

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

9^o RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 FEBBRAIO 1993

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«Disposizioni in materia di ordinamento portuale» (749)

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge n. 578, n. 652 e n. 665; congiunzione del disegno di legge n. 749, discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 12, 13
CAMBER, <i>sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	12
FAGNI (<i>Rifond. Com.</i>)	10, 12
GIOVANNIELLO (<i>DC</i>), <i>relatore alla Commissione</i>	2, 7, 10
NERLI (<i>PDS</i>)	7, 12

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«Disposizioni in materia di ordinamento portuale» (749)

(Seguito della discussione congiunta dei disegni di legge n. 578, n. 652 e n. 665; congiunzione del disegno di legge n. 749, discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge n. 578, n. 652 e n. 665.

In quanto connesso per materia, è iscritto all'ordine del giorno anche il disegno di legge n. 749.

Data la connessione della materia, propongo che i quattro disegni di legge siano discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Come i colleghi ricordano, è stato nominato un Comitato ristretto che ha svolto un lavoro lungo e faticoso che ha portato alla stesura del testo che oggi esamineremo.

Invito il senatore Giovanniello a riferire alla Commissione sulla proposta di testo unificato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, il testo da me predisposto a seguito dei lavori del Comitato ristretto è un tentativo, che io ritengo riuscito in larga parte, di unificare i testi dei disegni di legge che abbiamo al nostro esame.

Nell'ultima seduta di Comitato ristretto era stato chiesto al relatore di predisporre una sintesi tra i testi elaborati in seno al Comitato e gli emendamenti e le osservazioni fatte pervenire al relatore da parte di singoli senatori e dal Governo.

Prima di passare ad un'illustrazione nel dettaglio è bene fare alcune premesse di carattere generale. La prima riguarda l'urgenza di provvedere in materia portuale, sia perchè la Comunità europea ha richiamato più volte il nostro Paese al superamento di disposizioni che consentono lo sfruttamento abusivo di posizioni dominanti, sia per tutto quanto è accaduto nei maggiori porti italiani relativamente ai blocchi e ai contrasti che non hanno consentito più l'agibilità dei porti stessi per un corretto funzionamento del mercato. Tutto il traffico si è spostato nei porti del Nord Europa, per cui era necessario ed urgente provvedere ad un riordinamento della portualità italiana.

La seconda premessa riguarda i principi generali della riforma. Si è individuata l'autorità portuale con compiti di programmazione, coordinamento e controllo in modo tale da eliminare una gestione che è stata fonte di indebitamento e di sperpero in questi anni.

Oggi questa riforma è orientata sulle imprese che investono durevolmente negli scali in modo tale che siano sottoposte a norme e regole che tutelino sia l'investimento che il lavoro portuale.

Da un punto di vista metodologico, come richiesto d'altronde nell'ultima seduta del Comitato ristretto, il testo è stato diviso in due capi: nel primo sono riportate le norme che definiscono l'ordinamento e le attività portuali a regime e nel secondo sono invece riportate tutte le norme transitorie che possono servire ad un passaggio da una filosofia all'altra - non voglio comunque estremizzare il discorso - da una filosofia di spreco ad una filosofia di mercato.

Nel merito dell'articolato si è dato un ordine al testo tale da poter essere meglio e rapidamente compreso, per cui la farragine che è sembrata essere disordine voluto nella precedente bozza oggi trova una sistematica organizzazione. Nell'articolo 1 si indicano le finalità della legge: in particolare l'adeguamento dell'ordinamento e delle attività portuali agli obiettivi del piano generale dei trasporti. Nell'articolo 2 si fa un'elencazione delle organizzazioni portuali, le si definiscono al fine di avere un puntuale riferimento nell'articolato a quello che si intende per organizzazioni portuali.

Si definiscono i poteri di programmazione del CIPET già nell'articolo 1 e si è tenuto conto, nello stesso articolo, dell'osservazione fatta dalla senatrice Maisano Grassi che tendeva a prevedere il concerto del Ministero dell'ambiente su fatti specifici.

L'articolo 3 determina la nuova classificazione dei porti in categorie che tengono conto essenzialmente dei bacini di utenza. L'ultima bozza prevede (e questo è un suggerimento del Governo) una funzione di trasporto passeggeri per cui le categorie dei porti sono diventate cinque anziché quattro come previste nelle precedenti bozze. In sede di Comitato ristretto si è altresì determinata una procedura per la classificazione degli scali, prevedendo, prima della decisione finale del CIPET, i pareri delle regioni e delle Commissioni parlamentari competenti. Accogliendo una proposta avanzata dalla senatrice Fagni, si è prevista la possibilità che i presidenti delle giunte regionali che abbiano espresso parere contrario possano essere invitati alla seduta del CIPET in cui si dovrà approvare in via definitiva la classificazione.

Desidero a questo punto ricordare che della grande mole di proposte, avanzate dai colleghi, abbiamo cercato di accoglierne il maggior numero possibile, sempre che fossero compatibili con il testo che si andava a predisporre. Sempre all'articolo 3 sono dettate norme in ordine alla *revisione della classificazione e alla fornitura di dati e notizie* al segretariato del CIPET per l'adempimento dei propri compiti istruttori.

L'articolo 4 detta norme in materia di programmazione e realizzazione delle opere portuali, prevedendo l'obbligo del piano regolatore portuale per i porti delle categorie II, III e IV. Tale strumento produce gli effetti giuridici della variante di strumenti urbanistici, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree e delle opere.

In relazione a quanto emerso in sede di Comitato ristretto, si è provveduto a definire una procedura più organica per l'approvazione del piano, tenendo conto del fatto che esso è adottato anche nei porti ove non sarà istituita l'autorità portuale e della nuova ripartizione delle funzioni amministrative tra Stato e regioni. In sostanza il criterio che si è tenuto presente è quello secondo cui chi investe nel porto ha diritto di dettare legge, per cui nei porti minori saranno le regioni a predisporre e approvare i piani regolatori.

Ove è presente l'autorità portuale, essa adotta il piano che è sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e successivamente al parere delle regioni e dei comuni: tale piano è quindi sottoposto alla valutazione di impatto ambientale ed approvato a livello ministeriale. In caso di pareri contrari o recanti osservazioni di regioni e comuni, i rappresentanti di questi sono invitati ad una seduta del CIPET che delibera in via definitiva. La scelta compiuta in questo caso è stata in qualche modo obbligata: se è vero che un piano regolatore necessita di molti anni per essere approvato, è altrettanto vero che i porti italiani hanno subito per troppo tempo una stasi causata da posizioni determinanti ed hanno oggi bisogno di essere posti sul mercato alla pari degli altri porti internazionali.

Nell'articolo 4 si prevede altresì l'attribuzione allo Stato delle opere di grande infrastrutturazione per i porti della categoria II e alla regione per i porti delle categorie III e IV. Accogliendo un'osservazione del senatore Fabris, si è meglio puntualizzata la ripartizione delle competenze tra Stato e regione relative alle opere marittime. La realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione può poi essere affidata anche a soggetti concessionari di aree e banchine nell'ambito portuale. Sono altresì definite analiticamente le opere di grande infrastrutturazione, in accoglimento di alcune osservazioni della senatrice Fagni in ordine all'inserimento delle darsene e all'escavazione dei fondali in tutti i porti.

Non si sono potuti accogliere però in questa sede alcuni emendamenti presentati dalla senatrice Maisano Grassi volti ad assegnare maggiore potere ai comuni nella delimitazione dell'ambito portuale, tenendo conto della rilevanza nazionale delle infrastrutture portuali. Per quanto riguarda invece la previsione di un rapporto di sicurezza dell'area portuale in relazione alle infrastrutture industriali e petrolifere, comunico di avere inviato l'emendamento al Governo per la sua valutazione; tale testo potrà quindi essere riesaminato in sede di Commissione.

L'articolo 5 prevede l'istituzione dell'autorità portuale, alla quale è riservato un ruolo cruciale nell'ambito del disegno di legge. Tale istituzione rappresenta il momento pubblico di programmazione e indirizzo di tutte le attività portuali, sostituendo le attuali organizzazioni portuali che, come è noto, hanno anche compiti di gestione. Si è anche deciso di conferire una diversa natura giuridica a questa istituzione, considerandola un ente pubblico anziché un organo dello Stato, come avveniva nel testo originario del disegno di legge. Detto ente sarebbe sganciato dall'applicazione della legislazione sul parastato, in modo da avere maggiore snellezza nell'esercizio delle proprie attività. L'ente godrà di autonomia di bilancio e finanziaria,

con norme di controllo, di vigilanza modellate su quelle relative ad altri enti pubblici.

Un nodo assai dibattuto è stato quello se a tale autorità potessero residuare taluni compiti di gestione, anche tenendo conto della necessità di dover impiegare personale delle organizzazioni portuali che svolgono attualmente tali compiti.

Era emersa in sede di Comitato ristretto questa possibilità, ma si è pensato invece di svincolare totalmente l'autorità portuale dalla gestione proprio per non alimentare una spirale - certamente non virtuosa - di indebitamenti in serie che hanno portato a sprechi di risorse pubbliche dell'ordine di molte centinaia di miliardi. Per quanto riguarda le osservazioni rivolte dai senatori Fabris, Cappelli e Visibelli ed espresse anche in una relazione del senatore Pischetta, osservo che vi è la necessità di evitare qualsiasi tentativo di gestione da parte dell'autorità portuale per non incorrere nel pericolo di commistione di compiti che devono, invece, essere rigidamente di programmazione e non di gestione. La possibilità d'altronde di affidare compiti in concessione ad una società da costituire tra imprese operanti nel porto con una partecipazione di minoranza dell'autorità portuale, realizzandosi una sorta di gestione condominiale, può ovviare al problema individuato in un primo momento dal Comitato ristretto di utilizzare personale delle organizzazioni portuali. Tuttavia considerato il fatto puramente imprenditoriale ed avendo trovato una sistemazione integrale (almeno sulla carta) di tutti i dipendenti delle organizzazioni e delle compagnie, tale servizio condominiale può essere inteso come una società mista in cui l'autorità di minoranza possa esercitare anche compiti di controllo senza essere responsabile in prima persona della gestione. Si è ribadito che l'autorità non può costituire o partecipare in società diverse da quelle indicate e nè può in alcun caso gestire operazioni portuali. Si è accolto anche un emendamento proposto dai senatori Fabris, Visibelli e Fagni, in base al quale all'autorità vengono demandati compiti di regolamentazione oggi propri del comandante del porto; si demanda invece al Governo una valutazione degli emendamenti che tenderebbero a far rimanere invariati per cinque anni i limiti delle circoscrizioni delle organizzazioni portuali.

Nei successivi articoli 6, 7, 8, 9, 10 e 11, sono individuati gli organi dell'autorità portuale rappresentati dal presidente, dal comitato portuale, dal segretariato generale che è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa e dal collegio dei revisori dei conti. In questi articoli sono indicate le modalità di funzionamento, le norme di elezione e le funzioni; devo dire che non hanno creato eccessivi problemi al Comitato ristretto.

Per quanto riguarda il presidente, si è mantenuta l'impostazione emersa e cioè di una sua nomina da parte del Ministro della marina mercantile nell'ambito di una terna di esperti designati rispettivamente dalla regione, dal comune e dalla camera di commercio. La variante rispetto a quanto si decise in Comitato ristretto è che anzichè indicare unitariamente questa terna, ognuno di questi enti presenta un nome in modo tale da dare anche rapidità di risposta alla richiesta.

Rilevanti sono le funzioni del presidente che ha poteri di proposta per quanto riguarda il piano operativo triennale, il piano regolatore

portuale ed i principali atti riguardanti la gestione economica e il trattamento del personale.

Il presidente svolge compiti operativi sia in relazione al coordinamento delle attività svolte da parte di tutte le pubbliche amministrazioni nel porto - ed in ciò si accolgono le osservazioni dei senatori Cappelli, Visibelli, Fagni e Fabris - sia relativamente al coordinamento e alla promozione delle attività commerciali dei servizi portuali. Nel merito sono state fatte osservazioni dal senatore Paire. Il presidente amministra inoltre le aree demaniali, provvede in materia di concessioni delle aree, vigila sull'efficienza delle operazioni portuali ed assicura la navigabilità nell'ambito portuale.

Inoltre il nuovo testo accoglie suggerimenti dei senatori Cappelli, Fabris, Fagni e Visibelli in ordine alla delimitazione delle zone franche portuali, cosa che non era prevista nelle bozze precedenti. Non si è accolto invece un suggerimento del senatore Paire in relazione ad una riduzione della durata del mandato del presidente. Si è ritenuto opportuno prevedere in prima applicazione del presente disegno di legge una durata di cinque anni e successivamente di quattro.

Per quanto concerne il comitato portuale se ne è perfezionata la composizione con riguardo ai rappresentanti delle strutture locali dei Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici. I compiti del comitato portuale sono così elencati: approva il piano operativo triennale, il piano regolatore portuale, la relazione annuale sull'attività del porto, i bilanci, gli appalti e le concessioni e l'organico della segreteria tecnico-operativa.

Si è pensato di disporre l'adozione di un regolamento delle sedute del comitato proprio per non ridurre il provvedimento in esame a regolamento. Il senatore Nerli si è lamentato per il fatto che questo testo prevede vari decreti ministeriali: vorrei far presente che si è ritenuto opportuno snellire la normativa in una legge-quadro e demandare appunto a regolamenti o alla decretazione le puntualizzazioni.

Il segretariato generale rappresenta la struttura tecnica dell'autorità portuale (articolo 9), con la figura del segretario generale di nomina fiduciaria che riveste compiti istruttori in relazione alle decisioni del comitato portuale e agli atti presidenziali. Egli si avvale di una segreteria tecnico-operativa composta, in sede di prima applicazione del presente disegno di legge, di personale proveniente dalle organizzazioni portuali, secondo criteri di funzionalità che saranno stabiliti dal comitato portuale. Accogliendo un suggerimento venuto dal senatore Cappelli, si è specificato che il rapporto di lavoro del personale della segreteria è di diritto privato ed è regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro. Non si è ritenuto di poter accogliere un altro emendamento del senatore Cappelli tendente a consentire ai direttori generali degli enti portuali di essere designati per l'assunzione della carica di segretario generale: in questa fase di riforma pare più opportuno evitare che elementi già impegnati in questa attività ne siano interessati. Si è accolto invece un altro suggerimento del senatore Cappelli riguardante il trattamento economico, che verrà fissato in base ad un contratto di diritto privato.

I senatori Fagni e Cappelli hanno presentato anche emendamenti volti ad attribuire al segretario generale e alla segreteria tecnico-

operativa compiti di progettazione, esecuzione e manutenzione delle opere di grande infrastrutturazione: tali proposte dovranno essere esaminate attentamente dal Governo, tenendo conto del fatto che, attualmente, ciò comporterebbe uno svuotamento delle funzioni degli uffici del genio civile per le opere marittime. Se il Governo dovesse essere favorevole, non avrei, comunque, alcuna difficoltà ad inserire tale norma nel disegno di legge.

L'articolo 12 tratta prevalentemente delle risorse finanziarie dell'autorità portuale determinate dai canoni di concessione sia di aree portuali sia di aree demaniali, dai proventi di autorizzazioni di attività e servizi portuali, dai proventi derivanti da cessioni di impianti ai concessionari, da un contributo dello Stato determinato annualmente con legge finanziaria, dai contributi di regioni, enti locali ed altri enti pubblici liberamente determinati a carico dei rispettivi bilanci.

In relazione alle osservazioni dei senatori Fagni e Cappelli e in attesa della determinazione da parte del Governo di una copertura finanziaria per le questioni dell'indebitamento delle organizzazioni portuali e della garanzia dei trattamenti di fine rapporto e di fine servizio ai lavoratori portuali, si è ritenuto di poter prevedere che una quota delle tasse portuali possa essere devoluta all'autorità, tuttavia fino al 30 per cento del gettito, tenendo conto che tali organi non hanno più compiti di gestione, e in modo inversamente proporzionale all'indebitamento delle organizzazioni preesistenti, come segno tangibile di riconoscimento per le realtà che sono state bene amministrate.

NERLI. Dal testo del disegno di legge sembra che sia il Governo a doverlo decidere.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono aperto a qualunque proposta tendente al miglioramento del testo.

Con l'articolo 13 si ribadiscono le funzioni dell'autorità marittima per quanto non diversamente disposto per le autorità portuali. Al riguardo è stato fatto pervenire al Ministero, per osservazioni, un emendamento della senatrice Fagni concernente una maggiore specificazione delle funzioni delle autorità marittime in ordine alla sicurezza della navigazione.

L'articolo 14 disciplina le commissioni consultive, composte di rappresentanti degli imprenditori e dei lavoratori da istituire in ogni porto, le quali esprimono prevalentemente pareri in ordine ai problemi di organizzazione del lavoro nel porto.

Con gli articoli 15 e 16 si dettano norme sulle operazioni portuali. Si è scelta la strada di suddividere il testo concordato in sede di Comitato ristretto in due articoli per esplicitare meglio che la concessione riguarda non l'esercizio di un'attività economica ma l'utilizzo di aree portuali e banchine in connessione con l'espletamento di operazioni portuali in regime di autorizzazione; inoltre sono state inserite norme che specificano meglio i compiti di controllo e di vigilanza delle autorità portuali, talune norme di garanzia sull'attività dei concessionari e una maggiore specificazione dei requisiti delle imprese che possono svolgere operazioni portuali e possono essere titolari di concessioni. Al riguardo si è posto in maggiore evidenza il

requisito di un organico stabile di lavoratori alle proprie dipendenze e la sussistenza di adeguate strutture tecnico-organizzative idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

In relazione a taluni suggerimenti dei senatori Fabris, Cappelli e Visibelli sulla peculiarità di tali concessioni, si è mantenuta nel testo la previsione di procedure di gara che tuttavia saranno meglio precisate da un decreto del Ministero della marina mercantile, che dovrà anche indicare le norme comunitarie cui attenersi in relazione a quanto previsto per le concessioni di costruzione e gestione.

Non si è ritenuto invece di poter accogliere un emendamento del senatore Paire circa la previsione della gara al solo primo provvedimento di concessione (non mi sembra che sia una regola di mercato).

In sede di esame dell'articolo 15 si è anche affrontato il problema della fornitura di mere prestazioni di lavoro, in deroga alla legge n. 1369 del 1960; peraltro i tempi del lavoro sono quelli che hanno maggiormente impegnato il Comitato ristretto, assorbendo gran parte del tempo. Alla fine è prevalsa un'ipotesi di liberalizzazione del mercato del lavoro nel senso che si è evitato di mantenere riserve o posizioni dominanti anche in ordine al cosiddetto *pool* di manodopera per rispondere alle punte di maggiore richiesta.

In sede di Comitato ristretto, dopo aver esaminato ipotesi alternative per fare fronte a situazioni di squilibri occupazionali nei porti, era emersa l'ipotesi che le autorità portuali potessero riservare taluni servizi ancora per qualche anno alle società discendenti dalle compagnie con particolare riguardo alla mera fornitura di prestazioni di lavoro. L'ipotesi è stata criticata ampiamente soprattutto da parte dei senatori Visibelli, Pischedda e Paire ed il Governo ha espresso notevoli perplessità. In sostanza si teme che un ulteriore regime transitorio, che avevamo prefigurato con una moratoria di cinque anni, diminuita poi a due anni e mezzo e poi scomparsa, permanga surrettiziamente nella legge. Il Governo ha espresso perplessità a far perdurare una riserva in questa attività e la Comunità economica europea potrebbe non approvare questa ulteriore proroga di un regime di riserva, per cui si è pensato di regolamentare la materia diversamente.

D'altra parte ritengo che la questione della mera fornitura di prestazioni di lavoro, così come è regolamentata, non costituisca un motivo di concorrenza selvaggia o di caporalato come si è più volte temuto nel Comitato ristretto. Tuttavia in attesa delle decisioni del Parlamento sulla proposta del Governo sul lavoro interinale presente, nel testo, un'ipotesi aperta di mediazione: le imprese, quando lo ritengono necessario, possono ricorrere liberamente alla fornitura di prestazioni di lavoro da parte delle cooperative discendenti dalle compagnie portuali. In alternativa possono costituire una struttura associativa del tutto simile a quanto è praticato nei grandi porti del Nord come Rotterdam. Il ricorso a tale strumento è tuttavia subordinato ad un'autorizzazione dell'autorità portuale che dovrà esaminare attentamente le implicazioni di carattere occupazionale e sociale dello scalo.

Al riguardo desidero ricordare che all'articolo 20 si prevede che entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello dell'entrata in vigore del presente disegno di legge il Governo presenterà un provvedimento

per risolvere il problema dello squilibrio occupazionale anche con il ricorso al prepensionamento.

Poichè questo mi è stato assicurato - il testo dell'ultimo articolo non è stato ancora presentato dal Governo - ritengo che il problema dovrebbe essere così risolto.

Sono state accolte alcune osservazioni espresse dai senatori Pischedda e Paire e si sono modificate le norme sulle associazioni del lavoro portuale per sottolinearne la natura privata, senza intromissioni burocratiche nella gestione, sottoponendole alla vigilanza e al controllo dell'autorità.

Dall'articolo 17 iniziano le disposizioni transitorie. Per quanto concerne le organizzazioni portuali, la scelta emersa in sede di Comitato ristretto è stata quella di assegnare la funzione di commissario governativo ai presidenti dell'autorità portuale, i quali all'atto dell'insediamento ne assumono la gestione e deliberano quindi la trasformazione in società sia per operazioni portuali sia per servizi ed attività connesse. Fino alla delibera di trasformazione i presidenti assicurano la continuità della gestione corrente e trasmettono al Ministro della Marina mercantile una relazione sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria. I beni demaniali sono trasferiti alle autorità portuali.

Al riguardo non si è ritenuto di poter accogliere un suggerimento della senatrice Fagni in base al quale i presidenti, a loro volta, nominano commissari *ad acta* e si avvalgono di coloro che abbiano svolto funzioni dirigenziali all'interno delle organizzazioni. Vorrei invece sottolineare la responsabilità primaria del presidente dell'autorità portuale che poi potrà avvalersi della collaborazione di chiunque ritenga opportuno.

Si sono accolte le osservazioni dei senatori Pischedda e Paire volte a fissare un termine per la trasformazione delle organizzazioni portuali, in relazione all'opportunità di accelerare i tempi della riforma anche considerando la reiterazione dei decreti-legge sul lavoro portuale. Si è quindi fissato il termine del 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore del presente disegno di legge, ovvero di tre mesi dall'insediamento dei presidenti se il primo termine è più breve.

Si è previsto che il presidente dell'autorità portuale provvede alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle medesime organizzazioni, del capitale delle società derivanti dalla trasformazione; all'incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali; alla cessione a tali società o a imprese concessionarie o autorizzate delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

Non sono stati accolti invece gli emendamenti dei senatori Fagni, Cappelli e Visibelli tendenti a stabilire una continuità tra le organizzazioni portuali e le società in quanto si dispone che le funzioni di indirizzo siano trasferite all'autorità portuale mentre quelle di gestione alle società.

L'articolo 18 dispone la trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali. Al riguardo, anche in considerazione di quanto è emerso un Comitato ristretto, da tale trasformazione può derivare, a seconda della situazione occupazionale, una società per l'esercizio delle

operazioni portuali o una società che ne costituisca a sua volta due, la prima per l'esercizio delle operazioni portuali e l'altra per la fornitura di servizi, ivi comprese le mere prestazioni lavorative. La differenza sta nel fatto che si tratta di un'impresa e non di un ente da assistere con fondi pubblici.

Allo scopo di non creare problemi di divisione del patrimonio successivamente alla trasformazione, si è disposto che tali società succedano alle compagnie in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari. L'accoglimento di tale impostazione e le soluzioni adottate all'articolo 15 tendono, pertanto, a precludere altre ipotesi prospettate dalla senatrice Fagni circa le possibilità di una riserva a tali società di servizi generali, di attività di manutenzione e di altre attività, anche se in esse veniva fatta salva l'autoproduzione da parte delle imprese. Se vogliamo davvero liberare l'attività portuale da «lacci e laccioli», pur riconoscendo sempre ai lavoratori le necessarie garanzie, devono essere rispettate le regole del mercato.

FAGNI. Analogamente a quanto sta avvenendo per la riforma elettorale: ci si libera di tutto quello che appesantisce oggi il processo democratico e si va verso delle elezioni con il sistema maggioritario.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Personalmente mi sento di condividere l'affermazione fatta dal senatore Andreotti, secondo cui in passato per tutelare gli interessi dei lavoratori abbiamo creato dei «lacci» che non ci consentono più di essere oggi competitivi.

L'articolo 19 reca agevolazioni fiscali in tema di trasformazione in società.

L'articolo 20 reca invece disposizioni in materia di trattamento del personale. Tale testo, considerate le critiche e i suggerimenti avanzati soprattutto dai senatori Pischedda, Paire, Fabris e Fagni, è stato riscritto pur mantenendo nella sostanza le soluzioni adottate in sede di Comitato ristretto. In particolare si prevede che lavoratori portuali transitino, senza interruzione del rapporto di lavoro, nelle società derivanti dalla trasformazione delle compagnie. Per quanto riguarda il personale dipendente delle organizzazioni portuali, un contingente è trasferito alle autorità portuali, un secondo contingente alle società concessionarie di servizi generali, un terzo contingente alle società derivanti dalle trasformazioni delle organizzazioni portuali medesime. Tali trasferimenti avvengono, sostanzialmente, in regime di mobilità, senza interruzione del rapporto di lavoro e con la conservazione del trattamento previdenziale e pensionistico, nonché *ad personam*, fino ad assorbimento, il trattamento retributivo. In sostanza, senatrice Fagni, si tratta delle norme trattate e quindi accettate dal personale dei monopoli di Stato; se vogliamo unificare le leggi, è bene che siano unificati diritti e doveri.

Eventuale personale in esubero dovrà essere assunto con priorità dalle imprese concessionarie o autorizzate fino al 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore del disegno di legge. Il personale ulteriormente in esubero sarà iscritto in un elenco speciale del Ministero della marina mercantile per essere assegnato in mobilità nell'ambito di pubbliche amministrazioni o di enti locali sulla

base di criteri e modalità stabiliti con decreto interministeriale e facendo salve posizioni giuridiche ed economiche acquisite. Il personale in esubero dalle società o dalle imprese negli otto anni successivi al trasferimento (così come era stato previsto per i lavoratori dei monopoli di Stato) ha diritto di essere ammesso nei ruoli dell'impiego pubblico o di enti locali. Si prevede altresì che le autorità portuali possano concedere alle imprese che assumono lavoratori già dipendenti delle organizzazioni portuali una riduzione degli oneri di autorizzazione o concessione. Infine, il Governo - come ho già detto - entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di entrata in vigore del presente disegno di legge presenterà al Parlamento un apposito provvedimento contenente idonee soluzioni al problema dello squilibrio occupazionale nei porti, prevedendo anche il ricorso a forme di pensionamento anticipato. In questo modo, fermo restando che i costi dovranno essere comunicati dal Governo, tutti i lavoratori dovrebbero essere sistemati e quindi poter mantenere il posto di lavoro e i diritti acquisiti.

Nel testo dell'articolo 20 non è stato affrontato il problema dei trattamenti di fine rapporto e di fine servizio dei lavoratori delle compagnie portuali, che avevano dato luogo a talune critiche in sede di comitato ristretto. Tale problema sarà affrontato al termine di questa relazione.

Sono stati inviati al Governo per una valutazione sia l'emendamento della senatrice Fagni riguardante i lavoratori portuali collocati a riposo per invalidità, sia gli altri emendamenti della senatrice Fagni e del senatore Cappelli volti ad assicurare uno sgravio degli oneri sociali a favore delle imprese che assumeranno lavoratori già dipendenti delle organizzazioni portuali, anche per verificare possibilità di copertura finanziaria.

Su suggerimento del Governo si è inserito l'articolo 21, riguardante norme di sicurezza e di igiene del lavoro da applicare ai lavoratori portuali, nonché il trattamento di cassa integrazione modellato sul sistema vigente per le imprese edili. Nell'ambito di tale articolo si è inserita una norma suggerita dalla senatrice Fagni volta a fare divieto alle imprese operanti in porto di assumere lavoratori già posti in pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti.

L'articolo 22 prevede il trasferimento al Ministero della marina mercantile del servizio per l'escavazione porti. A tale riguardo preciso di non aver accolto un suggerimento della senatrice Fagni volto a trasferire l'intera Direzione generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici al Ministero della marina mercantile attesa la necessità di una più ponderata riflessione su un'opera di ridisegno dei Ministeri di competenza della Commissione. Si è invece previsto nel testo che saranno istituiti, nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, appositi capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l'ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori.

L'articolo 23 reca norme transitorie e finali, con l'abrogazione delle norme incompatibili e la previsione che rimangano in vigore fino alla trasformazione in società le norme concernenti le organizzazioni portuali. Su suggerimento altresì dei senatori Marniga, Franza, Scheda, Golfari e Guzzetti, si dispone la soppressione dei contributi delle

province e dei comuni ai consorzi autonomi dei porti, a partire da quelli esigibili dal 1º gennaio 1993 e riguardanti spese effettuate dai consorzi negli anni a partire dal 1991.

Il relatore resta in attesa della presentazione da parte del Governo di una norma di carattere finanziario concernente le modalità di copertura dell'indebitamento delle organizzazioni portuali, nonché la garanzia del pagamento dei trattamenti di fine rapporto e di fine servizio ai lavoratori già dipendenti delle compagnie e gruppi portuali oltre che delle organizzazioni portuali, atteso che la soluzione presentata in sede di Comitato ristretto (e concernente l'istituzione di un apposito fondo rotativo a valere sul gettito del complesso delle tasse riscosse nei porti) aveva dato luogo a notevoli perplessità. La costituzione di questo apposito fondo costituisce, a mio avviso, una condizione essenziale per il prosieguo dell'esame del provvedimento in Commissione.

Sono stati quindi inviati al Governo alcuni emendamenti presentati da senatori non appartenenti a questa Commissione concernenti la casa di soggiorno per i lavoratori portuali nel comune di Dovadola.

In conclusione, ritengo che la Commissione possa valutare se il testo risponda alle richieste che erano state presentate, auspicando comunque una prosecuzione dell'*iter* del provvedimento con la presentazione di eventuali emendamenti sui quali il relatore è aperto alla discussione, al confronto, per un miglioramento effettivo del testo.

PRESIDENTE. Le siamo tutti grati, senatore Giovanniello, per l'ampia ed approfondita illustrazione del testo da lei predisposto. Desidero a titolo personale manifestarle il ringraziamento e il vivo apprezzamento per il lavoro svolto, che si è arricchito degli apporti degli altri componenti la Commissione.

Avverto che la calendarizzazione della discussione sul testo presentato dal relatore sarà esaminata in sede di ufficio di presidenza.

NERLI. Signor Presidente, non c'è a mio avviso soltanto il problema di calendarizzare il seguito dell'esame del testo proposto dal relatore: concordo con il relatore sul fatto che è difficile poter discutere questa proposta senza prima stabilire il contenuto dell'articolo 24 che riguarda la copertura finanziaria.

La prosecuzione della discussione potrà pertanto avvenire se il Governo presenterà tale articolo o se dichiara fin da ora di adeguarsi alla proposta che altri presenteranno.

CAMBER, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo prende atto di quanto il relatore ha esposto con completezza; il senatore Giovanniello ha richiamato con estrema chiarezza l'attenzione del Governo sul problema di carattere finanziario, ed il Governo si impegna a dare una risposta nel più breve tempo possibile.

FAGNI. Signor Presidente, intervengo per una breve precisazione. Non è prevista la copertura finanziaria e per questo ogni nostra discussione cade nel vuoto. Riterrei pertanto opportuno il rinvio ad

altra seduta della discussione del provvedimento, per approfondire le cose dette dal relatore ma anche per non discutere sull'incerto.

Nel corso della prossima seduta per l'esame del testo predisposto dal relatore, il Governo dovrà anche fornire chiarimenti in relazione a taluni suggerimenti inviati al relatore e trasmessi al Governo.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione del testo unificato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOT.T.SSA MARISA NUDDA

