di mancato accordo, l'Autorità Portuale ha la possibilità di chiedere alla Regione (e non più al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) di convocare una Conferenza dei servizi risolutiva che assumerà, a maggioranza, le proprie determinazioni entro e non oltre 60 giorni dalla convocazione. Non ci sono tempi morti o incertezze procedurali.

Poniamo invece che non ci siano problemi di intesa con il Comune, e che il prp venga adottato dal Comitato Portuale, che accade poi?

La delibera di adozione viene pubblicata sulla Gazzetta ufficiale. Gli interessati possono far pervenire le proprie osservazioni all'autorità portuale e alla commissione della Vas entro 30 giorni dalla pubblicazione della delibera. L'Autorità Portuale, entro i successivi trenta giorni, formula le proprie contro-osservazioni.

Ha parlato di una commissione Vas..

Sì, nel testo unificato, abbiamo anche definito tempi certi in riferimento alla procedura di valutazione ambientale strategica. Spetta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare compiere la verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale, avvalendosi di una commissione da istituirsi con decreto entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione. La Commissione dovrà esprimere le proprie determinazioni entro 60 giorni dalla ricezione del rapporto preliminare ambientale di cui all'art 12 del dlgs 3 aprile 2006. In caso di assoggettabilità alla Vas, la delibera di adozione del Prp deve comprendere anche il rapporto ambientale. Anche in questo caso, non ci sono tempi di attesa inutili.

Quindi va tutto bene? Non c'è niente che sia rimasto lettera morta, nessun proponimento rimasto disatteso?

È chiaro, il testo normativo può essere migliorato. Uno degli obiettivi che non siamo riusciti a raggiungere, per esempio, è stato quello di un rafforzamento delle procedure di coordinamento tra i vari enti istituzionali.

In particolare, noi chiedevamo di poter inserire l'istituto dell'accordo quadro, che è uno strumento tecnico-giuridico che obbliga le parti (in questo caso Ministero, Regione, Provincia, Comune e Autorità Portuale) a darsi precetti e regole comportamentali comuni in riferimento all'adozione, definizione e variazione dei progetti di pianificazione. Allo stesso modo, molte Autorità portuali ci avevano chiesto di inserire nel testo di legge l'istituto dell'accordo quadro preventivo in riferimento al rapporto con il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Purtroppo, queste misure non

sono state inserite nel disegno di legge. Auspichiamo che, in tal senso, i colleghi della Camera possano prendersi tutto il tempo necessario per migliorare la nostra riforma dell'ordinamento portuale.

Senta, l'altra grande questione è quella dei dragaggi. L'art. 48 del Dl liberalizzazioni ha già introdotto alcune importanti novità. Che c'è di nuovo nel vostro testo unificato?

Guardi, abbiamo ottenuto l'85% delle cose che chiedevamo. L'art 48 del dl liberalizzazioni ha già disciplinato in maniera rigorosa le possibili destinazioni dei materiali provenienti da dragaggio: dal refluento in mare al ripascimento, sino agli impieghi a terra. All'art. 5 bis del testo unificato, abbiamo praticamente fatto riferimento alla norma contenuta nel Dl Liberalizzazioni, limando e correggendo quelle parti che non ci hanno convinto.

Per esempio?

Abbiamo rimosso la prescrizione di assoggettabilità a V.I.A. dei decreti di approvazione dei progetti di dragaggio. Una misura che ci è apparsa fin da subito irragionevole.

E poi, cos'altro?

In riferimento ai porti SIN, abbiamo favorito, con meno ambiguità, la possibilità dello sversamento in mare del materiale dragato.

Ovvero?

Al comma 2 dell'art. 48 viene prescritto che i materiali da dragaggio possano essere immersi soltanto se presentino caratteristiche chimiche e microbiologiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e idonee con riferimento al sito di destinazione. Quella della identificazione tra sito di prelievo e sito di destinazione era una evidente forzatura che rischiava di condizionare negativamente la possibilità di sversamento in mare dei materiali da e-scavo. Per questo abbiamo convenuto di dover cassare questa parte, ritenendo invece che il materiale dragato debba essere soltanto compatibile con il sito di destinazione.

Inoltre, un'altra novità contenuta nel testo unificato è quella della deperimetrazione degli ambiti SIN, laddove ciò sia possibile.

Nel ddl avete anche rafforzato i poteri del presidente dell'Autorità Portuale. Ci può dire qualcosa in più a riguardo?

Abbiamo assegnato al presidente la facoltà di adottare, in caso di urgenza, atti di competenza del Comitato Portuale; di gestire in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo, e di rilasciare, senza previa delibera del Comitato Portuale, autorizzazioni e concessioni quando queste abbiano durata inferiore ai quattro anni. Insomma, quello che emerge è il profilo di un presidente più operativo con chiare funzioni manageriali. Anche l'Autorità Portuale ne esce rafforzata, assommando su di sé anche i poteri di indirizzo e coordinamento delle attività svolte da tutti gli enti che operano in porto.

E il Comitato Portuale che fa?

Al Comitato spettano atti fondamentali di indirizzo politico, regolamentazione e controllo: penso per esempio all'approvazione del bilancio preventivo, all'adozione del Piano Regolatore Portuale, all'approvazione del Piano Operativo Triennale, o alle deliberazioni di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni con durata superiore agli otto anni. Sono tutti compiti di alto profilo che il Comitato continuerà a svolgere.

Parliamo dei Servizi tecnico nautici: l'articolo 14 è, sue testuali parole, "il frutto dell'accordo tra tutte le categorie economiche sociali e istituzionali". Quali risultati avete raggiunto a riguardo?

Alla voce "servizi-tecnico nautici" non abbiamo dovuto fare altro se non recepire nella sua interezza l'intesa raggiunta dalle categorie interessate durante il governo Prodi. Nell'accogliere le linee guida di quell'accordo, ci siamo posti l'obiettivo di non destrutturare i servizi ancillari della navigazione, che sono e rimangono di interesse generale. In riferimento alla determinazione delle tariffe, abbiamo sostanzialmente cercato di favorire un più stretto raccordo tra l'Autorità portuale e l'Autorità Marittima. Le tariffe vengono infatti stabilite attraverso una istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano la Capitaneria di porto e la Port Authority, che possono decidere di farsi assistere rispettivamente dal Comando generale delle Capitanerie di porto e dall'Associazione dei porti ita-liani, nonché, in veste consultiva, dalle rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi.

Quella della disciplina di revisione delle concessioni di aree e banchine costi-tuisce la parte più delicata dell'intera riforma. Siete riusciti, sotto questo punto di vista, a superare le divergenze tra le diverse posizioni in campo? Su che cosa avete trovato una convergenza?

Innanzitutto va detto che il testo unificato dei porti messo a punto dal Comitato ristretto a dicembre del 2010 prevedeva già due cose importanti: la prima è che l'atto di concessione deve essere assegnato all'esito di una selezione tramite procedura ad evidenza pubblica (comma 5 art.18bis), la seconda è che l'Autorità Portuale deve tenere conto del programma di investimenti del concessionario sia ai fini della determinazione della durata delle concessioni, sia in riferimento all'assegnazione della concessione stessa (comma 3).

Con gli ultimi emendamenti approvati abbiamo introdotto un'altra novità: al comma 4 bis, abbiamo previsto che quando siano trascorsi i due terzi della durata della concessione, il concessionario che dia corso a investimenti in opere infrastrutturali e in opere o impianti di non facile rimozione ulteriori rispetto al piano di impresa possa richiedere che la durata della concessione sia prorogata per un periodo proporzionale al rapporto fra gli ulteriori investimenti e quelli previsti dal programma di cui al comma 3.

Inoltre, al comma 4-ter, decorsi due terzi della concessione, il concessionario può chiedere, a fronte di un programma di investimenti ulteriori, che la procedura di evidenza pubblica per la riassegnazione dell'area sia anticipata rispetto alla scadenza naturale.

E sul tema della mano-dopera portuale, c'è qualcosa che vorrebbe dirci?

Sul fronte della disciplina del lavoro in porto, un passo in avanti è già stato fatto con la legge n.92 del 28 giugno 2012, che riconosce ai lavoratori ex art. 17 dell'Agenzia di lavoro temporaneo una indennità di importo pari a un ventiseiesimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro. Negli ultimi emendamenti approvati abbiamo inoltre inserito una sorta di clausola sociale, dove diciamo che negli ambiti marittimi il personale impiegato nell'esecuzione dei traffici, o nelle operazioni, è soggetto alle disposizioni legislative, regolamentari ed ai contratti collettivi vigenti nell'ordinamento italiano in materia previdenziale e di legislazione del lavoro. Si tratta di una importante affermazione di principio: vogliamo evitare, insomma, che la concorrenza si scarichi sempre sulle spalle dei più poveri.

Senta senatore, un'ultima domanda sulla Spending Review. Le Autorità Portuali sono ricomprese tra coloro su cui potrebbe presto abbattersi la scure del Governo. Sono previsti tagli di dirigenti e personale, rispettivamente del 20 e 10%.

Purtroppo, al Senato non c'è stato niente da fare: con la trentesima fiducia il Governo ha ottenuto il via libera al dl sulla spending review. A questo punto dubito che alla Camera verranno fatti interventi correttivi. Rimango comunque dell'avviso che le Autorità Portuali non possano e non debbano essere assoggettate alla disciplina degli enti pubblici. Imporre per legge un taglio lineare del 20% per i dirigenti e del 10% per i dipendenti, vuol dire sguarnire le difese di uno dei settori strategici del nostro Paese.

Questa e' l'intervista che il senatore Marco Filippi ha rilasciato sul periodico bimestrale dell'Autorità portuale di Livorno, Port News, che uscirà nei prossimi giorni. Ringraziamo per la gentile concessione.

Nell'intervista rilasciata dal senatore Filippi sulle pagine di "Port News", il periodico bimestrale dell'Autorità Portuale di Livorno, rispetto a quanto scritto, e' stato segnalato che la Commissione VIII non chiederà più la deliberante al presidente dell'Assemblea,

Renato Schifani. Il provvedimento, il ddl 143, pertanto, non verrà più votato e approvato dalla Commissione, ma sarà obbligatorio il passaggio in aula. Il testo verrà esaminato il prossimo 11 settembre. Ce ne scusiamo con i lettori.