

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

18° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 MARZO 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 e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 2, 3, 4 e <i>passim</i>
BOFFARDI (<i>Rifond. Com.</i>)	11, 17
CAPPELLI (<i>Lega Nord</i>)	5, 17, 19
FABRIS (<i>DC</i>)	2, 5, 7 e <i>passim</i>
FAGNI (<i>Rifond. Com.</i>)	20, 21, 23 e <i>passim</i>
GIOVANNIELLO (<i>DC</i>), relatore alla Commissione	3, 6, 7 e <i>passim</i>
NERLI (<i>PDS</i>)	2, 3, 4 e <i>passim</i>
PISCHEDDA (<i>PSI</i>)	7, 9, 10 e <i>passim</i>
ROGNONI (<i>PDS</i>)	18, 19
SARTORI (<i>Rifond. Com.</i>)	3, 4, 12 e <i>passim</i>
TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile	6, 7, 10 e <i>passim</i>
VISIBELLI (<i>MSI-DN</i>)	3, 6, 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 e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge n. 578, n. 652, n. 665 e n. 749.

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta di ieri.

Propongo che, per una migliore organizzazione dei nostri lavori, la votazione degli articoli a partire dall'8 venga accantonata.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo alla votazione degli emendamenti all'articolo 8, di cui ho già dato lettura nella seduta di ieri.

NERLI. Ritiro gli emendamenti 8.1, 8.2 ed 8.3.

Vorrei però sottolineare che con la riforma armatori, spedizionieri, agenti marittimi e raccomandatari assumono un ruolo prettamente diverso e di minor rilievo rispetto al passato. Noi puntiamo di più sugli imprenditori previsti dagli articoli 15 e 16, perchè saranno loro i veri soggetti imprenditoriali dei porti.

Chiederei pertanto al relatore di ritirare il suo emendamento, che moltiplica le rappresentanze per due, fra l'altro mettendo alla pari figure che nell'ambito dell'organizzazione portuale disegnata dal disegno di legge rivestono un ruolo differente. Rispetto al testo predisposto dal relatore sarebbe stato preferibile accogliere il mio emendamento, non per partigianeria ma perchè individua i veri soggetti imprenditoriali del porto che nascono dalla riforma; perlomeno, però, che si eviti la superfetazione di una rappresentanza che non ha ragion d'essere.

FABRIS. Vorrei si tenesse presente che qui si tratta di iniziare un lavoro nuovo e di corresponsabilizzare tutte le categorie.

NERLI. Allora bisognerebbe piuttosto raddoppiare la rappresentanza distinguendo tra chi lavorerà nelle cooperative di servizi e chi lavorerà alle dipendenze delle autorità portuali.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Accolgo l'invito rivoltomi dal senatore Nerli e ritiro l'emendamento 8.4.

VISIBELLI. Signor Presidente, insieme al collega Meduri faccio mio l'emendamento 8.4 del relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento 8.4, ritirato dal relatore e fatto proprio dai senatori Visibelli e Meduri.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 8.5.

SARTORI. Signor Presidente, modifico il mio emendamento in senso formale, sostituendo l'espressione «dei lavoratori portuali» con l'altra «dei lavoratori delle imprese che operano in porto.».

VISIBELLI. Signor Presidente, annuncio il nostro voto contrario a tale emendamento.

NERLI. Accetto la formulazione proposta dal senatore Sartori, che rispetto a quella contenuta nell'emendamento 8.6 da me presentato specifica meglio di quali lavoratori si tratta; non mi sembra invece opportuno indicare in un testo di legge che i rappresentanti dei lavoratori portuali devono essere eletti a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento 8.5, nel testo riformulato.

È approvato.

L'emendamento 8.6 risulta pertanto precluso.
Metto ora ai voti l'emendamento 8.7.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 8.8.

È approvato.

L'emendamento 8.9 è stato riformulato dal presentatore nel senso di sostituire l'espressione: «ogni qualvolta lo ritenga opportuno la maggioranza assoluta dei componenti» con l'altra: «ogni qualvolta lo ritenga opportuno un terzo dei componenti».

Poichè nessuno chiede di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

L'emendamento 8.10 risulta assorbito dalla votazione del precedente.

Passiamo alla votazione degli emendamenti all'articolo 9 di cui ho già dato lettura nella seduta di ieri.

Ricordo che il senatore Pischedda ha ritirato gli emendamenti 9.1 e 9.5 nella seduta di ieri.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 9.2.

NERLI. Signor Presidente, in sede di Comitato ristretto abbiamo discusso a lungo su questo punto. Sappiamo che per i compiti che gli sono assegnati il segretario generale sarà uno dei soggetti di maggior rilevanza all'interno del porto. Riteniamo che un mandato di otto anni sia più che sufficiente, per cui voteremo contro l'emendamento in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti l'emendamento 9.2, presentato dal senatore Pischedda.

Non è approvato.

NERLI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 9.3.

SARTORI. Ritiro l'emendamento 9.4.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 10. Ne dò lettura:

Art. 10.

(Collegio dei revisori dei conti)

1. I componenti del collegio dei revisori dei conti sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile. Il collegio dura in carica quattro anni ed è composto da tre membri effettivi e da tre supplenti di cui un revisore effettivo, con funzione di presidente e un revisore supplente designati dal Ministro del tesoro. In sede di prima applicazione della presente legge la loro durata in carica è determinata in cinque anni.

2. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul rendiconto consuntivo e riferisce periodicamente al Ministro della marina mercantile;

c) può assistere alle riunioni del comitato portuale.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, dopo le parole: «sono nominati» aggiungere le parole: «su proposta della regione territorialmente competente, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge».

Al comma 1, inserire dopo la parola: «Mercantile» le seguenti: «in base ad una rosa di nominativi proposta dal Consiglio dell'Ordine Provinciale dei dottori Commercialisti, composta da iscritti all'Albo dei Revisori Ufficiali dei Conti».

10.2

FABRIS

Al comma 2 lettera a) inserire dopo la parola: «effettua» la parola: «trimestralmente».

10.3

FABRIS

Al comma 2 sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) assiste alle riunioni del Comitato portuale con almeno uno dei suoi membri».

10.4

FABRIS

NERLI. Il primo comma dell'articolo 10 prevede che i componenti del collegio dei revisori dei conti sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile. Il Ministero ha già molti compiti di nomina - noi diciamo troppi - e pertanto, trattandosi di revisori dei conti e quindi di un ruolo definito per legge, sarebbe bene che la nomina avvenisse su proposta della regione territorialmente competente, entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

La mia proposta è dettata dal fatto che a livello locale si può avere una maggiore conoscenza delle persone e dal fatto che gli albi professionali hanno una valenza territoriale.

Riteniamo che l'emendamento comporti uno snellimento delle procedure riferita al Ministero della marina mercantile e un maggior controllo sulle autorità portuali che si può determinare tra lo Stato, rappresentato dal Governo, e gli enti decentrati, rappresentati dalle regioni.

FABRIS. L'emendamento 10.2, a mio parere in maniera più semplice, insiste sulla stessa materia affrontata dal senatore Nerli.

Al secondo comma dell'articolo 10, con l'emendamento 10.3, propongo una verifica trimestrale per evitare lungaggini, vuoti di valutazione e di controllo.

Per quanto riguarda l'emendamento 10.4, propongo di sostituire la lettera c) con la seguente: «c) assiste alle riunioni del Comitato portuale con almeno uno dei suoi membri».

CAPPELLI. Sono d'accordo con gli emendamenti presentati dal senatore Fabris e sarei d'accordo anche con l'emendamento 10.1, presentato dal senatore Nerli e da altri senatori, se questo fosse

coordinato con l'emendamento 10.2 presentato in ossequio alla normativa CEE.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario agli emendamenti 10.1 e 10.2 non fosse altro per le continue espropriazioni che avvengono nei confronti del Ministro della marina mercantile; per lo meno lasciamogli le competenze che derivano dalla normativa CEE.

Invece, esprimo parere favorevole agli emendamenti 10.3 e 10.4.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Concordo con il parere del relatore non tanto per ambizioni di potere quanto perchè sono contrario a che i Ministeri e in generale le amministrazioni abbiano compiti di gestione. Il ruolo dell'amministrazione centrale deve essere ricondotto alle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo.

Con la proposta rappresentata negli emendamenti 10.1 e 10.2 si vuole interferire in una funzione di controllo del potere centrale, uno dei punti più innovativi della riforma dell'amministrazione dello Stato.

Quindi mi pare giusto che resti alla competenza dello Stato e del Governo la nomina dei revisori dei conti. Inoltre non mi sembra opportuno escludere dalla rosa dei nominativi i dipendenti dello Stato e ridurla ai soli commercialisti.

Concordo pienamente con il relatore ed esprimo pertanto parere contrario sugli emendamenti 10.1 e 10.2 e parere favorevole sugli emendamenti 10.3 e 10.4.

VISIBELLI. Condivido, in merito agli emendamenti 10.1 e 10.2, le valutazioni del relatore e ne spiego i motivi.

Ci si può chiedere quale sia il ruolo che si conferisce al Ministro della marina mercantile, se sia necessaria la proposta della regione territorialmente competente e se la rosa dei nominativi possa essere predisposta dal consiglio dell'ordine dei commercialisti. A mio avviso, o si lascia la scelta in capo al Ministro in un ambito di legittima operatività selettiva oppure si rimette il tutto al Ministro del tesoro.

PRESIDENTE. Nel testo predisposto dal relatore c'è già l'indicazione che il Ministro del tesoro deve designare due membri. Esiste pertanto un problema di coordinamento.

VISIBELLI. Ecco perchè a questo punto o si lascia il testo così com'è oppure bisogna eliminare completamente il ruolo del Ministro della marina mercantile.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sottolineo ancora una volta la necessità di non sottrarre all'amministrazione centrale questa funzione di controllo.

NERLI. La scelta deve essere effettuata nell'ambito degli albi dei commercialisti e dei revisori dei conti. Invece di inventarceli (cosa che

costerebbe di più), si scelgano là dove esistono territorialmente. Tutto qui.

PISCHEDDA. È possibile, per come sono formulati gli albi, che questi revisori siano funzionari del Ministero della marina mercantile?

NERLI. Sì. Sia chiaro, non ho nulla in contrario al fatto che fra i tre membri ci sia anche un ministeriale, ma è essenziale che ci sia almeno un commercialista vero.

PISCHEDDA. Bisogna decidere se si intende lasciare la scelta al Ministro oppure no. Siccome uno dei valori della riforma è quello dell'efficienza e l'autorità portuale ad esso si deve conformare, mi sembra che sarebbe preferibile affidare questa funzione di revisione a dei professionisti in materia inclusi negli albi. Sul fatto poi che debba esserci la proposta della regione territorialmente competente non sono d'accordo con il collega Nerli; l'importante è che sia assicurata la qualità dei componenti il collegio.

Tendenzialmente quindi concordo con l'emendamento presentato dal collega Fabris, rilevando però che non è il consiglio dell'ordine a proporre una rosa: ci sono le liste e da quelle bisogna attingere.

NERLI. Ritiro l'emendamento 10.1 e propongo la seguente riformulazione del primo comma dell'articolo:

«1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti. I componenti sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile, su designazione del Ministro del tesoro quanto ad un membro effettivo con funzione di presidente e ad un membro supplente, comunque nell'ambito degli iscritti negli albi dei revisori ufficiali dei conti residenti nel territorio regionale ove insiste l'autorità portuale. Il collegio dura in carica quattro anni. In sede di prima applicazione della presente legge la loro durata in carica è determinata in cinque anni».

Mi sembra che questo testo recepisca le diverse posizioni che sono state espresse sull'argomento.

FABRIS. Concordo pienamente con la proposta del senatore Nerli, alla quale appongo la mia firma.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto alla Commissione.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Anch'io mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento testè presentato dai senatori Nerli e Fabris, sostitutivo del primo comma dell'articolo.

È approvato.

L'emendamento 10.2 è così assorbito.

Metto ai voti l'emendamento 10.3.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 10.4.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 11. Ne do lettura:

Art. 11.

(Vigilanza sull'autorità portuale)

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro della marina mercantile.

2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza, nonchè del Ministro del tesoro con riferimento agli atti di cui alle lettere *a)* e *b)*, le seguenti delibere del presidente e del comitato portuale:

a) approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del rendiconto consuntivo;

b) determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;

c) regolamenti e contratti concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale;

d) contratti di appalto o atti di concessione di lavori di manutenzione e relativi a servizi di interesse generale.

3. Qualora l'approvazione dell'autorità vigilante non intervenga entro 45 giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse si intendono approvate.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2, sostituire le parole: «all'approvazione dell'autorità di» con la parola: «alla».

11.1

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 2, sostituire le parole: «di cui alle lettere a) e b)» con le seguenti: «di cui alle lettere a), b) e c)».

11.2

IL RELATORE

Al comma 2, sopprimere le lettere c) e d).

11.3

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Sostituire il comma 3 con il seguente: «qualora l'autorità vigilante, entro 45 giorni alla data di ricevimento delle delibere, non eccepisca, le suddette delibere si intendono esecutive».

11.4

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

NERLI. Il primo comma dell'articolo 11 prevede giustamente che l'autorità portuale sia sottoposta alla vigilanza del Ministro della marina mercantile. Prevede inoltre che siano sottoposte alla approvazione dell'autorità di vigilanza, nonché del Ministro del tesoro con riferimento agli atti di cui alle lettere a) e b), alcune delibere del presidente e del comitato portuale. A me pare che questa disposizione contraddica completamente l'impostazione che si è voluta dare dell'autorità portuale; pertanto con l'emendamento 11.1 proponiamo di eliminare l'approvazione dell'autorità di vigilanza, prevedendo invece che quelle delibere del presidente e del comitato portuale siano sottoposte invece alla vigilanza del Ministro del tesoro.

Con l'emendamento 11.3 proponiamo di sopprimere le lettere c) e d) del comma 2. La lettera c) riguarda le delibere del presidente e del comitato portuale relative al trattamento giuridico ed economico del personale; in altra parte del disegno di legge abbiamo previsto che questa materia rientri nella contrattazione sindacale; inoltre, la nuova legge sul pubblico impiego regola il rapporto tra l'esecutivo e le parti sociali nella contrattazione. Non vedo come possa ancora prevedersi l'approvazione dell'autorità di vigilanza sulla contrattazione sindacale: mi pare contraddittorio, va oltre i compiti che deve svolgere l'autorità di vigilanza sull'autorità portuale, contraddice totalmente i compiti ed i poteri che gli abbiamo assegnato.

L'emendamento 11.4 è una conseguenza logica dei due precedenti; con esso prevediamo che le delibere in questione siano esecutive se l'autorità vigilante non eccepisce entro 45 giorni dalla data di recepimento delle stesse. Invece il testo al nostro esame stabilisce che le delibere, in caso di mancato intervento dell'autorità vigilante nei 45 giorni, si intendono approvate.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il mio emendamento 11.2 tende a prevedere l'approvazione non soltanto della autorità di vigilanza, ma anche del Ministro del tesoro, per le delibere di cui alla lettera c). Ritengo infatti importante che sui regolamenti ed i contratti concernenti il trattamento giuridico ed economico del personale ci sia la vigile attenzione e l'approvazione del Ministro del tesoro.

Conseguentemente esprimo parere contrario sugli emendamenti 11.1, 11.3 ed 11.4: sull'11.1 perchè occorre l'approvazione e non soltanto la vigilanza, sull'11.3 perchè sono convinto che debba rimanere la previsione delle lettere c) e d) e sull'11.4 perchè modifica il comma 3 in una direzione che non approvo.

Sono contrario all'emendamento 11.4 anche perchè quel «non eccepisca» non capisco cosa significhi.

PISCHEDDA. Signor Presidente, per quanto riguarda gli emendamenti presentati dal senatore Nerli, credo che la necessità di un

riferimento al centro in questo caso stia non tanto nel controllo, quanto piuttosto nella programmazione, sul piano delle tariffe e quindi della concorrenzialità tra i porti. Non dico che non ci possa essere l'autonomia, ma rispetto a rischi di concorrenzialità sfrenata mi sembra che sia importante tendere ad una visione organica.

NERLI. D'altra parte, per le tariffe e i canoni di concessione si dispone che il Ministro stabilisce i minimi ed i massimi. Avete sempre affermato che la concorrenza ed il libero mercato sono indispensabili, dopodichè nel comma 2 dell'articolo 11 si scrive che l'approvazione è in capo al Ministro.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il mercato non può essere visto come un fatto selvaggio ma deve essere regolato; dunque c'è bisogno di un'autorità e non soltanto di quella portuale. Proprio perchè finora gli enti portuali si sono indebitati e hanno «sfondato» i bilanci, riteniamo sia giusto prevedere un'autorità superiore all'autorità portuale che vigili ed approvi determinati atti, specialmente in una prima fase. In seguito il provvedimento potrà essere modificato, se si registrerà bisogno di maggior snellezza, ma è necessario avviare la riforma con serietà.

PISCHEDDA. Io non trovo contraddizione fra la libera concorrenzialità e il fatto che sia previsto un equilibrio tra le diverse realtà portuali rispetto alla possibilità di eccessi di vario genere, a meno che non si pensi che il Ministro possa favorire un porto rispetto ad un altro. A me pare che istituzionalmente non vi possa essere un rischio del genere; quindi sono contrario agli emendamenti presentati dal senatore Nerli.

FABRIS. Il problema è che tutte queste operazioni a mio giudizio sono concatenate. Teoricamente chi controlla gli atti di cui alla lettera *a)* dovrebbe controllare anche quelli previsti dalle lettere *b)*, *c)* e *d)*.

PISCHEDDA. Signor Presidente, per quanto riguarda il comma 2 dell'articolo 11 formalizzo un emendamento tendente ad eliminare l'inciso: «, nonchè del Ministro del tesoro con riferimento agli atti di cui alle lettere *a)* e *b)*,» (11.1-*bis*).

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'emendamento ora formulato dal senatore Pischetta.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Concordo con il relatore. Motivo in termini generali questo consenso per il fatto che, al di là di una approvazione formale, vi è interesse da parte del Ministero della marina mercantile di svolgere compiutamente il proprio ruolo di programmazione e di coordinamento.

NERLI. In questo modo però se il Ministro non vuole nessuna autorità può intervenire.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Siccome è previsto un termine prescrittivo molto breve (45 giorni) è evidente che ciò non rappresenta un impedimento per l'esecuzione.

NERLI. Signor Presidente, mi sembra doveroso rilevare che, secondo l'attuale formulazione dell'articolo 11, il rapporto tra l'intervento del Ministero - che ci deve essere - e l'autonomia dell'autorità portuale viene stravolto perchè ogni atto deliberato da quest'ultima non è sottoposto alla mera vigilanza, bensì all'approvazione. Addirittura, se il Ministero per quanto gli concerne favorisce una contrattazione sindacale, potrebbe poi non approvare il relativo contratto. Mi dovete spiegare la *ratio* di questa norma.

BOFFARDI. Condivido le osservazioni del collega Nerli. La formulazione proposta mi pare una contraddizione sia nello spirito della legge sia per le considerazioni svolte dallo stesso relatore, il quale ha affermato che l'esperienza ha dimostrato come questa sorta di accentramento burocratico non abbia funzionato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Mi riferivo all'autorità portuale.

BOFFARDI. Ma non ha funzionato per niente un controllo accentrato.

Proprio per questo si riconosce l'esigenza di un decentramento e l'esigenza che il Ministero debba adoperarsi in una attività di controllo, non di cogestione o addirittura di approvazione degli atti.

Per queste ragioni condividiamo le osservazioni avanzate anche dal collega Nerli. Ad esempio, mantenere il terzo comma che fa riferimento ad una approvazione e modificare il secondo comma nel senso indicato dall'emendamento 11.1, non ha senso perchè o si toglie il riferimento oppure lo si mantiene in tutti e due i commi. Togliere il riferimento nel secondo comma e lasciarlo nell'ultimo può significare che questo controllo significa, in pratica, approvazione.

Voglio ancora osservare, secondo l'esperienza che ho maturato, che 45 giorni per l'approvazione di un bilancio di previsione possono essere sufficienti, così come per la determinazione di un organico di segreteria, ma ci possono essere dei contratti di appalto o atti di concessione per lavori straordinari che richiedono tempi minori. La previsione dei 45 giorni può costituire un elemento oggettivo di difficoltà e di freno al funzionamento dell'attività del porto.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. I sei o sette mesi di lavoro del Comitato ristretto - non dobbiamo dimenticarlo - hanno significato una macerazione o per lo meno una grande attenzione rispetto ai problemi esistenti. Il testo unificato prevede che vadano ad approvazione solo gli argomenti compresi nelle lettere *a)* e *b)* e questo non a caso. La presentazione di emendamenti a questo proposito mi ha costretto, provocatoriamente, a proporre l'inserimento anche della lettera *c)*.

La mia proposta è comunque di lasciare il testo nella formulazione da me predisposta perchè l'autorità portuale non ha solo questi compiti in autonomia, ne ha tanti; tuttavia per i compiti previsti dalle lettere a) e b) si potrebbe prevedere l'approvazione entro 30 giorni.

PISCHEDDA. Questa non mi sembra una valida proposta di mediazione.

VISIBELLI. Comunque esiste la disponibilità a ridurre da 45 a 30 giorni il termine di approvazione delle delibere e questa proposta mi sembra opportuna.

PISCHEDDA. A mio parere eliminerei tutta la parte relativa alle competenze affidate al Ministro del tesoro.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. La mia proposta si concretizzerebbe nella riduzione a 30 giorni dei termini di approvazione delle delibere, nella soppressione della lettera c) del comma 2 e della parte relativa alle competenze del Ministro del tesoro.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Circa la proposta di sopprimere la lettera c) del secondo comma, se si tiene conto dell'esperienza sarebbe prudente lasciare una sorta di vigilanza anche sui contratti.

Comunque accetto la proposta di mediazione formulata dal relatore.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato un emendamento tendente a sostituire l'articolo 11 con il seguente:

Art. 11.

(Vigilanza sull'autorità portuale)

1. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministro della marina mercantile.

2. Sono sottoposte alla ratifica dell'autorità di vigilanza le delibere del presidente e del comitato portuale relative:

a) all'approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione e del conto consuntivo;

b) alla determinazione dell'organico della segreteria tecnico-operativa;

c) alla costituzione delle società nonchè ai contratti di appalto, di cui all'articolo 5, comma 5.

3. Qualora la ratifica dell'autorità vigilante non intervenga entro trenta giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.

SARTORI. Il Ministro potrebbe negare l'approvazione del bilancio di previsione o del rendiconto consuntivo: a questo punto cosa

succederebbe? Il nuovo bilancio sarebbe comunque quello del Ministro e non quello dell'autorità portuale, quindi il concetto di impresa mi pare che venga meno.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal relatore.

È approvato.

Gli emendamenti 11.1, 11.1-bis, 11.2, 11.3, 11.4, risultano pertanto preclusi.

Il senatore Pinna ha presentato il seguente emendamento:

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

«Art. 11-bis.

(Autorità portuali regionali della Sardegna e della Sicilia)

1. Al fine di creare nelle regioni insulari le condizioni idonee a realizzare un'offerta integrata dei trasporti con caratteristiche di organicità nell'ambito di una strategia produttiva globale, sono istituite le autorità portuali regionali della Sardegna e della Sicilia. Esse svolgono verso i porti di ciascuna regione, comunque classificati, le medesime funzioni attribuite alle autorità portuali dall'articolo 5.

2. Le funzioni di coordinamento delle attività di investimento e di gestione dei porti della Sardegna e della Sicilia sono attribuite alle rispettive Regioni.

3. Le funzioni del Ministro della Marina Mercantile sono esercitate dai Presidenti della Giunta della Regione autonoma della Sardegna e della Sicilia a norma dei rispettivi Statuti speciali.

4. Le Regioni autonome della Sardegna e della Sicilia, ai fini dell'esercizio delle funzioni di propria competenza, disciplinano le modalità e le forme organizzative per la gestione dei rispettivi porti».

11.0.1

Stante l'assenza del presentatore, lo dichiaro decaduto.

Passiamo all'esame dell'articolo 12. Ne do lettura:

Art. 12.

(Risorse finanziarie)

1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione di aree e banchine nell'ambito portuale di cui all'articolo 16, di aree demaniali comprese nelle circoscrizioni di cui al comma 7 dell'articolo 5, nonchè dai proventi di autorizzazioni di operazioni portuali di cui all'articolo 15;

b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui al comma 3, lettera b), dell'articolo 16;

c) da una quota non superiore al trenta per cento del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel porto di competenza, determinata con decreto del Ministro della Marina Mercantile in modo inversamente proporzionale all'indebitamento dell'organizzazione portuale operante nello scalo alla data di entrata in vigore della presente legge;

d) da un contributo dello Stato determinato annualmente, a partire dall'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, dalla legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11-ter, comma 5, della legge n. 468 del 1978, come modificata dalla legge 23 agosto 1988, n. 362, e ripartito dal CIPET, su proposta del Ministro della marina mercantile;

e) dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici, autonomamente determinati a carico dei rispettivi bilanci;

f) da entrate diverse.

2. Per i due anni successivi a quello di entrata in vigore della presente legge, il contributo dello Stato alle autorità portuali di cui al comma 1, lettera d), non può eccedere l'importo derivante dalla somma dei contributi a carico del bilancio dello Stato, erogati alle organizzazioni portuali ai sensi della normativa vigente alla predetta data. Per l'anno di entrata in vigore della presente legge restano fermi i contributi previsti dalla medesima normativa a favore delle organizzazioni portuali; a carico del bilancio di tali soggetti, su disposizioni del presidente dell'autorità portuale ai sensi dell'articolo 17, comma 1, si provvede ad assicurare fino al 31 dicembre del medesimo anno, i mezzi necessari all'avvio dell'attività delle autorità portuali, in considerazione dei beni e del personale trasferito dalle organizzazioni portuali alle autorità medesime.

3. Il gettito delle tasse e sovrattasse di ancoraggio, delle tasse supplementari di ancoraggio, nonché la quota residua degli introiti derivanti dalle tasse sulle merci e passeggeri sbarcati e imbarcati, sono acquisiti a partire dal 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al bilancio dello Stato. Entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, si provvede ad estendere a tutti i porti nazionali l'obbligo del pagamento delle tasse sulle merci e passeggeri sbarcati e imbarcati, nonché a rideterminare le aliquote e le modalità di riscossione delle tasse di cui al presente comma sulla base del criterio di assicurare eque condizioni di concorrenzialità ai diversi scali nazionali, tra loro e in riferimento ai porti internazionali. Tali aliquote e modalità di riscossione possono essere periodicamente adeguate, sulla base dello stesso criterio e con le stesse modalità.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti all'attuazione della presente legge.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: «di operazioni portuali di cui all'articolo 15» con le seguenti: «di attività e servizi portuali».

12.1

FABRIS

Al comma 1, lettera a), aggiungere il seguente periodo: «Per quanto concerne i canoni di concessione demaniale per scopi turistico-ricreativi, le autorità portuali non possono determinare misure più elevate di quelle stabilite dalle autorità marittime su aree contigue e concesse allo stesso fine».

12.2

CAPPELLI

Al comma 1, sopprimere la lettera b).

12.3

PISCHEDDA

Al comma 1, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) da una quota pari al trenta per cento del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate e delle tasse e soprattasse di ancoraggio introitate nel porto di competenza».

12.4

SARTORI, FAGNI

Al comma 1, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) da una quota non inferiore al trenta per cento del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate e delle tasse e soprattasse di ancoraggio introitate nel porto di competenza, determinata con decreto del Ministro della marina mercantile».

12.5

FABRIS

Al comma 1, lettera c), sostituire le parole: «non superiore» con le seguenti: «pari al».

12.6

PISCHEDDA

Al comma 1, lettera c), sopprimere le parole da: «determinata con decreto» fino a: «della presente legge».

12.7

PISCHEDDA

Al comma 1, lettera c), sopprimere le parole da: «determinata» fino a: «della presente legge».

12.8

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 1, lettera e), sopprimere le parole: «autonomamente determinati a carico dei rispettivi bilanci».

12.9

FABRIS

Al comma 1, sopprimere la lettera f).

12.10

FAGNI, SARTORI

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-bis. Analogamente si prevede in favore delle Aziende speciali camerale per il porto».

12.11

FABRIS

Al comma 2, dopo le parole: «del bilancio dello Stato» aggiungere le seguenti: «incrementati annualmente ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione».

12.12

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 3, sostituire il primo periodo con il seguente: «Il gettito di tutte le tasse e dei diritti marittimi di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni e integrazioni, è acquisito, a partire dal 1º gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al bilancio dello Stato».

12.13

IL RELATORE

Al comma 3, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: «Sono altresì acquisiti al bilancio dello Stato i proventi derivanti dalla cessione di impianti di cui al comma 3, lettera b), dell'articolo 16».

12.14

PISCHEDDA

Al comma 3, secondo periodo, sostituire le parole: «l'obbligo del pagamento delle tasse» con le seguenti: «l'obbligo del pagamento della tassa portuale».

12.15

IL RELATORE

Al comma 3, alla fine del secondo periodo, inserire le seguenti parole: «nonchè al fine di garantire l'equilibrio di bilancio delle autorità

portuali e di assicurare l'integrale copertura degli oneri derivanti dall'applicazione dell'articolo 23-bis».

12.15-bis

IL RELATORE

FABRIS. Signor Presidente, mi pare che l'emendamento 12.1 si illustri da sè. Esso contiene una formulazione molto più precisa e puntuale rispetto a quella del testo al nostro esame. Ritiro gli emendamenti 12.5 e 12.9, su cui la Commissione bilancio ha espresso obiezioni.

CAPPELLI. Signor Presidente, con l'emendamento 12.2, da me presentato, si stabilisce che, per quanto concerne i canoni di concessione demaniale per scopi turistico-ricreativi, le autorità portuali non possono determinare misure più elevate di quelle stabilite dalle autorità marittime (cioè le capitanerie) su aree contigue e concesse allo stesso fine.

Mi sembra giusto prevedere tale norma per garantire una omogeneità di trattamento.

PISCHEDDA. Con l'emendamento 12.3 propongo di sopprimere la lettera *b*) del comma 1. Gli impianti di cui trattasi sono stati pagati e in parte lo Stato li ha direttamente finanziati e sta erogando i fondi.

Mi pare quindi che i proventi relativi alle cessioni dovrebbero essere incamerati direttamente dallo Stato, anche perchè credo che vi sia un problema di gestione specialmente di quegli impianti che ancora devono essere finiti di pagare con quote di ammortamento. Da questo punto di vista noi rischiamo di far cedere degli impianti che non comportano un utile ma oneri alle autorità portuali. La lettera *b*) perciò andrebbe inserita là dove parliamo dei proventi che vanno direttamente al Ministero.

PRESIDENTE. Comunico che sull'emendamento 12.4 è stato espresso parere contrario da parte della Commissione bilancio.

BOFFARDI. L'emendamento 12.4, anche da me sottoscritto, è stato formulato per le seguenti motivazioni.

La prima, di ordine più generale, è quella di dare una certezza di introiti alle autorità portuali eliminando quella parte del testo che attribuisce al Ministero la possibilità di entrare nel merito della quota del trenta per cento, con una decisione legata ad un rapporto inversamente proporzionale all'indebitamento.

Proprio per le considerazioni che si facevano prima, quando si è stabilito che il Ministero autorizza il bilancio, riteniamo sia in quella sede che il Ministro possa, in considerazione dell'indebitamento di un'organizzazione portuale, fare le sue osservazioni in merito ai criteri di previsione di entrata, sulle tasse, eccetera.

Infine un elemento che abbiamo introdotto con l'emendamento è quello delle tasse e soprattasse di ancoraggio in rada, che richiede anch'esso un onere ma non è presente nel testo al nostro esame, facendosi riferimento soltanto al canone di concessione di banchine.

PRESIDENTE. Comunico che sugli emendamenti 12.6 e 12.7, presentati dal senatore Pischedda, sono stati evidenziati problemi di ordine finanziario da parte della Commissione bilancio.

PISCHEDDA. Gli emendamenti 12.6 e 12.7 si muovono nell'ambito delle medesime considerazioni svolte poc'anzi dal collega Boffardi.

Con il primo si propone di sostituire le parole: «non superiore» con le parole: «pari al».

Con il secondo si intende eliminare il concetto di «inversamente proporzionale» sul quale esprimo la mia netta contrarietà.

ROGNONI. La filosofia che ispira l'emendamento 12.8 è quella di evitare l'inserimento nel disegno di legge di questo concetto di «inversamente proporzionale» che è macchinoso, per indicare invece punti di riferimento più precisi.

SARTORI. Con l'emendamento 12.10 si intende sopprimere la lettera f) del primo comma in quanto è piuttosto ambigua: non si capisce infatti quali possano essere le entrate diverse. Potremmo anche essere disposti a ritirarlo nel caso questo comma venisse meglio specificato.

FABRIS. L'emendamento 12.11 è connesso all'articolo 13; quindi, propongo di accantonarlo e di esaminarlo contestualmente agli altri emendamenti all'articolo 13.

ROGNONI. Ritiro l'emendamento 12.12 sul quale la 5ª Commissione ha espresso parere contrario.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 12.13 si propone di sostituire il primo periodo del comma 3 con il seguente: «Il gettito di tutte le tasse e dei diritti marittimi di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni e integrazioni, è acquisito, a partire dal 1º gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al bilancio dello Stato». In tal modo si evita di entrare nel dettaglio delle tasse e sovrattasse di ancoraggio e il testo del disegno di legge ne acquista in snellezza e chiarezza.

Anche l'emendamento 12.15 si muove nel senso di una maggiore chiarezza, in quanto intende eliminare un possibile equivoco sostituendo la ambigua dizione «l'obbligo del pagamento delle tasse», con quella più precisa: «l'obbligo del pagamento della tassa portuale». In tal modo viene anche evitata una eventuale proliferazione di tasse.

L'emendamento 12.15-bis mira a garantire l'equilibrio di bilancio delle autorità portuali ed è volto a soddisfare una condizione posta nel parere della 5ª Commissione.

PISCHEDDA. L'emendamento 12.14, in coerenza a quanto proposto con il 12.3, tende ad acquisire al bilancio dello Stato piuttosto che all'autorità portuale i proventi derivanti dalla cessione di impianti. Ripeto infatti che la cessione di impianti produce un gettito per l'autorità portuale se non è gravata da mutui.

Visto il parere contrario della 5ª Commissione, ritiro l'emendamento 12.6.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Anzitutto propongo alla Commissione di accantonare l'emendamento 12.1, che potremmo esaminare dopo l'articolo 15.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole all'emendamento 12.2 del senatore Cappelli e parere contrario su tutti gli altri emendamenti, esclusi naturalmente quelli da me presentati.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.2, anche se non sono certo che le concessioni demaniali per scopi turistico-ricreativi rientrino nell'ambito del provvedimento che stiamo discutendo.

ROGNONI. A proposito di questo emendamento vorrei esprimere una mia perplessità. Se ad esempio all'interno del porto di Genova si costruisce un porto turistico, questo ha un valore ben preciso: rispetto ai porticcioli turistici vicini, che però sono al di fuori del porto, quella proprietà interna al porto avrà un prezzo ben diverso. Pertanto, in questo emendamento vedo dei rischi più che delle semplificazioni.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Era la stessa ragione per la quale mi ero posto il problema della attinenza della materia rispetto al disegno di legge.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il porto di Genova non è certamente un porto turistico e stagionale.

ROGNONI. Nella parte storica però c'è spazio per un porto turistico.

CAPPELLI. Ci sono concessioni (che riguardano non porticcioli ma porti limitrofi di uguali dimensioni) per le quali un porto paga quattro volte il canone dell'altro.

ROGNONI. Suggesto la seguente riformulazione dell'emendamento 12.2: «Le autorità portuali non possono determinare canoni di concessione demaniale marittima per scopi turistico-ricreativi, fatta eccezione per i canoni di concessione di aree destinate a porti turistici, in misura più elevata di quanto stabilito dalle autorità marittime per aree contigue e concesse allo stesso fine;».

CAPPELLI. La faccio mia.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Per quanto riguarda l'emendamento 12.3, siccome nella lettera b) che

con esso si intende sopprimere si fa riferimento al comma 3, lettera *b*), dell'articolo 16, credo che il problema dovrà essere esaminato a quel punto perchè è connesso ad una questione di copertura. Se noi consentiamo all'autorità portuale una maggiore autonomia nella definizione dei canoni possiamo anche prevedere alcuni oneri che altrimenti non sapremmo come giustificare.

Io sono contrario all'emendamento, ma lo riprenderei in esame in sede di articolo 16.

FAGNI. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 12.4.

PISCHEDDA. Ripeto che ritiro l'emendamento 12.6.

FAGNI. Gradirei una precisazione da parte del Governo. Cosa sono le «entrate diverse» previste alla lettera *f*) del comma 1?

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È come quando si formula un ordine del giorno e vi si inserisce l'espressione «varie ed eventuali». Questo è il senso, almeno così mi pare.

NERLI. Mettiamo la formula di rito: donazioni, lasciti, eccetera.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sul punto mi rimetto alla Commissione. Comunque mi pare che non prevedere un'entrata che potrebbe venire sarebbe un errore. Certo, se si può fare una specificazione, tanto meglio. Con uno sforzo di fantasia potremmo immaginare come entrate lasciti e donazioni, ma forse resterebbe fuori qualche altra cosa (penso ad esempio agli introiti derivanti da una festa di beneficenza). Mi sembra tuttavia che non si tratti di un problema di grande rilievo.

Concludendo e riassumendo, sono favorevole all'emendamento 12.2 e agli emendamenti del relatore, mentre il mio avviso è contrario su tutti i rimanenti emendamenti.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione degli emendamenti. Metto ai voti l'emendamento 12.2, nella nuova formulazione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.3.

Non è approvato.

Gli emendamenti 12.4, 12.5 e 12.6 sono stati ritirati.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 12.7, identico all'emendamento 12.8.

NERLI. Non capisco il parere contrario che è stato espresso dal relatore e dal rappresentante del Governo su questi emendamenti che intendono eliminare dal testo di legge il concetto per cui la quota del

gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate nel porto è determinata con decreto del Ministro della marina mercantile «in modo inversamente proporzionale all'indebitamento dell'organizzazione operante nello scalo» alla data di entrata in vigore della legge. La riforma opera una nuova organizzazione dei porti: non si comprende dunque il motivo per cui le nuove autorità portuali – che come ruolo, funzione e compiti nulla hanno a che vedere con i vecchi enti – debbano partire handicappate solo perchè le aziende che esistevano in precedenza hanno contratto dei debiti.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Non le sembra un atto di giustizia?

NERLI. Se si trattasse delle medesime organizzazioni che proseguono nell'attività lo capirei: chi è stato «cattivo» ne subisce le conseguenze.

Ma qui si dà l'avvio ad una nuova organizzazione, con nuove figure istituzionali. Non capisco quindi perchè si debba inserire l'espressione «in modo inversamente proporzionale». Da questo momento gli enti hanno bisogno di cose diverse e anche l'intervento dello Stato è diverso.

PISCHEDDA. Sono completamente d'accordo con le osservazioni del senatore Nerli; del resto ho presentato un emendamento di identico contenuto a quello da lui proposto. La giustizia non è l'esercizio al quale dobbiamo applicarci in questo momento.

Se per caso il porto di Genova fosse quello più indebitato, dovremmo dargli un *handicap*? Speriamo di azzerare i debiti e di condurre i porti al massimo dell'efficienza. Quindi punirli in questo momento equivarrebbe a non avviare la riforma.

FAGNI. Anch'io faccio fatica a capire come si possa aiutare una nuova impresa che nasce dalla trasformazione delle organizzazioni portuali penalizzandola in base ai debiti accumulati fino a quel momento. Si possono non azzerare i debiti, ma mi pare che i provvedimenti introdotti fino ad ora vanno nella direzione di sanare l'indebitamento pregresso (poi vedremo se sarà possibile farlo totalmente o solo in parte, io mi auguro che avvenga in maniera totale). Non si deve negare una parola di speranza e di sollecitazione a chi si impegna di nuovo nell'impresa.

In prospettiva si potrebbero forse rimettere in piedi imprese in grado di accumulare nuovi debiti, ma in questo caso con provvedimenti del Ministero si può arrestare questo processo, non si può però partire in termini negativi negando possibilità di una nuova organizzazione.

FABRIS. Esprimo la mia perplessità anche se quanto esposto dai colleghi ha un fondo di verità. Qualcuno ha sostenuto che ci vuole anche un po' di cinico realismo, ma rimane il problema che di fatto stiamo assistendo solo ad un cambio di etichette nella denominazione di questi enti.

Sarei pronto a dire di sì se nella fase di trapasso intervenisse anche per le compagnie portuali, così come avviene per gli enti, il commissariamento.

Andare incontro alle nuove esigenze in maniera uniforme senza tener conto dei comportamenti del passato rischia di provocare una forte resistenza da parte di chi si è comportato bene finora.

NERLI. Cosa c'entrano le compagnie portuali? Stiamo parlando delle risorse delle autorità portuali.

Per essere chiari le aziende e gli enti hanno delle presidenze democristiane, escluse Genova e Civitavecchia. Anch'io sono favorevole a punire i cattivi.

FABRIS. Partivo dal dato di fatto.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Dovremmo punire i porti che hanno scialato, che non sono rappresentati solo dagli enti, ma anche dalle compagnie, dai lavoratori, dalle imprese che hanno operato secondo quella mentalità.

FABRIS. Forse non sono stato puntuale nella mia esposizione, volevo riferirmi al porto.

Finora le cose non sono andate bene; vogliamo mettere una pietra sopra al passato oppure vogliamo puntualizzare quella situazione? La proposta del relatore mi sembrava che avesse questo significato.

PISCHEDDA. Con la formulazione dell'articolo 12 si rischia di penalizzare dei porti strategici.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Ci sono dei porti strategici che si sono indebitati molto meno di altri.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Avevo accettato l'impostazione del relatore perchè mi sembrava importante avere un punto di riferimento. Comunque, anche se non adottiamo il criterio della proporzionalità inversa rimane il riferimento all'equilibrio del bilancio.

Pertanto, potrei accettare la soppressione delle parole da: «in modo inversamente proporzionale» fino a: «della presente legge».

PISCHEDDA. Riformulo l'emendamento 12.7, nel senso di sopprimere, al comma 1, lettera c), le parole: «in modo inversamente proporzionale all'indebitamento dell'organizzazione portuale operante nello scalo alla data dell'entrata in vigore della presente legge».

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

NERLI. A questo punto posso ritirare l'emendamento 12.8.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 12.7, nel nuovo testo.

È approvato.

FAGNI. Ritiro l'emendamento 12.10.

PRESIDENTE. L'emendamento 12.12 è stato ritirato.

NERLI. Mi si deve spiegare per quale ragione viene rifiutato un principio che è adottato dallo stesso Governo e dal Parlamento nella legge finanziaria. L'emendamento 12.12 attiene a ciò che Governo e Parlamento hanno deciso in questi ultimi anni; mi si devono spiegare le ragioni per cui si è contrari a questa formulazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 12.13.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.14.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.15.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 12.15-bis.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 13. Ne do lettura:

Art. 13.

(Competenze dell'autorità marittima)

1. Ferme restando le attribuzioni dell'autorità portuale delineate dalla presente legge, rientrano nella competenza dell'autorità marittima le rimanenti funzioni amministrative e di polizia previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali.

PRESIDENTE. Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Ferme restando le attribuzioni dell'autorità portuale delineate dalla presente legge, rientrano nella competenza della autorità marittima le rimanenti funzioni amministrative e di polizia previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali, ferme restando le attribuzioni delle aziende speciali delle Camere di Commercio, così come delineate nella presente legge».

Al termine del comma 1, prima del punto, aggiungere: «ivi compresi i servizi tecnico-nautici quali pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio. È competenza specifica dell'autorità marittima il problema della sicurezza della navigazione nel porto e nelle acque territoriali».

13.2

FAGNI, SARTORI

Dopo il comma 1, inserire il seguente comma:

«1-bis. Restano di competenza dell'autorità marittima i servizi tecnico-nautici ausiliari ai trasporti marittimi quali pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio».

13.3

ACQUARONE

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Nei porti ove non sono istituite le autorità portuali le aziende speciali delle camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato, costituite ai sensi dell'articolo 32 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, possono continuare a svolgere compiti di programmazione, coordinamento e promozione delle attività portuali».

13.4

IL RELATORE

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Nei porti meridionali, con decreto del Ministro della marina mercantile, possono essere affidati compiti di programmazione, coordinamento e promozione delle attività portuali ai consorzi per la realizzazione di aree industriali nel Mezzogiorno i quali hanno edificato ovvero hanno in corso di edificazione le relative infrastrutture».

13.5

COVELLO, FRASCA

FABRIS. Signor Presidente, le ricordo che all'articolo 13 è stata rinviata la trattazione degli emendamenti 12.11 e 5.25, già da me illustrati. Occorrerà però riformularli in modo che si inquadrino correttamente nel testo.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento 13.1-bis che riproduce il testo dell'emendamento 5.25:

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«Nei porti nei quali non sono istituite le autorità portuali, i compiti di indirizzo, programmazione e coordinamento di cui al comma 1 lettera a), sono affidati, ove costituite, alle aziende speciali camerale per il porto, costituite ai sensi dell'articolo 32 del regio decreto 20

settembre 1934, n. 2011, fatte salve tutte le competenze e le funzioni attribuite all'autorità marittima».

FABRIS

Riprenderemo l'esame dell'emendamento 12.11 quando avremo deciso cosa fare per le aziende speciali camerale.

FAGNI. Signor Presidente, l'emendamento 13.2 rispondeva all'esigenza che i servizi tecnico-nautici quali il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio, rimanessero di competenza delle autorità marittime.

In considerazione dell'andamento della votazione dei precedenti emendamenti, ritengo che questa prima parte del mio emendamento sia divenuta superflua e pertanto la ritiro. Lascio invece in votazione la seconda parte perchè il problema della sicurezza della navigazione nelle acque territoriali è di grande rilevanza. Gli episodi relativi alla Haven e alla Moby Prince hanno insegnato quanto sia importante una competenza specifica da parte di chi svolge mansioni tecniche come le autorità marittime.

PRESIDENTE. Stante l'assenza dei proponenti, dichiaro decaduti gli emendamenti 13.3 e 13.5.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, l'emendamento 13.4 è relativo alle aziende speciali delle camere di commercio: si propone che nei porti ove non sono istituite le autorità portuali, possano continuare a svolgere compiti di programmazione, coordinamento e promozione delle attività portuali. Si tratta di una proposta relativa ai piccoli porti ove non saranno istituite le autorità portuali.

NERLI. Signor Presidente, abbiamo discusso a lungo sull'istituzione delle autorità portuali. Con l'emendamento 13.4 si consente alle aziende speciali di svolgere funzioni uguali a quelle delle autorità portuali. Ora, pur non credendo che si debbano lasciare porti ove non sono istituite autorità portuali nel marasma, penso che dovremmo trovare una norma transitoria.

Suggerirei, se il relatore e il Governo sono d'accordo, di prevedere un termine di tre o quattro anni trascorso il quale anche questi porti devono rientrare nei modelli previsti dal disegno di legge. Si può cioè prevedere una norma transitoria, per non lasciare svincolate all'infinito certe situazioni.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Per me va bene.

FABRIS. Signor Presidente, proprio prendendo spunto da questa proposta del collega Nerli, si potrebbe uniformare l'emendamento 13.4 con gli emendamenti 13.1, 13.1-bis e 12.11, realizzando così una norma transitoria per la quale entro cinque anni anche questi porti debbano rientrare all'interno del contesto generale di applicazione della legge.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono d'accordo.

FAGNI. Per quanto riguarda l'emendamento 13.4 in cui si sostiene che le aziende speciali delle camere di commercio possono continuare a svolgere un'attività di programmazione in assenza dell'autorità portuale, vorrei sottolineare due aspetti.

Innanzitutto, all'interno delle camere di commercio esistono le sezioni del lavoro portuale e marittima. La sezione portuale ha sede nelle capitanerie di porto mentre quella marittima nelle camere di commercio. Si vorrebbe dare una competenza sul piano della programmazione, del coordinamento e della promozione delle attività portuali; alcune istituzioni presenti nel porto risalgono all'inizio del secolo, per cui le aziende speciali delle camere di commercio, essendo sorte ai sensi del regio decreto 20 settembre 1934, non mi sembra che abbiano un titolo più valido rispetto ad altre istituzioni.

Non so se la sezione marittima delle camere di commercio, così come si configura adesso, abbia capacità di assumersi compiti di programmazione, di coordinamento e di promozione delle attività portuali.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Prendo atto delle osservazioni che sono state fatte a questo proposito; riformulo l'emendamento 13.4 trasformandolo in una specifica norma transitoria. Ne do lettura:

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Nei porti ove non sono istituite le autorità portuali, le aziende speciali delle camere di commercio, industria, agricoltura e artigianato, costituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, possono continuare nei tre anni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge a svolgere compiti di programmazione, coordinamento e promozione delle attività portuali».

Anche l'emendamento 13.1 andrebbe riformulato in modo tale da poterlo coordinare con l'emendamento 13.2.

FABRIS. Ritiro l'emendamento 13-1-bis e presento una nuova formulazione dell'emendamento 13.1. Ne do lettura:

Sostituire l'articolo con il seguente:

Art. 13.

(Competenze dell'autorità marittima)

1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali e alle aziende speciali delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, costituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011,

spettano all'autorità marittima le rimanenti funzioni amministrative e di polizia previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali in ordine alla sicurezza della navigazione nel porto e nelle acque territoriali.

FAGNI. Ritiro l'emendamento 13.2.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 13.1, nella nuova formulazione.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 13.4, nella nuova formulazione.

È approvato.

Poichè non si fanno osservazioni, viene nuovamente accantonato l'emendamento 12.11.

I lavori, sospesi alle ore 18, sono ripresi alle ore 18,20.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 14. Ne do lettura:

Art. 14.

(Commissioni consultive)

1. Con decreto del Ministro della marina mercantile, è istituita in ogni porto una commissione consultiva composta, nei porti sede di autorità portuale, dai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, lettere *i*) ed *l*) e, negli altri porti, da tre rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, nonché da tre rappresentanti designati dalle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato nazionale di coordinamento degli utenti e degli operatori portuali, e presieduta dal presidente dell'autorità portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto.

2. La commissione di cui al comma 1 ha funzioni consultive in ordine al rilascio, alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione per l'esercizio di attività di impresa e delle concessioni di cui all'articolo 16, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile è istituita la commissione consultiva centrale, presieduta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale dell'amministrazione della marina mercantile e composta da tre rappresentanti delle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato di coordinamento dell'utenza nazionale, da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, da un

dirigente del Ministero della marina mercantile e dal presidente dell'Associazione nazionale dei porti italiani. La commissione di cui al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale, ad essa sottoposte dal Ministro della marina mercantile.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Con decreto del Ministro della marina mercantile, è istituita in ogni porto una commissione consultiva composta, nei porti sede di autorità portuale, dai soggetti di cui all'articolo 8, comma 1, lettere i) ed l) e, negli altri porti, da tre rappresentanti unitariamente designati dalle organizzazioni delle imprese di cui agli articoli 15 e 16 nonché da tre rappresentanti eletti dai lavoratori, e presieduta dal Presidente dell'autorità portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto».

14.1 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 1, sostituire le parole da: «nei porti sede» fino a «operatori portuali» con: «da tre rappresentanti effettivi e tre supplenti designati dalle Organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, nonché da tre rappresentanti effettivi e tre supplenti designati dalle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al Comitato di coordinamento dell'utenza nazionale».

14.2 PISCHEDDA

Al comma 2, sostituire le parole da: «in ordine» fino alla fine con: «sull'organizzazione delle attività portuali e sugli aspetti connessi all'utilizzo delle strutture portuali, su richiesta dell'Autorità portuale o dell'Autorità marittima».

14.3 PISCHEDDA

Sopprimere il comma 3.

14.4 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 3, sostituire le parole da: «marittima e portuale» alla fine con: «e composta da tre rappresentanti effettivi e tre supplenti designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, nonché da tre rappresentanti effettivi e tre supplenti designati dalle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al Comitato di coordinamento dell'utenza nazionale, da un dirigente del Ministero della marina mercantile e dal Presidente dell'Associazione nazionale dei porti italiani, o di un suo delegato. La Commissione di cui

al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni ad essa sottoposte dal Ministro della marina mercantile».

14.5

PISCHEDDA

PISCHEDDA. Ritiro gli emendamenti 14.2, 14.3 e 14.5.

NERLI. L'emendamento 14.1 è la conseguenza logica di quanto abbiamo già deciso circa la determinazione delle rappresentanze dei lavoratori decidendo che le stesse siano determinate in base ad una scelta dei lavoratori stessi e non in base a designazione dei sindacati maggiormente rappresentativi a livello nazionale. Mi pare pertanto necessario che anche il primo comma dell'articolo 14 si uniformi alla decisione precedentemente assunta a proposito dell'articolo 8.

L'emendamento 14.4 si illustra da sè: propone la soppressione della commissione consultiva centrale, che ritengo sia superflua, un di più che appesantirebbe soltanto la legge.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole all'emendamento 14.1 e contrario all'emendamento 14.4.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 14.1.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 14.4.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 15. Ne do lettura:

Art. 15.

(Operazioni portuali)

1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci, nonchè ogni altra attività complementare ed accessoria o comunque connessa, svolta nell'ambito portuale.

2. Le autorità portuali disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali, nonchè sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa ai sensi del comma 5.

3. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o per conto terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Le imprese autorizzate sono iscritte in apposito registro tenuto dall'autorità portuale o dall'autorità marittima e sono soggette a un canone annuo e ad una cauzione determinati dalle medesime autorità.

4. In ordine all'autorizzazione di cui al comma 3 il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, determina:

a) i requisiti di carattere personale, tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali sono previsti la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze rapportato alle esigenze dell'impresa;

b) i criteri, le modalità e i termini in ordine al rilascio dell'atto autorizzatorio, ai controlli, alla sospensione ed alla revoca dell'atto stesso;

c) i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata ed alla specificità del rapporto autorizzatorio, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare;

d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio non abituale di operazioni portuali, in occasione di arrivo o partenza di navi, dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un canone e di idonea cauzione.

5. Le tariffe delle operazioni portuali di cui al comma 1 sono pubbliche. Le imprese in possesso dell'autorizzazione devono comunicare all'autorità portuale ovvero all'autorità marittima le tariffe massime che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni eventuale successiva variazione.

6. Alla scadenza dell'autorizzazione, che ha durata annuale e che può essere rinnovata, l'autorità portuale o l'autorità marittima sono tenute a verificare il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

7. Le autorità portuale e marittime, sentita la commissione consultiva locale di cui all'articolo 14, determinano all'inizio di ogni anno il numero massimo delle imprese in relazione alle esigenze del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore.

8. Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese di cui al presente articolo, in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960 possono:

a) stipulare contratti con le società o le cooperative di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 18 per la fornitura di mere prestazioni di lavoro;

b) ovvero costituire associazioni del lavoro portuale, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, previa autorizzazione delle autorità portuali o marittime, rilasciata a seguito di una valutazione della situazione occupazionale dello scalo. Le autorità determinano altresì la durata delle autorizzazioni ed esercitano la vigilanza sul rispetto delle norme di cui al comma 9 del presente articolo e di quelle di cui al comma 2 dell'articolo 21.

9. Le associazioni di cui al comma 8, lettera b) perseguono la finalità prevalente, obbligatoriamente inserita nell'atto costitutivo e

nello statuto, di impiegare lavoratori da porre a disposizione delle imprese aderenti per prestazioni temporanee in caso di fluttuazioni nei traffici. Le associazioni impiegano stabilmente alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci secondo le esigenze di ogni partecipante, dando priorità nell'assunzione ai lavoratori eventualmente in esubero di cui al comma 4 dell'articolo 20; i dipendenti dell'associazione sono impiegati presso i soci partecipanti secondo modalità determinate dai medesimi. Il trattamento economico e le condizioni di lavoro dei dipendenti dell'associazione sono stabilite su base contrattuale tra gli organi direttivi delle medesime e i rappresentanti dei lavoratori, in termini comparabili con quanto contrattualmente previsto per gli altri lavoratori portuali. La classificazione ai fini previdenziali e assistenziali delle associazioni è determinata sulla base di criteri indicati in un apposito decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, tenendo conto dell'articolo 49 della legge 9 marzo 1989, n. 88, e di quanto previsto per gli altri lavoratori portuali. Le associazioni si finanziano con contributi dei soci e con un contributo a carico di ogni lavoratore delle imprese aderenti, determinato sulla base di intese tra i rappresentanti delle imprese e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Su questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito e il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell'ambito portuale».

15.1

IL RELATORE

Al comma 1, sopprimere il periodo dalle parole: «nonchè ogni» alle parole: «ambito portuale».

15.2

FABRIS

Al comma 1, sostituire le parole: «o comunque connessa» con le altre: «alle stesse».

15.3

PISCHEDDA

Al comma 2, sostituire le parole: «sull'applicazione della misura delle tariffe indicata» con le altre: «sulla corretta applicazione delle tariffe fissate».

15.4

PISCHEDDA

Al comma 2, dopo le parole: «Le autorità portuali» aggiungere le seguenti: «o, laddove non istituite, l'autorità marittima».

15.5

IL RELATORE

Al comma 3, alla fine del primo periodo aggiungere le parole: «a seguito del mero accertamento dei requisiti di cui alla lettera a) del comma 4».

15.6

IL RELATORE

Al comma 4, lettera a), sostituire le ultime parole: «rapportato alle esigenze delle imprese» con le seguenti: «sufficiente a coprire il quadro dirigenziale.».

15.7

FAGNI, SARTORI

Al comma 4 sopprimere le lettere c) e d).

15.8

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 4 sostituire la lettera d) con la seguente:

«d) i criteri per l'esercizio di operazioni portuali, in occasione di arrivo o partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale idoneo alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un canone o di idonea cauzione».

15.9

FABRIS

Al comma 4, lettera d), aggiungere infine il seguente periodo: «Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al successivo comma 7».

15.10

IL RELATORE

Il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 16, durata identica a quella della concessione medesima. L'autorizzazione può essere rinnovata: a tale fine l'autorità portuale con l'autorità marittima sono tenute a verificare il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo».

15.11

FABRIS

Al comma 7, dopo le parole: «in relazione» aggiungere le seguenti: «alla esigenza di funzionalità del porto e».

15.12

PISCHEDDA

Al comma 7, alla fine, aggiungere il seguente periodo: «Qualora si determinassero obiettive condizioni di insufficiente concorrenza tra le imprese che esercitano le operazioni portuali l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, possono disapprovare tariffe ritenute eccessivamente elevate in proporzione ai costi».

15.13

IL RELATORE

Sostituire il comma 8 con il seguente:

«8. Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese di cui al presente articolo stipulano contratti con le società o le cooperative di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 18 per la fornitura di prestazioni di lavoro».

15.14

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 8, prima dei due punti, sostituire la parola: «possono» con le parole: «sono tenuti a».

15.15

SARTORI FAGNI

Al comma 8, lettera a), dopo le parole: «articolo 18» inserire le seguenti: «ovvero con società o cooperative di servizi derivanti dalle trasformazioni di cui all'articolo 17».

15.16

VISIBELLI

Al comma 8, lettera a), aggiungere infine le seguenti parole: «con tariffe sottoposte all'approvazione dell'autorità portuale o marittima».

15.17

IL RELATORE

Al comma 8 sopprimere la lettera b).

15.18

SARTORI FAGNI

Al comma 8, sopprimere la lettera b).

15.19

PISCHEDDA

Al comma 8, lettera b), sostituire il primo periodo con il seguente:
«ovvero, negli scali ove non si siano costituite le società o le cooperative di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 18 e negli altri porti a partire dal 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, possono costituire associazioni del lavoro portuale, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, previa autorizzazione delle autorità portuali o marittime».

15.20

IL RELATORE

Sopprimere l'intero comma 9.

15.21

SARTORI FAGNI

Sopprimere il comma 9.

15.22

PISCHEDDA

Sostituire il comma 9 con i seguenti:

«9. Le autorità portuali e, laddove non istituite, le autorità marittime, - sentite le organizzazioni sindacali, istituiscono l'associazione del lavoro portuale, anche per fare fronte alla assenza di servizi da parte delle imprese o cooperative di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 18 o di manifeste eccedenze tra i lavoratori dipendenti dalle imprese di cui agli articoli 15 e 16 della presente legge.

9-bis. Tali associazioni, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, perseguono la finalità prevalente di impiegare tali lavoratori a disposizione delle imprese per prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte. Alle associazioni del lavoro portuale partecipano le imprese operanti nel porto e le rappresentanze di lavoratori.

9-ter. Tali associazioni hanno il compito, sulla base di criteri concordati con la Commissione regionale per l'impiego:

a) di avviamento al lavoro di nuovo personale di cui le imprese avessero necessità e, a questo fine rilascia specifiche autorizzazioni individuali;

b) di organizzare attività di formazione professionale sulla base di programmi rispondenti alle necessità del porto.

9-quater. Le associazioni sono dirette da un comitato eletto tra i partecipanti e impiegano stabilmente alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci. A tali lavoratori si applica il contratto di lavoro valido per gli altri lavoratori portuali nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali.

9-quinquies. Le associazioni nominano un direttore con il compito di regolarne il funzionamento e l'attività.

9-sexies. Le associazioni si finanziano con contributi dei soci e con un contributo a carico di ogni lavoratore delle imprese partecipanti, determinato sulla base di intese tra le imprese o le Organizzazioni

sindacali in sede di definizione contrattuale. Nella stessa sede saranno definite le modalità di erogazione e l'ammontare della indennità di mancata prestazione per i lavoratori che fanno parte della associazione».

15.23

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 15.1 è necessario perchè pone fine ad un diatriba sulla definizione di operazioni portuali.

NERLI. A proposito di questo emendamento vorrei chiedere al relatore qual è il significato dell'espressione «e di ogni altro materiale», in quanto tutto ciò che si carica e si scarica in un porto è una merce.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Possono esserci dei materiali che non sono merci. L'emendamento in primo luogo si propone di escludere dalle operazioni portuali le altre attività complementari ed accessorie.

Circa la distinzione tra merci e materiali rilevo che ci possono essere dei materiali non vendibili, che pertanto non sono merci.

NERLI. Continuo a non capire, ma se devo dire che ho capito, lo dico: ho capito.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Merci e materiali sono due cose diverse.

L'emendamento 15.5 prevede che nel caso le autorità portuali non siano istituite, spetti all'autorità marittima disciplinare e vigilare sull'espletamento delle operazioni portuali e sull'applicazione delle tariffe.

Ritiro l'emendamento 15.6 e trasformo il 15.10 in un subemendamento al 15.9 del senatore Fabris (15.9/1).

L'emendamento 15.13 risponde ad un obbligo che ci è stato imposto dalla Comunità europea.

L'emendamento 15.17 si illustra da sè, mentre il 15.20 deve essere riformulato sostituendo le parole: «secondo anno» con le parole «terzo anno» e sostituendo alla parola: «previa autorizzazione», le altre: «con la partecipazione».

FABRIS. Do per illustrati gli emendamenti 15.2, 15.9 e 15.11.

PISCHEDDA. Gli emendamenti 15.3 e 15.4 rappresentano delle correzioni di tipo formale che servono a dare maggiore chiarezza al testo.

L'emendamento 15.12 tende a migliorare il comma 7 prevedendo, oltre le esigenze del traffico, anche quelle di funzionalità del porto.

L'emendamento 15.19 si illustra da sè nel senso che le società e le cooperative derivanti dalle compagnie portuali sono sufficienti a far fronte alle esigenze operative previste dal comma 8. Semmai in casi particolari si può prevedere che l'autorità possa dar vita ad una società

tra gli utenti. L'emendamento 15.22 è conseguente all'emendamento 15.19 e tende a sopprimere il comma 9.

FAGNI. L'emendamento 15.7 riguarda la lettera *a*) del comma 4. Noi sosteniamo che l'organico dei lavoratori alle dirette dipendenze delle imprese - siccome le organizzazioni portuali hanno avuto anche una parte amministrativa e dirigenziale e comunque non soltanto di concessione di manodopera - non dovrebbe essere rapportato esclusivamente alle esigenze delle imprese ma dovrebbe essere sufficiente a coprire il quadro dirigenziale. L'impresa avrà bisogno di assumere personale che dia una mano nella direzione dei nuovi compiti che dovrà assumere in un quadro di riorganizzazione del lavoro portuale.

L'emendamento 15.15 tende a sostituire, al comma 8, prima dei due punti, la parola: «possono» con le parole: «sono tenute a». È vero che il senatore Giovanniello sospetta sempre che quando poniamo l'accento sui problemi dei lavoratori difendiamo qualcosa di vecchio, ma in questo caso vogliamo che il riferimento sia vincolante perchè in una fase di riordino ci deve essere un impegno da parte delle imprese a realizzare talune cose e non una facoltà.

L'emendamento 15.18, identico all'emendamento 15.19 presentato dal senatore Pischedda, tende a sopprimere la lettera *b*) del comma 8. Di conseguenza con l'emendamento 15.21 proponiamo di sopprimere l'intero comma 9.

È vero che vogliamo consentire una redistribuzione della manodopera nelle imprese e nei lavori portuali ma le associazioni del lavoro portuale sono associazioni delle imprese e non dei lavoratori; non si tratta di cooperative, sono una cosa diversa anche se molto simile alla vecchia concezione delle agenzie del lavoro. Il rischio è che affidando le associazioni del lavoro portuale soltanto alle imprese ci siano delle restrizioni, più di quanto già non appaiano in tutta l'impalcatura del disegno di legge, nei confronti della manodopera che rimane quasi appesa a un filo nel trovare una collocazione nelle imprese o in quelle società che derivano dalla trasformazione delle compagnie, dei gruppi portuali o delle organizzazioni portuali. Per questi motivi proponiamo la soppressione della lettera *b*) del comma 8 e dell'intero comma 9.

NERLI. L'emendamento 15.8, che riformulo in questo momento nel senso di prevedere la sola soppressione della lettera *d*) (la lettera *c*) riguarda un aspetto che abbiamo già normato attraverso l'attività di vigilanza del Ministero), intende sopprimere una formulazione molto generica.

Si dice che occorre rispettare le normative della CEE per cui se una nave arriva in un porto e ha delle attrezzature proprie può svolgere le operazioni a terra. Ma se adottiamo la normativa prevista dalla lettera *d*) dell'articolo 4 non andiamo incontro solo a quei casi limitati per i quali si può verificare questo evento ma di fatto si possono creare le condizioni per cui, magari, un concessionario in un determinato porto può operare anche, se ha mezzi di trasporto, a terra con la propria mano d'opera. Se consentiamo una generalizzazione di questa norma rischiamo di far saltare tutta l'impalcatura della riorganizzazione delle vecchie compagnie e dei vecchi consorzi.

Sono pertanto favorevole alla soppressione della lettera *d*); se esiste un problema di normativa CEE, si può far riferimento ad essa senza inficiare l'intelaiatura della nuova normativa in materia di lavoro portuale.

L'emendamento 15.14 prevede una riformulazione del comma 8 che riguarda sia il criterio in virtù del quale le imprese si servono delle cooperative o delle imprese di servizio nate dalle disciolte compagnie portuali, sia la questione delle associazioni del lavoro.

Proprio nello spirito che contraddistingue tutto il disegno di legge mi pare del tutto evidente che dovremo stabilire che qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese possano stipulare contratti con le società e le cooperative di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. C'è l'alternativa che le imprese possano realizzare con mezzi propri la cosiddetta forma in economia, che con l'emendamento del senatore Nerli verrebbe annullata.

NERLI. Allora mi dovete spiegare perchè abbiamo discusso tutti insieme per sei mesi e non avete fatto i famosi 3.000 prepensionamenti liquidando le compagnie portuali. Ora, o si segue quella strada che tutti abbiamo scartato oppure si devono dare garanzie di lavoro per quei lavoratori. Questo è il punto.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Ma si tratta delle imprese che non possono utilizzare mezzi propri.

NERLI. Ma si dice: «Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese di cui al presente articolo stipulano contratti con le società o le cooperative» eccetera. Se si inserisce il termine «possono» sembra che queste siano autorizzate a fare cose diverse da quelle che gli si dice di fare.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Nell'emendamento 15.20 si dice: «possono costituire associazioni del lavoro».

NERLI. Senatore Giovanniello, ho capito che quando le aziende riescono a far da sè non ci sono problemi, ma quando non ce la fanno a chi si rivolgono? È necessario cioè prevedere una possibilità di stipulare contratti con le società e con le cooperative.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Bisogna specificare che la cosa è valida secondo certe modalità.

NERLI. Le modalità sono queste: «Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese di cui al presente articolo stipulano contratti»; se si mette: «possono stipulare» si lascia aperto il campo ad altre ipotesi che non sono esclusivamente quelle di ricorrere a cooperative di servizio. Se si

riesce a chiarire in questo modo il comma 8, direi che si può anche riformulare il comma 9.

Se il mio emendamento sembra alla Commissione complesso, sono per l'accoglimento dell'emendamento 15.15.

PRESIDENTE. Non essendo presente il senatore Visibelli dovrei considerare decaduto l'emendamento 15.16.

FABRIS. Signor Presidente, faccio mio l'emendamento 15.16 del senatore Visibelli, che si illustra da sè.

PISCHEDDA. Signor Presidente, la logica degli emendamenti da me presentati tendenti a sopprimere al comma 8 la lettera *b*) e il comma 9 è in relazione all'emendamento all'articolo 20 inerente ai prepensionamenti, da me presentato.

La piega che ha preso la discussione mi fa affermare che se si trovasse un accordo nella direzione che sembra intravedersi, laddove non si prevedano se non transitoriamente riserve di lavoro che contraddirebbero per quel che mi riguarda lo spirito della legge, potrei anche aderirvi.

FAGNI. Signor Presidente, volevo ricordare a proposito dell'emendamento 15.20 del relatore, e quindi del comma 8 che ci ha fatto un po' discutere, che ho avuto modo di vedere dei documenti che riguardano una società che è nata a Venezia che opera in rapporto con il provveditorato del porto di questa città. Tale società vede una miriade di piccole imprese con un capitale sociale dichiarato di una certa entità, ma dispone di un capitale interamente versato di ammontare piuttosto esiguo. Anche il numero di dipendenti è molto ridotto per esplicitare un'attività molto complessa, che va dalla movimentazione delle merci alla gestione delle stazioni marittime, degli alberghi e così via. Ciò mi fa pensare che questo tipo di imprese intenda lavorare non soltanto come si diceva prima in autonomia o in economia, ma anche in autoproduzione, non privilegiando le assunzioni e attingendo a quel serbatoio di manodopera di variabile consistenza che si viene a costituire nei porti. Ecco la differenza tra il «possono» e il «sono tenuti a»; se non si mettono delle indicazioni precise, si lascia intendere che in certe condizioni, sia pure con l'esistenza della monodopera in esubero nel porto, si può attingere anche altrove e quindi in serbatoi extraportuali.

Ora, il nostro Gruppo politico si è dichiarato disponibile, *oborto collo*, alla discussione di questo disegno di legge sostenendo, con grande senso di responsabilità, di voler rimettere in moto la struttura portuale perchè divenga veramente produttiva e concorrenziale.

Cercheremo in sede di dichiarazione di voto finale di puntualizzare meglio tutti gli aspetti relativi al provvedimento. Anche se si è disponibili alla discussione, non è facile dare un nuovo assetto all'organizzazione del lavoro portuale garantendo la presenza delle imprese in quest'ambito. Non è in questo modo che si migliora la qualità organizzativa dei porti e quindi la capacità di attrarre traffici che li renderebbero nuovamente produttivi; si avrà bensì come risultato un

interesse parziale di alcune imprese che sulla base dei loro mezzi riusciranno ad ottenere alcuni benefici o privilegi.

Il nostro punto di vista, pur partendo da posizioni estremamente diverse da altre, cerca di raggiungere scopi che nella sostanza sono abbastanza simili. È necessario trovare un punto di incontro; il nostro obiettivo è di assicurare un sostegno o un contributo tale da non penalizzare una parte rispetto ad altre.

FABRIS. Ritiro l'emendamento 15.2.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'emendamento 15.3. Sono contrario al 15.4.

Sono favorevole all'emendamento 15.7 proprio per accogliere in buona fede quanto è stato detto dalla senatrice Fagni con convinzione durante la discussione in Comitato ristretto ma anche per dimostrare che sono convinto che le imprese serie devono coprire i quadri dirigenziali così come è necessario che abbiano lavoratori sufficienti e non in esubero.

Sono contrario all'emendamento 15.8 e favorevole agli emendamenti 15.9, 15.11, 15.12 e 15.14. Sono contrario all'emendamento 15.15 e mi rimetto al Governo per quanto riguarda il 15.16. Sono contrario agli emendamenti 15.18, 15.19, 15.21 e 15.22.

Per quanto riguarda l'emendamento 15.23 ritengo che sia necessario un ulteriore approfondimento allo scopo di studiare una formulazione di questo emendamento tale da creare su di esso una possibile convergenza e, conseguentemente, superare altre ipotesi emendative.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vorrei intervenire su due punti sostanziali che si riferiscono all'articolo in esame. Il primo riguarda l'emendamento 15.8 in cui si prevede la soppressione della lettera *d*) del comma 4 relativa all'autoproduzione. Il Governo chiede che venga ritirato questo emendamento in considerazione del fatto che si deve approvare il presente disegno di legge nell'ambito di quelle direttive comunitarie alle quali, come Stato membro, siamo vincolati.

L'altro punto fondamentale riguarda le associazioni di cui si fa menzione alla lettera *b*) del comma 8 e al comma 9. A questo riguardo il Governo fa osservare una sua difficoltà per quanto attiene all'emendamento 15.23; l'emendamento presentato dal senatore Nerli e da altri senatori potrebbe essere accolto se venissero introdotte alcune correzioni riguardanti la sostanza di una preoccupazione che ho avuto modo di esprimere ripetutamente in sede di Commissione.

Il Governo è sensibile ad un'esigenza di tutela dei lavoratori portuali e desidera trovare delle forme che traducano concretamente questa esigenza. Pertanto non è contrario a recepire le motivazioni che sono alla base dell'idea dell'associazione o del *pool*, così come normalmente viene chiamato, ma ritiene che il ruolo che si attribuisce all'associazione possa essere definito a partire dall'iniziativa della stessa autorità portuale, sentito il parere della commissione consultiva locale.

Pertanto l'ipotesi che raccoglie il mio consenso è quella di sostituire alcuni punti con un testo di questo tenore: «Le autorità portuali e, laddove non istituite, le autorità marittime, sentite le commissioni consultive locali, possono istituire associazioni di lavoro portuale per far fronte alle esigenze del traffico. Tali associazioni, con personalità giuridica e privata e assenza di scopo di lucro, perseguono la finalità prevalente di impiegare i lavoratori a disposizione delle imprese per prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte. Alle associazioni del lavoro portuale partecipano le imprese operanti nel porto e le rappresentanze dei lavoratori». Come vedete, con gli ultimi due periodi ho ripreso il comma 9-bis proposto dall'emendamento 15.23 del senatore Nerli.

La mia proposta prosegue con questo testo: «Tali associazioni hanno il compito:

a) di avviare al lavoro il nuovo personale di cui le imprese avessero necessità e a questo fine rilasciano specifiche autorizzazioni individuali;

b) di organizzare attività di formazione professionale sulla base di programmi rispondenti alle necessità del porto.

Le associazioni sono dirette da un comitato eletto tra i partecipanti e impiegano alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci. A tali lavoratori si applica il contratto di lavoro valido per gli altri lavoratori portuali nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali».

Ho così ripreso i commi 9-bis, 9-ter e 9-quater dell'emendamento 15.23, sul quale concordo anche per l'ultima parte, cioè il 9-quinquies e 9-sexies.

NERLI. Perché ha eliminato la parola «stabilmente»?

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. «Stabilmente» può significare per l'eternità.

NERLI. No, significa assunti con contratto; tuttavia, se fosse un pleonaso, sarei d'accordo ad eliminarlo.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Se vogliamo corrispondere alle esigenze operative del porto sarebbe contraddittorio prevedere un impiego stabile di un certo numero di lavoratori portuali.

NERLI. Ma se questi lavoratori non vengono impiegati con un contratto di lavoro a termine, allora dire «stabilmente» è un pleonaso.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sì, è un pleonaso.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Torno a ripetere che uno dei cardini del disegno di legge è quello di non

ripetere le condizioni per cui si possa creare una riserva di lavoro, alle quali una struttura come quella dell'associazione potrebbe dare luogo. Invece, se la associazione - come aveva previsto il Comitato ristretto - viene ricondotta all'interno delle esigenze dei picchi di lavoro, mi sembra che entro questi limiti la questione sia stata risolta in modo accettabile.

NERLI. È una questione delicata che dovremmo studiare con più calma, ma provo a sintetizzare.

Se ho capito bene, risulterebbe che le imprese, qualora non abbiano personale, ricorrono all'autorità portuale; inoltre, si introdurrebbero degli anni di garanzia.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Onorevoli senatori, non sono favorevole all'introduzione di questa garanzia. Se, nel comma 7, prevediamo che le autorità portuali e quelle marittime, sentita la commissione locale di cui all'articolo 14, determinano all'inizio di ogni anno il numero massimo delle imprese in relazione alle esigenze del traffico, assicurando comunque il massimo della concorrenza nel settore, non abbiamo già soddisfatto questa esigenza?

NERLI. Signor Ministro, avevamo convenuto di prevedere nella fase di transizione tre anni di garanzia.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ritengo opportuno accantonare per ora l'esame della proposta del ministro Tesini, allo scopo di pervenire alla formulazione di una proposta emendativa che riassume il contenuto degli emendamenti 15.14, 15.20 e 15.23.

Se non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Passiamo alla votazione degli altri emendamenti presentati all'articolo 15.

Metto ai voti l'emendamento 15.1.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 15.2, presentato da senatore Fabris, è stato ritirato. Comunico, inoltre, che a seguito della precedente votazione l'emendamento 15.3, presentato dal senatore Pischetta, risulta precluso.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 15.4.

PISCHEDDA. Signor Presidente, ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 15.5.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 15.6, presentato dal relatore, è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 15.7 nella seguente formulazione: «Al comma 4, lettera a), sostituire le ultime parole «rapportato alle esigenze delle imprese» con le seguenti «comprendente anche i quadri dirigenziali».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15.8, nella nuova formulazione.

Non è approvato.

Metto ai voti il subemendamento 15.9/1.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15.9, quale risulta con il subemendamento testè approvato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15.11, quale risulta con modifiche di carattere formale, di cui do lettura:

Il comma 6 è sostituito dal seguente:

«6. L'autorizzazione ha durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa ovvero, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'articolo 16, durata identica a quella della concessione medesima; l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute a verificare, con cadenza almeno annuale, il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo».

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15.12.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 15.13.

È approvato.

Onorevoli colleghi, a questo punto ritengo opportuno sospendere brevemente i nostri lavori.

I lavori, sospesi alle ore 19,20, sono ripresi alle ore 19,40.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, riprendiamo la discussione sulla stesura di un emendamento, sostitutivo della lettera b) del comma 8 e del comma 9 dell'articolo 15, che raccolga le indicazioni degli emendamenti 15.14, 15.20 e 15.23.

Do lettura di una proposta emendativa presentata in tal senso dal relatore:

I commi 8 e 9 dell'articolo 15 sono sostituiti dai seguenti:

«8. Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese di cui al presente articolo stipulano, in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960, contratti con le società o le cooperative di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18 per la fornitura di mere prestazioni di lavoro.

9. Le autorità portuali e, laddove non istituite, le autorità marittime, sentite le commissioni consultive locali, possono istituire, in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960, (negli scali ove non siano costituite le società o le cooperative di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18 e negli altri porti a partire dal 31 dicembre del terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge), associazioni del lavoro portuale per far fronte alle esigenze del traffico. Tali associazioni, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, perseguono la finalità prevalente di impiegare tali lavoratori a disposizione delle imprese per prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte. Alle associazioni del lavoro portuale partecipano le imprese operanti nel porto e le rappresentanze dei lavoratori.

10. Tali associazioni hanno inoltre il compito:

a) di avviamento al lavoro di nuovo personale di cui le imprese abbiano necessità, rilasciando a questo fine specifiche autorizzazioni individuali;

b) di organizzare attività di formazione professionale sulla base di programmi rispondenti alle necessità del porto.

11. Le associazioni sono elette da un comitato eletto tra i partecipanti e impiegano alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci. A tale lavoratori si applica il contratto di lavoro vigente per gli altri lavoratori portuali, nonchè i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali. Le associazioni nominano un direttore con il compito di regolarne il funzionamento e l'attività. Le associazioni si finanziano con contributi dei soci e con un contributo a carico di ogni lavoratore delle imprese partecipanti, determinato sulla base di intese tra le imprese e le organizzazioni sindacali in sede di trattativa contrattuale. Nella stessa sede sono definite le modalità di erogazione e l'ammontare della indennità di mancata prestazione per i lavoratori che fanno parte dell'associazione».

PISCHEDDA. Signor Presidente, intervengo brevemente per fare alcune osservazioni sulla proposta emendativa presentata dal relatore che, al comma 9, recita: «Tali associazioni, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, perseguono la finalità prevalente di impiegare tali lavoratori a disposizione delle imprese per prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte». Forse sarebbe

meglio specificare che si tratta di lavoratori alle dipendenze delle imprese operanti nel porto per le eventuali prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte.

Inoltre, non comprendo il significato dell'ultima frase del comma 9 che recita: «Alle associazioni del lavoro portuale partecipano le imprese operanti nel porto e le rappresentanze dei lavoratori».

NERLI. Senatore Pischedda, queste sono le finalità.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. La mia proposta, al comma 9 della proposta formulata dal senatore Giovanniello, è di abolire la frase da: «Tali associazioni» fino a: «soddisfatte».

Inoltre il comma 10 a mio parere dovrebbe cominciare con la frase: «Tali associazioni hanno i seguenti compiti:».

FAGNI. Vorrei sapere come vengono reclutati i lavoratori alle dirette dipendenze di questa associazione delle imprese. Vengono raccolti quelli che non trovano collocazione nelle imprese, nelle cooperative e nelle società?

PISCHEDDA. La costituzione di queste associazioni avviene laddove vi sia un'esigenza nel porto di gestire delle necessità operative. A quel punto il reclutamento avverrà sulla base della professionalità e in rapporto alle anomalie che di volta in volta si presentano.

Dove esistono le cooperative queste vengono mantenute per tre anni, ma dove non ci sono, se l'autorità lo ritiene per necessità di traffico, verranno costituite le associazioni del lavoro portuale che presumibilmente assumeranno dei lavoratori provenienti da fuori visto che nel porto non ci sono.

FAGNI. Mi avete chiarito il concetto, tuttavia non sono convinta.

NERLI. Le compagnie portuali si trasformano in imprese e cooperative, quindi assumono i lavoratori. Non si assume fuori del porto a meno che non manchino delle professionalità.

Laddove non ci sono cooperative possono nascere le associazioni del lavoro portuale che, mi pare evidente, assumeranno i lavoratori in esubero nel porto. Se il riferimento non c'è bisogna inserirlo.

PISCHEDDA. Dalle compagnie portuali derivano le imprese terminaliste e le cooperative e per tre anni in quei porti le imprese che abbiano bisogno di manodopera devono rivolgersi alle cooperative, oppure si organizzano in autoproduzione. Non c'è nessun'altra possibilità nel porto di autorizzare imprese che diano prestazioni di manodopera; c'è solo questa possibilità.

Laddove non ci siano le cooperative che derivano dalle compagnie portuali, ma per esempio ci siano solo le imprese terminaliste, in quel caso prima dei tre anni l'autorità può costituire l'associazione del lavoro portuale con un certo organico in rapporto alle necessità operative del porto, al flusso.

NERLI. Però ha ragione la senatrice Fagni sostenendo che laddove non nasce la cooperativa di servizi non si sa cosa succede. Bisogna dire che le associazioni assumono i lavoratori che non hanno trovato collocazione.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Per quanto riguarda la lettera a) del comma 10 dell'emendamento del relatore bisogna evidenziare che non si tratta di personale dipendente dalle associazioni, bensì si tratta di soci.

PISCHEDDA. Non riesco a capire.

FAGNI. Non dica di non riuscire a capire perchè finora mi ha spiegato tutto.

Mi sono sforzata di capire e mi rendo conto che non possono essere dipendenti ma devono essere soci dell'associazione; altrimenti come farebbe quest'ultima ad avere dei dipendenti senza avere scopo di lucro?

FABRIS. Sono soci della cooperativa e associati dell'associazione.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. No, questo no.

PRESIDENTE. Qui bisogna chiarire se l'associazione deve impiegare i suoi dipendenti o utilizzare il personale delle imprese socie facendolo girare.

PISCHEDDA. Si tratta allora di una associazione tra imprese operanti. Prima di tutto bisogna specificare bene tra quali soggetti si costituisce l'associazione.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ma se è un'associazione cui partecipano le imprese, questa diviene di fatto una cooperativa.

NERLI. Non si tratta di una cooperativa, nè di una impresa. Sono le imprese che danno vita ad una associazione di lavoro portuale; quest'ultima detiene un albo di lavoratori da utilizzare nei vari luoghi.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Occorrerebbe però armonizzare il dettato normativo con il codice civile, che prevede categorie societarie ben precise. È necessario un atto di riflessione su questo articolo.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Trovo che la proposta di istituire una siffatta associazione andrebbe meglio approfondita.

PISCHEDDA. Effettivamente potrebbe andare, ma dovremmo valutarla con calma.

PRESIDENTE. Stando così le cose, ritengo opportuno rinviare il seguito della discussione congiunta ad altra seduta, al fine di meglio approfondire le caratteristiche delle associazioni di lavoro portuale.

I lavori terminano alle ore 19,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA