

NOTA

Oggetto: *Sintetiche considerazioni su aspetti di interesse per la portualità e le Autorità Portuali del Decreto-legge 24.1.2012, n.1 (disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo per le infrastrutture e la competitività).*
Proposte di ASSOPORTI.

Il decreto legge in argomento contiene diverse norme di interesse per la portualità e per le Autorità Portuali. In particolare per quel che riguarda le Autorità Portuali quali stazioni appaltanti, poiché diversi articoli della norma (artt. da 44 a 47; da 50 a 55) modificano il c.d. Codice degli Appalti pubblici (D. Lgs. n. 163/2006 e s. m. e i.) o intervengono sul tema.

Di immediato e specifico interesse per le Autorità Portuali appaiono invece gli articoli 48 e 59.

Art. 48 (norme in materia di dragaggio). Le esigenze della portualità riguardo l'argomento sono diverse:

- regolare complessivamente (pur con le diverse specificità) i dragaggi tanto nelle aree ricomprese in siti di bonifica di interesse nazionale (SIN) quanto in aree non SIN;
- fissare tempi certi (o almeno preventivabili) di approvazione dei progetti di dragaggio;
- consentire contestualità tra operazioni di dragaggio e progetti di bonifica (nelle aree SIN);
- restituire automaticamente al loro pieno uso legittimo, le aree ricomprese in SIN nelle quali, esperiti gli opportuni accertamenti, risultano parametri inferiori ai valori soglia;
- definire gli esatti contenuti dei progetti di dragaggio;
- individuare tutte le possibili opzioni di destinazione del materiale di risulta dei dragaggi ivi compresi l'immersione in mare; il recupero a terra ed il refluento in cassa di colmata. Ovviamente tenendo conto delle caratteristiche del materiale di risulta;
- fissare le caratteristiche dei sistemi di impermeabilizzazione delle casse di colmata tecnicamente ed economicamente realizzabili, nonché ambientalmente adeguati;
- fare chiarezza riguardo le caratteristiche dei mezzi (navi) eventualmente utilizzati per il trasporto dei materiali di risulta dei dragaggi e la relativa documentazione necessaria.

A fronte di quelle esigenze, dal testo dell'art. 48 del D.L. n. 1/2012 si evince invece:

- scarsa chiarezza dell'ambito applicativo. Alcune norme sono esplicitamente riferite ad interventi in aree SIN mentre per altre vi è un (pericoloso) margine di incertezza;
- implicita previsione di verifica di assoggettabilità a VIA anche del (solo) progetto di dragaggio;
- la previsione di norme attuative, decreto interministeriale Ambiente-Infrastrutture (prefigurando quindi lunghi tempi per l'effettiva operatività della norma) peraltro con riguardo ad aspetti tecnico-operativi-ingegneristici ("norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio").

In considerazione di ciò, abbiamo elaborato un'ipotesi di nuovo articolo (allegato) accompagnato, per una migliore lettura, da un testo nel quale sono evidenziate le differenze (cancellazioni ed aggiunte) tra la nostra ipotesi e l'attuale stesura dell'art. 48.

Art. 59 (extragettito IVA per le società di progetto per le opere portuali). Questo articolo amplia l'ambito di riferimento dell'articolo 18 della legge 183/2011, rendendo applicabile anche alle opere portuali il modello di realizzazione finanzia di progetto mediante defiscalizzazione per le società di progetto.

La norma così come formulata, ha portata limitata. L'articolo infatti è esclusivamente riferibile a "procedure avviate" (una sola per la portualità).

Si ritiene quindi necessario prevedere l'applicabilità della modalità di finanziamento delle infrastrutture mediante utilizzo di "extragettito" IVA, anche a nuove opere, valorizzando altresì il ruolo e le funzioni delle Autorità Portuali.

Solo in tal modo riteniamo che la norma potrà dispiegare concreti effetti ai fini dello sviluppo e della competitività dei porti e del Paese.

In tal senso è il testo dell'ipotesi dell'emendamento che abbiamo elaborato (in allegato).

Art. 59 bis (autonomia finanziaria delle Autorità Portuali).

Pur riformulata secondo quanto da noi ipotizzato, la previsione dell'art.59 non costituisce alternativa al ricorso al gettito IVA per il completamento dell'autonomia finanziaria della Autorità Portuali. Solo quest'ultima può consentire il finanziamento delle onerose ma indispensabili infrastrutture che, per loro natura, non possono generare risorse direttamente e quindi neanche attrarre investimenti privati (es. dighe foranee, altre opere di difesa, escavi, ecc.).

Pertanto si propone un' emendamento - articolo aggiuntivo 59 bis - (in allegato) inteso a realizzare compiutamente l'autonomia finanziaria, elaborato sulla falsariga dell'analogo articolo contenuto nel Testo Unificato di riforma dell'ordinamento portuale adottato dall'VIII Commissione permanente del Senato.

All. c.s.

6 gennaio 2012