

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

19° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° APRILE 1993

Presidenza del Presidente FRANZA,
indi del Vice Presidente FABRIS

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 approvazione con modificazioni in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE:

- FABRIS (DC) Pag. 6, 8, 9 e *passim*
- FRANZA (PSI) 2, 4, 5 e *passim*

CAPPELLI (Lega Nord)	Pag. 61, 86
FAGNI (Rifond. Com.)	6, 8, 9 e <i>passim</i>
GIOVANNIELLO (DC), relatore alla Commissione	4, 5, 7 e <i>passim</i>
NERLI (PDS)	4, 5, 9 e <i>passim</i>
PISCHEDDA (PSI)	4, 5, 6 e <i>passim</i>
ROGNONI (PDS)	6, 34
TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile	4, 5, 6 e <i>passim</i>
VISIBELLI (MSI-DN)	24, 32

(1) Il disegno di legge nel testo approvato assume il seguente titolo: «Riordino della legislazione in materia portuale».

I lavori hanno inizio alle ore 16,50.

Presidenza del Presidente FRANZA

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 approvazione con modificazioni in un testo unificato) (1).

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 congiunta sospesa nella seduta di ieri. Ricordo che la Commissione aveva iniziato l'esame dell'articolo 15. Su tale articolo era stata presentata una ipotesi di riformulazione dei commi 8 e 9 a firma del relatore. Ne do lettura quale risulta con ulteriori modificazioni apportate dallo stesso relatore:

«I commi 8 e 9 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. 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 terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge 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, associazioni del lavoro portuale per far fronte alle esigenze del traffico.

10. Le associazioni di cui al presente articolo acquistano la personalità giuridica ai sensi dell'articolo 12 del codice civile; ad esse si applicano le disposizioni di cui al capo II del titolo II del libro primo del codice civile per le associazioni riconosciute salvo quanto disposto

(1) Il disegno di legge nel testo approvato assume il seguente titolo: «Riordino della legislazione in materia portuale.

dall'articolo 17 del medesimo codice, essendo le associazioni, una volta riconosciute, autorizzate senza gravami all'acquisto di immobili e accettazione di donazioni, eredità e legati. Possono essere soci delle associazioni esclusivamente le imprese operanti nel porto, le rappresentanze dei lavoratori di tali imprese e l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima. L'associazione persegue lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso i soci, nonchè di svolgere attività di formazione e riqualificazione nell'ambito portuale.

11. Sono organi dell'associazione, l'assemblea dei partecipati, un comitato eletto tra di essi e un direttore nominato dal comitato, i quali a norma dello statuto ne regolano l'attività. Le associazioni impiegano alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci, dando priorità nelle assunzioni a personale che dovesse risultare comunque in esubero a seguito dell'applicazione degli articoli 18 e 20. Ai dipendenti dell'associazione si applica il contratto di lavoro vigente per i lavoratori delle imprese di cui agli articoli 15 e 16, nonchè i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali, con norme integrative relative al trattamento durante le giornate in cui non sono impiegati presso le imprese socie. 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 medesime e le organizzazioni sindacali in sede di trattativa contrattuale».

Il senatore Pischetta ha presentato la seguente ipotesi di riformulazione dei commi 8 e 9:

«I commi 8 e 9 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 particolari emergenze ricorrenti nel lavoro portuale in conseguenza degli andamenti dei flussi di traffico. Tali associazioni, con personalità giuridica privata e assenza di scopo di lucro, perseguono la finalità prevalente di garantire razionalità ed efficienza alle attività portuali, impiegando i lavoratori alle proprie dipendenze 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 i compiti:

a) di avviare al lavoro il proprio personale di cui le imprese abbiano necessità;

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

11. 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 vigente per gli altri lavoratori portuali, nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali. Le associazioni nominano un direttore con il compito di regolarne il funzionamento e l'attività.

PISCHEDDA. Signor Presidente, avevo preparato nella seduta di ieri questa ipotesi di riformulazione prima di leggere la proposta del relatore. Credo che facilmente si potrà concordare con l'ipotesi avanzata dal senatore Giovanniello, alla quale riconosco, dal punto di vista dell'individuazione della natura giuridica dell'associazione, di essere molto più precisa. Ritiro quindi la mia proposta preferendo discutere su quella del relatore.

NERLI. Signor Presidente, a me sembra che la proposta del relatore possa essere approvata, salvo un punto che andrebbe verificato però quando procederemo con l'esame dell'articolo 20. Ritengo infatti vi sia la necessità di fare una proposta omogenea per le fasi di transizione che abbiamo deciso. Esprimo pertanto una riserva su questo punto, cioè sul riferimento al «31 dicembre del terzo anno successivo all'entrata in vigore della presente legge». Tale termine andrà valutato appunto in relazione a quanto previsto dall'articolo 20.

Suggerirei comunque di inserire due correzioni. Al comma 10, laddove si dice «le rappresentanze dei lavoratori di tali imprese», suggerirei di dire «le rappresentanze dei lavoratori».

Inoltre, per evitare confusioni - mi riferisco sempre al comma 10 - credo sarebbe meglio dire «le associazioni dei singoli porti». Infatti, potrebbe sembrare che chissà quante autorità portuali o associazioni si intendono creare. Credo che sarebbe più opportuno utilizzare il singolare, oppure appunto dire: «Le associazioni dei singoli porti».

Un'altra osservazione riguarda la parte finale del comma 11. Non so infatti se sia opportuno conservare l'ultimo periodo, quello che inizia con le parole: «Le associazioni si finanziano con contributi dei soci...».

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. È una sorta di cassa integrazione.

PRESIDENTE. Forse il contributo dei soci potrebbe essere superfluo.

NERLI. O contribuiscono tutti, o non lo fa nessuno.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. È così previsto già nel testo unificato predisposto dal relatore.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sarebbe come se in situazione di cassa integrazione le imprese pagassero i lavoratori per poi non perderli nella gestione.

NERLI. Ma l'associazione fornisce i lavoratori alle imprese che ne fanno richiesta. Di questo si farà pagare!

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Certamente.

NERLI. E quindi quando si parla di contributo a carico dei soci si fa in sostanza riferimento ad una tariffa. È un'impostazione diversa rispetto alla paga. Le imprese che volessero utilizzare questi lavoratori dovrebbero avere a proprio carico un contributo per questo scopo. È una situazione diversa rispetto al contributo di mutualità a carico delle imprese e dei lavoratori.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. È un contributo basato sulla busta paga e non su un'elargizione.

PRESIDENTE. L'associazione come tale paga uno stipendio ai lavoratori, sia che lavorino o meno, sia che lavorino per un'impresa o per un'altra. I soci dovranno versare la loro parte.

NERLI. Lo stipendio non si ottiene però solo in base ad una certa percentuale riferita al carico, ma con quote ordinarie a carico dei soci e con contributi.

PISCHEDDA. Con riferimento al comma 11 e alle norme integrative, io credo che l'associazione si costituisca con lo scopo di creare una integrazione, di dare razionalità ed efficienza al lavoro portuale per quelle emergenze straordinarie caratteristiche di questo tipo di lavoro. Si costituisce un'associazione tra le imprese operanti in porto, con la rappresentanza dei lavoratori, per fornire queste prestazioni straordinarie alle imprese che operano in porto. Le imprese socie saranno re tribuite. Se infatti una impresa socia dell'associazione ha deciso di organizzare il suo personale su tre profili professionali, che sono quelli che gli servono di base, e utilizza durante l'anno trenta giornate-uomo, quelle trenta giornate le pagherà ad una tariffa stabilita dall'associazione e controllata dall'autorità. Se ho ben capito, così dovrebbe funzionare.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esattamente.

PISCHEDDA. Ne consegue pertanto anche una garanzia per le imprese. Non dobbiamo poi stabilire noi come questa associazione si debba finanziare, ma l'assemblea dei soci.

Una cosa che invece direi di chiarire maggiormente è il fatto che finalità di questa associazione non è quella di avviare personale, bensì di

dare efficienza e razionalità al porto in relazione a certe emergenze e a determinate caratteristiche del lavoro portuale. A tal fine utilizza il proprio personale. Questo concetto rende chiaro cosa sia il *pool* di imprese che si viene a formare.

Vorrei poi dire un'altra cosa. Leggendo il testo, si trova al comma 10 un riferimento allo «scopo di impiegare i propri dipendenti presso i soci». Credo che anche questa dizione andrebbe corretta.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Bisognerebbe dire: «impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese».

PISCHEDDA. Se allora ci fosse un'impresa che non vuole associarsi e che tuttavia rispetta queste norme regolatrici dell'attività portuale, qualora vorrà ricorrere alle prestazioni di lavoro, avrà una tariffa diversa comunque da quella riservata al socio.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Si potrebbe dire: «presso le imprese portuali».

PISCHEDDA. Io propongo di eliminare l'ultimo periodo del comma 11 del testo proposto dal relatore.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Si tratta di un servizio in conto terzi, nel caso vi sia un'impresa che, pur non essendo socia, ha bisogno di quei servizi.

ROGNONI. Quell'impresa pagherà di più.

PISCHEDDA. Credo allora che bisognerebbe dire: «presso le imprese» piuttosto che «presso i soci». Sono poi d'accordo con il senatore Nerli sulla necessità di sostituire le parole «le rappresentanze dei lavoratori di tali imprese» con le altre «le rappresentanze dei lavoratori». Sono infine d'accordo per utilizzare la dizione «Le associazioni dei singoli porti».

Circa poi le finalità delle associazioni, nell'ipotesi di riformulazione da me presentata si diceva che esse «perseguono la finalità prevalente di garantire razionalità ed efficienza alle attività portuali, impiegando i lavoratori alle proprie dipendenze per prestazioni temporanee non altrimenti soddisfatte». Forse è una dizione complessa, ma occorrerebbe trovare una formula idonea.

PRESIDENTE. Si potrebbe dire: «per far fronte alle fluttuazioni del traffico».

PISCHEDDA. Mi sembra un punto importante, perchè altrimenti potrebbe sembrare che si costituisca un'associazione solo per l'avviamento al lavoro, mentre invece l'avviamento al lavoro e la formazione dei lavoratori sono strumenti per l'efficienza dell'associazione e per una maggiore rispondenza alle necessità dei porti.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

FAGNI. Signor Presidente, prima di esprimere un voto, vorrei comprendere il contenuto delle due ipotesi di riformulazione dei commi 8 e 9 dell'articolo 15 presentate dal senatore Pischedda e dal relatore. Ancorchè consapevole della necessità di compiere uno sforzo per avvicinarci ad una soluzione intermedia la più giusta possibile, non posso sottacere alcune perplessità.

Fermo restando che il senatore Giovanniello ben conosce quanto affermo, il mio obiettivo è difendere il lavoro senza penalizzarlo eccessivamente. Non mi è chiaro per esempio il comma 8, laddove si prevede che le imprese, in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960, per la fornitura di semplici prestazioni di lavoro, stipulano contratti con le società o le cooperative, nel caso in cui il loro personale non sia sufficiente a far fronte alle necessità operative. È una pignoleria, ma a volte una rilettura insieme e a voce alta può facilitare una maggiore chiarezza di idee.

Analizzando poi il comma 9 ed il riferimento alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18, mi domando come possano trasformarsi le compagnie ed i gruppi portuali in società o in cooperative, ove non siano istituite o non vi siano le autorità portuali. In tal senso sarebbe opportuno modificare, al comma 1 dell'articolo 18, le parole: «si trasformano» in: «si possono trasformare», così adottando una dicitura, a mio avviso, più appropriata.

Ritornando comunque alla riformulazione del comma 9, vorrei che fosse chiarito il significato del termine «associazione» in riferimento soprattutto al concetto di personalità giuridica, ovvero se esso si riferisca all'articolo del codice civile che disciplina le società per azioni.

A mio avviso, comunque, la natura dei soci dovrebbe essere specificata con maggior chiarezza, alla luce anche del fatto che le imprese dovranno pagare un contributo per divenire socie e poter dotare l'associazione di un fondo minimo con il quale far fronte alle spese di funzionamento.

Non mi è chiaro poi il punto in cui si prevede che le associazioni si finanzino anche con un contributo a carico di ogni lavoratore delle imprese partecipanti.

Pertanto, nel mantenere le mie perplessità, chiedo venia per la mia pignoleria, ma per esprimere un voto corretto devo sciogliere ogni riserva e dubbio in quanto rispondo del mio operato agli elettori che rappresento.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, nel premettere che si tratta di associazioni riconosciute con personalità giuridica privata che non hanno scopi di lucro bensì finalità sociali, sottolineo che le problematiche oggetto dell'intervento della senatrice Fagni saranno disciplinate nell'ambito dei regolamenti interni che verranno adottati dalle associazioni.

Infatti per consentire alle associazioni di finanziarsi per far fronte alle spese fisse, in sede di contrattazione tra imprese e rappresentanti dei lavoratori verrà definita una integrazione in parte a carico delle imprese e in altra parte a carico dei lavoratori.

Inoltre, attraverso il versamento del contributo i lavoratori hanno la possibilità di diventare comproprietari, cioè soci delle associazioni. In sostanza, verrebbe detratta dalla busta paga dei lavoratori una percentuale minima quale contribuzione per il mantenimento dell'associazione. Ribadisco comunque che sono accordi che rientrano nella norma e che vengono definiti in sede di contrattazione delle retribuzioni dei lavoratori.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Concordo pienamente con il relatore sul fatto che questi aspetti non devono essere oggetto del disegno di legge al nostro esame. Nella precedente seduta avevano suscitato in me alcune perplessità gli emendamenti che proponevano una riformulazione dei commi 8 e 9 dell'articolo 15: perplessità ora superate dal testo riformulato dal relatore.

FAGNI. Non insisto ulteriormente, ma ribadisco anche alcune perplessità per quanto concerne le autorità marittime, che sono state, tra l'altro, già oggetto di discussione in questa Commissione. Si è affermato che sono troppe; si è poi sottolineata la necessità di abbattere le tariffe portuali per uniformarle a quelle industriali e si è discusso altresì di incentivi e di addizionali.

Pur riconoscendo che si tratta di problemi effettivi da risolvere, non posso esimermi dall'esprimere ulteriori perplessità derivanti dalla proposta di costituzione di nuove associazioni per poter avviare l'attività dei lavoratori portuali e gestire i servizi che nell'ambito di un porto vengono offerti. Non prolungherò oltre il mio intervento; tuttavia al fine di una migliore comprensione, sarei lieta se mi venissero fornite ulteriori spiegazioni.

PISCHEDDA. Rispetto al quesito della senatrice Fagni, credo vi saranno delle addizionali. La differenza è che queste saranno decise dalle imprese che se ne gioveranno, perché esse rappresentano i soci dell'associazione. Le imprese, nel decidere come organizzare il proprio lavoro e quanto personale assumere, avranno il vantaggio di sapere che per determinate professionalità di cui non hanno bisogno per tutto l'arco dell'anno ma soltanto saltuariamente potranno ricorrere all'associazione. A fronte di questo vantaggio, si determina un'addizionale che ricadrà nella tariffa riferita alla merce. Tale addizionale sarà gestita dalle imprese presenti in tutte le fasi, rappresentando un costo vero; non si verificherà più quindi ciò che si è detto, cioè che le compagnie, gestendosi da sole, aumentavano surrettiziamente le tariffe. Si scoprirà che quello è veramente il costo per avere determinate prestazioni. Le stesse imprese potranno verificare che le compagnie operavano nel modo giusto, ma questo lo deciderà la storia.

Io voglio ribadire soltanto che le imprese in questo modo si trovano all'interno dell'associazione e quindi la tariffa sarà stabilita in base alla

loro convenienza, rappresentando quindi il costo di determinate prestazioni. Per tale motivo, secondo me, non è opportuno complicare le cose lasciando le ultime tre righe del testo. Si tratta semplicemente di un'associazione che effettua un lavoro e che si fa pagare le proprie prestazioni, organizzando quindi le tariffe in rapporto a questo fatto.

PRESIDENTE. Si tratterebbe quindi di eliminare l'ultima parte, dalle parole: «Le associazioni si finanziano con contributi di soci, e con un contributo a carico di ogni lavoratore...». Inoltre, al comma 9, si dovrebbe dire: «un'associazione di lavoro portuale in ogni porto per far fronte alle fluttuazioni del traffico garantendo una maggiore efficienza alle attività portuali». Al comma 10, si dovrebbe dire: «Le associazioni perseguono lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese di cui agli articoli 15 e 16...».

NERLI. Bisognerebbe dire «L'associazione» e non «Le associazioni».

FAGNI. Perché far riferimento alle associazioni e non ai porti?

PRESIDENTE. È meglio far riferimento all'associazione.

Credo che a questo punto si possa dire che sull'articolo 15, con queste modificazioni, possiamo ritenerci d'accordo.

NERLI. Signor Presidente, rimane la mia riserva sul discorso dei tre anni, che va correlato in relazione a quanto previsto all'articolo 20. Credo che il problema vada discusso anche in riferimento a quell'articolo.

PRESIDENTE. Ritengo allora opportuno accantonare la proposta di modifica del relatore che esamineremo congiuntamente all'articolo 20, fermo restando che siamo d'accordo su alcune modifiche. Si accantoneranno pertanto anche tutti gli emendamenti residui riferiti all'articolo 15. Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Passiamo all'esame dell'articolo 16:

Art. 16.

(Concessione di aree e banchine)

1. Le aree demaniali e le banchine nell'ambito portuale possono essere date in concessione alle imprese di cui all'articolo 15 per l'espletamento di operazioni portuali, nonché di attività relative ai passeggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed industriale. Le concessioni sono affidate previo espletamento di procedure di gara determinate da un decreto del Ministro della Marina mercantile, in coerenza con la normativa comunitaria vigente.

2. Le concessioni di cui al comma 1 possono riguardare anche la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione di cui al comma 7 dell'articolo 4.

3. Con il decreto di cui al comma 1 sono, altresì, indicati:

a) la durata delle concessioni, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi e massimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare in rapporto alla durata della concessione, del piano di investimenti, del valore delle aree e degli impianti utilizzabili, ovvero del solo valore delle aree qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione;

c) i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni perchè siano assicurati spazi operativi riservati allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

4. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

a) presentino, all'atto della domanda, un piano di sviluppo, assistito da idonee garanzie anche di tipo fideiussorio, connesso al rilascio della concessione e determinante l'incremento dei traffici e la produttività del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

5. L'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

6. L'autorità portuale o, laddove non istituita l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere di requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione del piano di investimenti.

7. La mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel piano di sviluppo di cui al comma 4, lettera a), danno luogo alla revoca dell'atto concessorio.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 1, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: «Le aree sono date in concessione alle imprese previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie. Per le iniziative di maggiore rilevanza e comunque quando ritenuto opportuno dal Comitato portuale, il Presidente dell'autorità portuale può concludere, con le modalità sopraindicate, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 21».

I commi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

«1. Le autorità portuali e, ove non istituite, le autorità marittime, danno in concessione le aree demaniali e le banchine nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 15 per l'espletamento di operazioni portuali, nonché di attività relative ai passeggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed industriale. Le concessioni sono affidate, previa autonoma determinazione dei relativi canoni, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie. Per le iniziative di maggiore rilevanza e comunque quando ritenuto opportuno dal comitato portuale, il presidente dell'autorità portuale può concludere con le modalità sopra indicate accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

2. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 1 possono riguardare anche la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione di cui al comma 7 dell'articolo 4.

16.1-bis

IL GOVERNO

Al comma 1, sostituire il secondo periodo con il seguente: «Le concessioni sono affidate previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in conformità con le direttive comunitarie. L'autorità portuale, qualora ne rilevi la necessità, può concludere accordi sostitutivi delle concessioni demaniali ai sensi dell'articolo 11 della legge 241/90».

16.2

FAGNI, SARTORI

Sostituire il secondo periodo del primo comma dell'articolo 16 come segue: «le concessioni sono affidate previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie. Per le iniziative di maggiore rilevanza e comunque quando ritenuto opportuno dal Comitato portuale, il Presidente dell'A.P. può concludere con le modalità sopra indicate accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990 n. 21».

16.3

FABRIS

Sopprimere il comma 2.

16.4

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 3, lettera b) cancellare le parole: «e massimi».

16.4-bis

IL GOVERNO

Al comma 3, lettera c), dopo le parole: «spazi operativi» aggiungere la parola: «pubblici».

16.5 FAGNI, SARTORI

Al comma 3, lettera c) eliminare la parola: «riservati».

16.6 FABRIS

Al comma 3, al termine della lettera c) e prima del punto, aggiungere: «in percentuale pari al trenta per cento da individuare anche nelle zone delle banchine attrezzate e utili alla operatività del porto».

16.7 SARTORI, FAGNI

Al comma 4, lettera b) inserire dopo la parola: «possiedano» le parole: «o comunque siano in grado di disporre nei tempi stabiliti nel piano di investimenti di cui al comma 3 lettera b)».

16.8 FABRIS

Al comma 4, dopo la lettera b) aggiungere la seguente lettera c): «c) abbiamo un organico rapportato al piano di sviluppo che prevede l'incremento dei traffici e della produttività del porto».

16.9 FAGNI, SARTORI

Abrogare il comma 5.

16.10 FAGNI, SARTORI

Sostituire il comma 5 con il seguente: «alle compagnie trasformate in società o cooperative così come previsto dall'articolo 18, comma 1, lettera a) e b), è consentito ottenere concessioni demaniali su quelle aree dove svolgevano le operazioni prima dell'entrata in vigore della presente legge».

16.11 FAGNI, SARTORI

Al comma 5, premettere le parole: «In ciascun porto».

16.12 PISCHEDDA

Al comma 7, sostituire le parole da: «lettera a)» fino alla fine con le seguenti: «per motivi ingiustificati possono dar luogo all'adozione di provvedimenti sanzionatori fino alla revoca dell'atto concessorio».

16.13 FABRIS

Per quanto riguarda l'emendamento 16.1, presentato dal senatore Visibelli, stante l'assenza del presentatore, lo faccio mio e lo do per illustrato.

Do inoltre per illustrati gli emendamenti 16.3, 16.6, 16.8 e 16.13.

FAGNI. Signor Presidente, intendo illustrare gli emendamenti 16.2, 16.5, 16.7, 16.9, 16.10 e 16.11. L'illustrazione sarà molto breve, ma alcune cose vanno comunque dette.

Circa l'emendamento 16.2, voglio che sia chiaro che per affidare le concessioni esistono determinate forme di pubblicità, in modo da garantire che chiunque abbia interesse possa partecipare alle concessioni e da evitare - e purtroppo in questa fase di transizione già si notano - le manovre per cui in alcuni porti si affidano le concessioni direttamente ad un'impresa senza seguire le adeguate forme di pubblicità.

Per quanto riguarda poi l'emendamento 16.5, al comma 3, lettera c), si parla di rilascio delle concessioni e degli spazi operativi che devono essere riservati allo svolgimento delle operazioni portuali. Siccome nelle aree all'interno del porto vi sono anche aree demaniali, io suggerisco di specificare che devono essere assicurati degli spazi pubblici perchè, qualora vi siano imprese che non usufruiscono delle concessioni, o che non hanno tutte le caratteristiche per ottenere la concessione, esistano comunque gli adeguati spazi operativi in cui anche imprese di diversa natura possano in qualche modo operare.

Anche l'emendamento 16.7 riguarda la lettera c) del comma 3. Con riferimento in particolare, ad esempio, alle cooperative che nascono dalle compagnie portuali o dai gruppi portuali che hanno anche un'operatività all'interno del porto, ritengo che sia opportuno riservare una quota parte (noi parliamo del 30 per cento) anche dello spazio in cui si trovano le banchine attrezzate. Esistono infatti porti con 5 o 6 banchine, come ad esempio il porto di Genova, in cui la compagnia portuale ritiene di potersi garantire dei privilegi per realizzare un determinato lavoro. Siccome sarà comunque necessario consentire a tutte le imprese di svolgere il proprio lavoro, occorrerebbe, secondo me, riservare a tal fine parte delle banchine attrezzate.

Al comma 4, dopo il punto b), laddove è precisato che le imprese che richiedono la concessione devono possedere attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo, chiediamo, con l'emendamento 16.9, che si preveda anche che dette imprese devono essere dotate di un organico rapportato al piano di sviluppo, che tenga conto dell'incremento dei traffici e della produttività del porto.

Prima di aderire alle associazioni portuali, le imprese devono dichiarare le proprie caratteristiche, ovvero specificare l'ammontare del proprio capitale sociale e il possesso di determinati beni immobiliari; nel contempo devono impegnarsi a realizzare un piano di sviluppo minimo attraverso un organico di personale effettivamente rapportato allo stesso e in grado di gestire i traffici portuali e di far fronte alle esigenze più generali.

Con l'emendamento 16.10 proponiamo la soppressione del comma 5 dell'articolo 16, non condividendone il contenuto; di contro, con

l'emendamento 16.11 ne proponiamo una nuova formulazione volta a specificare che le compagnie trasformate in società o cooperative possono ottenere la concessione sulle aree dove già esercitano la propria attività.

NERLI. Signor Presidente, l'emendamento 16.4 si illustra da sè.

PISCHEDDA. Signor Presidente, l'emendamento 16.12 è volto ad introdurre una precisazione di carattere formale.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Con l'emendamento 16.1-bis, che recepisce una serie di emendamenti presentati da diversi Gruppi parlamentari ai commi 1 e 2 dell'articolo 16, il Governo propone una nuova e più chiara formulazione di detti commi.

In particolare, al comma 1 del testo proposto dal Governo si prevede che, nell'ambito portuale, le autorità portuali devono dare in concessione alle imprese le aree demaniali e le banchine per l'espletamento delle operazioni portuali.

Allo scopo poi di recuperare alcuni emendamenti presentati e garantire la maggiore autonomia nella determinazione dei canoni relativi alle concessioni e la copertura degli oneri (rapporto notoriamente delicato per la Commissione bilancio), il Governo ha ritenuto opportuno inserire il seguente concetto, che avevo già in precedenza anticipato: «Le concessioni sono affidate, previa autonoma determinazione dei relativi canoni, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie.». Posto pertanto che il Ministro non deve intervenire nella concessione, in conformità alle norme comunitarie e ai fini della massima trasparenza, si inserisce un criterio di pubblicizzazione nel rilascio delle concessioni delle banchine.

Il comma 1 termina con la possibilità per il presidente dell'autorità portuale di poter concludere accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi della legge n. 241 del 1990 per dare corso alle iniziative più rilevanti e comunque se ritenuto opportuno dal comitato portuale.

Mi auguro che quanto testè esposto corrisponda alle proposte formulate con gli emendamenti 16.1 e 16.2 presentati dal senatore Visibelli e dalla senatrice Fagni.

NERLI. Con gli accordi sostitutivi della concessione demaniale, che fattispecie si prefigura?

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Innanzi tutto non si preclude nessuna fattispecie; inoltre si introduce una formula più ampia ed elastica maggiormente corrispondente alle esigenze esistenti.

NERLI. Con questa procedura si snellisce il rilascio della concessione alle compagnie portuali che si trasformano in imprese?

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Al di là del semplice utilizzo della superficie delle banchine, viene offerta alle autorità portuali la possibilità di favorire altre iniziative e attività di maggior rilevanza. Ne consegue la proposta del Governo di prevedere al comma 2 dell'articolo 16 che le concessioni o gli accordi sostitutivi possano riguardare anche la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione. Al riguardo, cito un caso concreto verificatosi proprio in questi giorni concernente i rapporti tra varie imprese presenti nei porti ed un contratto di concessione riguardante in particolare la realizzazione di banchine di grandi dimensioni. Dopo l'evolversi di alcune vicende, le grandi imprese hanno chiesto di poter subentrare negli impegni del CAP per completare i lavori. Erano state infatti poste in essere una serie di trattative per ottenere la presenza di alcune grandi società di navigazione a Genova. Se i lavori non saranno completati entro un certo termine si perderà tale opportunità e conseguentemente si perderanno possibilità occupazionali.

Mi sembra opportuno consentire all'autorità portuale di porre in essere un'azione maggiormente ampia in riferimento a dati obiettivi di interesse generale ed offrirle la possibilità di realizzare questa grande infrastrutturazione. Per tali motivi invito il senatore Nerli a ritirare l'emendamento tendente a sopprimere il comma 2 dell'articolo.

Recependo un vasto complesso di motivazioni il Governo ha riformulato il testo unificato con molta chiarezza, introducendo alcuni elementi tendenti ad ampliare i poteri dell'autorità portuale e quindi a porre in essere soluzioni rispondenti a interessi concreti. Si tratta quindi di una previsione più ampia rispetto a quella attuale che, se saranno garantite dal punto di vista della trasparenza tutte le norme comunitarie sulla pubblicità, risponderà meglio alle finalità della legge per quanto concerne le concessioni. Personalmente annetto molta importanza a tale nuova formulazione, che - lo ripeto ancora una volta - ha recepito i suggerimenti emersi da più parti.

NERLI. Il comma 2 dell'emendamento 16.1-*bis* recita: «Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 1 possono riguardare anche la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione di cui al comma 7 dell'articolo 4». Però proprio il comma 7 dell'articolo 4 statuisce che sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonché l'escavazione di fondali. Tutte queste opere si possono assimilare alle concessioni richieste per le operazioni portuali. È proprio questo punto che suscita in me notevoli perplessità.

Signor Ministro, anche nell'ambito della normativa sui lavori pubblici stiamo tentando di superare lo scoglio delle concessioni. Nel disegno di legge al nostro esame prefiguriamo invece una concessione non per la gestione, ma per la costruzione. Nell'ambito della riforma della normativa sugli appalti tutti concordiamo sul fatto che le concessioni non possono essere svincolate dalla gestione e che comunque devono riguardare opere di particolare complessità o situazioni particolari.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*.
Lo Stato può ricorrere alla concessione perchè non è in grado di procedere o perchè si rende conto che le procedure da lui adottate sarebbero comunque più lente.

NERLI. Allora è improprio fare riferimento al comma 7 dell'articolo 4, che comprende tutte le fattispecie da me precedentemente richiamate. Bisogna distinguere tra le varie ipotesi: se un raggruppamento di imprese costruisce una nuova banchina si può ricorrere alla concessione anche per la gestione successiva; ma nel caso del canale marittimo non si può procedere ad una concessione.

PRESIDENTE. Si tratta di costruzioni accessorie ad una concessione già esistente. Ogni perplessità sarebbe comunque fugata se si evitasse di richiamare il comma 7 dell'articolo 4, anche se è chiaro che parlando di accordi sostitutivi di cui al comma 1 si vuole fare riferimento al discorso gestionale.

PISCHEDDA. I dubbi sollevati dal senatore Nerli a mio parere sono fondati ma debbono essere superati. Se infatti la *ratio* della norma è quella di ricorrere alla concessione nell'ambito degli accordi sostitutivi, lo Stato, anzichè procedere direttamente alle opere di grande infrastrutturazione, stringe un accordo che pone come condizione per la concessione anche, ad esempio, la realizzazione della banchina. Si potrebbe fare riferimento solo alle opere strettamente connesse alla gestione e alla funzionalità della struttura.

Innanzitutto credo che le parole «possono riguardare» potrebbero essere sostituite con le altre «possono comprendere». Infatti, nell'accordo sostitutivo è compresa la possibilità di realizzare opere di grande infrastrutturazione.

Rimane poi il punto sollevato dal senatore Nerli, che riguarda il rapporto tra autorità portuale e concessionario. Io dico che la dizione prevista è quella idonea perchè consente di realizzare certe cose. C'è da stabilire se quello che si può realizzare è quanto previsto al comma 7 dell'articolo 4 oppure no. Io dico di sì perchè concedendo una banchina particolarmente pregiata di un porto si riesce ad ottenere che un imprenditore faccia a proprie spese quanto la compagnia non è in grado di realizzare autonomamente. Questa previsione non contraddice la legge sugli appalti; a me sembra che basterebbe prevedere la dizione «possono comprendere anche la realizzazione» perchè la concessione ad operare nel porto può comprendere anche la realizzazione.

NERLI. Occorre chiarirsi su questo punto perchè, con una concessione così concepita, ad un'impresa può essere consentito anche di realizzare un porto intero. Per come è formulata questa norma, io sono contrario.

PRESIDENTE. In relazione alla proposta del senatore Pischedda, noi potremmo modificare l'emendamento del Governo sostituendo al termine «riguardare» la parola «comprendere».

NERLI. Io ho un'altra proposta, cioè quella di dire «possono comprendere opere di interesse generale».

PISCHEDDA. No, perchè non è detto. Se si tratta di fare un riempimento o di attrezzare una banchina, occorre vedere chi deve farlo e chi deve pagarlo.

NERLI. Al comma 7 dell'articolo 4 si dice: «Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonchè l'escavazione di fondali».

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Possiamo togliere il riferimento al comma 7 dell'articolo 4.

NERLI. Si potrebbe parlare semplicemente di «opere infrastrutturali».

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Riformulo l'emendamento 16.1-bis, sostituendo le parole: «opere infrastrutturali» alle seguenti: «opere di grande infrastrutturazione di cui al comma 7 dell'articolo 4».

PRESIDENTE. Sulla base di queste precisazioni, prima di procedere con le votazioni, invito il relatore ad esprimere il proprio parere sugli emendamenti in esame.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Con queste modifiche il parere sugli emendamenti del Governo è positivo.

NERLI. La dizione che si ottiene rende inutile il comma 5 dell'articolo.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Non direi.

Esprimo comunque parere contrario all'emendamento 16.1, perchè non prevede la gara, così come all'emendamento 16.2, che propone di abolirla. Il parere è contrario anche sull'emendamento 16.3, che ritengo assorbito dal testo proposto dal Governo.

Esprimo parere contrario sull'emendamento 16.4, mentre ritengo che quanto previsto dall'emendamento 16.5 sia pleonastico.

NERLI. L'emendamento 16.4 deve intendersi ritirato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il mio parere è favorevole all'emendamento 16.6 e all'emendamento 16.8, mentre è contrario all'emendamento 16.7.

Circa l'emendamento 16.9, vorrei suggerire una riformulazione nel senso di dire: «prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a)».

FAGNI. Accolgo la riformulazione.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo poi parere contrario agli emendamenti 16.10 e 16.11.

NERLI. Credo che quest'ultimo rappresenti un punto da chiarire.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. L'emendamento 16.11 mi sembra voler prevedere per legge un obbligo che non ritengo opportuno accettare.

NERLI. Si tratta di un impegno che il Ministro aveva preso sin dal momento dell'emanazione del primo decreto-legge.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. In questo modo però diventa un obbligo!

PRESIDENTE. Dal punto di vista comunitario una norma di questo tipo ci verrebbe contestata immediatamente.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo infine parere favorevole sugli emendamenti 16.12 e 16.13.

PRESIDENTE. Invito il Governo a pronunciarsi sugli emendamenti presentati all'articolo 16.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il mio parere è conforme a quello del relatore. In merito però all'emendamento 16.8, vorrei saperne qualcosa di più.

PRESIDENTE. Si tratta di una garanzia da prendersi nei confronti dell'impresa in questione, nel senso di assicurarsi che la stessa sia in grado di fare determinate cose.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Debbo esprimere una perplessità, perchè una legge ha bisogno di dati certi. Come si fa ad immaginare che un'impresa sia in grado o meno di fare determinate cose?

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sulla base del capitale dell'impresa.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vorrei pregare il presentatore di ritirare l'emendamento, perchè le leggi debbono essere chiare e debbono consentire di applicare normative certe. Dire «siano in grado di disporre...» non mi sembra che consenta di predisporre una normativa certa.

PRESIDENTE. Ritiro l'emendamento 16.8.

FAGNI. Signor Presidente, io ritiro l'emendamento 16.2.

PRESIDENTE. Dobbiamo allora procedere innanzitutto con la votazione dell'emendamento 16.1-bis come riformulato.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Volevo richiamare l'attenzione sul comma 3, lettera b), circa la questione della maggiore autonomia per l'autorità portuale nella definizione dei canoni. Direi che si dovrebbe definire con il decreto del ministro il canone minimo, ma non il canone massimo, in modo da garantire appunto una certa autonomia.

PRESIDENTE. Certo.

Metto ai voti l'emendamento 16.1-bis, nel testo riformulato.

È approvato.

A seguito dell'approvazione dell'emendamento 16.1-bis, sono preclusi gli emendamenti 16.1 e 16.3.

Metto ai voti l'emendamento 16.4-bis, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 16.5.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, poichè nelle aree dei concessionari non è possibile creare spazi operativi pubblici, invito la senatrice Fagni a riflettere sulla opportunità dell'emendamento 16.5.

NERLI. Signor Presidente, a mio avviso, invece con l'emendamento 16.5 si introduce una norma di buon senso. Si potrebbero infatti verificare episodi quale quello che ha visto recentemente protagonista la città di Livorno che ha dovuto attrezzare una area portuale per la destinazione di rifiuti tossici.

PRESIDENTE. Alla luce dell'invito del relatore, domando alla senatrice Fagni se intende ritirare ovvero riformulare l'emendamento 16.5.

FAGNI. Premesso che in questo caso non credo si tratti di aree dei concessionari, a mio avviso il criterio al quale l'autorità portuale dovrebbe attenersi nel rilascio delle concessioni dovrebbe essere volto ad assicurare spazi operativi pubblici. In tal senso ed anche al fine di evitare la totale privatizzazione delle aree, ho ritenuto opportuno proporre, con l'emendamento 16.5, che l'autorità portuale, nell'assumere le proprie decisioni, destinasse al pubblico una parte degli spazi disponibili.

Tuttavia, alla luce dell'invito del relatore, riformulo l'emendamento 16.5 nel seguente modo:

Al comma 3, sostituire la lettera c) con la seguente:

«c) i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi

operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 16.5 nel nuovo testo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.9 nel nuovo testo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.12.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.13.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 16.7.

NERLI. Signor Presidente, mi domando se le imprese che si costituiranno nell'ambito della nuova organizzazione portuale incontreranno difficoltà nell'individuare le zone da destinare alle banchine attrezzate, laddove le aree non si presentano uniformi. Le imprese concessionarie di aree demaniali devono esercitare direttamente l'attività per la quale hanno ottenuto la concessione e non devono svolgere più di una attività di concessione.

FAGNI. Bisogna offrire alle imprese non concessionarie la possibilità di reperire dello spazio libero sul quale poter svolgere la propria attività qualora il terreno demaniale disponibile sia già stato interamente concesso ad altre imprese.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Le autorità portuali quando rilasceranno la concessione, dovranno tener conto, dal punto di vista organizzativo, di tutte le esigenze che le imprese dovranno soddisfare. Ribadisco comunque che tale compito, che spetta alle autorità portuali, non può essere oggetto del disegno di legge al nostro esame. È invece importante stabilire il principio che le società non possono essere titolari di più di una concessione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 16.7.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.10.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 16.11.

Non è approvato.

Ritiro l'emendamento 16.6.

L'esame degli emendamenti presentati all'articolo 16 è così esaurito.

Passiamo all'esame dell'articolo 17. Ne do lettura:

Art. 17.

(Trasformazione in società delle organizzazioni portuali)

1. I presidenti delle autorità portuali, all'atto della nomina, sono altresì preposti, con funzioni di commissari governativi, alla gestione delle organizzazioni portuali in ordine alle attività di cui al comma 2; contestualmente cessano dalle loro funzioni gli organi deliberativi ed esecutivi dei medesimi soggetti.

2. I presidenti, entro il 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore della presente legge, ovvero entro tre mesi dal loro insediamento se il primo termine è più breve, deliberano la trasformazione delle organizzazioni portuali in società secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del libro V del codice civile per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nel settore delle operazioni portuali, nonché della manutenzione e dei servizi generali ovvero di servizi portuali e attività connesse. A tal fine i presidenti provvedono:

a) alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge ovvero alla collocazione sul mercato di tali partecipazioni;

c) alla cessione a tali società ovvero a imprese concessionarie o autorizzate ai sensi degli articoli 15 e 16 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

3. Fino alla delibera di trasformazione i presidenti assicurano la continuità della gestione corrente delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse affluenti alle organizzazioni portuali ai sensi dalla normativa vigente. I presidenti, fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, trasmettono inoltre, entro 45 giorni dalla nomina, una situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni portuali riferita al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di entrata in vigore della presente legge, corredata della relazione del collegio dei revisori dei conti, al Ministro della marina mercantile.

4. I beni demaniali compresi nelle rispettive circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 5, comma 7, sono trasferiti alle autorità portuali, non appena insediate.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Abrogare l'articolo.

All'articolo 17, comma 1, sostituire le parole: «di cui al comma 2» con le seguenti: «di cui ai commi 2 e 3».

17.2

IL RELATORE

All'articolo 17, dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. I Presidenti delle autorità portuali, nell'esercizio delle funzioni di cui ai commi 2 e 3 sono assistiti da un esperto in materia finanziaria e contabile nominato dal Ministro della marina mercantile, nonché da un esperto in materia societaria nominato dal Comitato portuale. I relativi compensi sono fissati nei decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni portuali fino al 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore della presente legge, nonché delle autorità portuali successivamente a tale data».

17.3

IL RELATORE

All'articolo 17, sostituire il comma 2 con i seguenti:

«2. I presidenti, entro il 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore della presente legge, ovvero entro 90 giorni dal loro insediamento, se il termine è più breve, deliberano la trasformazione delle organizzazioni portuali e la costituzione di società, secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del libro V del codice civile, per l'esercizio di attività di manutenzione e di servizi generali.

A tal fine i presidenti provvedono alla cessione o all'affitto a titolo oneroso a tali società ovvero alle imprese di cui agli articoli 15 e 16 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime».

17.4

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

All'articolo 17, comma 2, sostituire le prime tre righe come segue: «i Presidenti, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge».

17.5

FABRIS

All'articolo 17, comma 2, sostituire le lettere a) e b) come segue:

«a) alla collocazione presso i terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, di quote del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'eventuale incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge ovvero alla eventuale collocazione sul mercato di tali partecipazioni».

17.6

FABRIS

All'articolo 17, comma 2, sostituire l'intera lettera c) con la seguente:

«c) alla cessione a titolo oneroso a tali società ovvero a imprese concessionarie o autorizzate ai sensi degli articoli 15 e 16 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime tenendo conto che al funzionamento di infrastrutture e beni mobili operavano lavoratori altamente specializzati».

17.7

FAGNI, SARTORI

All'articolo 17, comma 4, alla fine aggiungere le seguenti parole:
«Tali autorità subentrano alle organizzazioni portuali ovvero alle autorità marittime in tutti i relativi rapporti».

17.8

VISIBELLI

All'articolo 17, aggiungere il seguente comma 5:

«5. L'aeroporto di Genova Sestri costruito in base alla legge 156/54, che fa parte del demanio dello Stato e dato al Consorzio autonomo del porto di Genova per la gestione e la manutenzione, viene affidato all'attuale Società di gestione sulla quale ha competenza l'Autorità portuale. I lavoratori già dipendenti del CAP Genova verranno collocati presso la società che gestisce l'aeroporto».

17.9

FAGNI, SARTORI

All'articolo 17, aggiungere il seguente comma 6:

«6. Tra le società che devono essere controllate dall'Autorità portuale devono includersi gli scali petroliferi. I lavoratori già dipendenti dalle organizzazioni portuali vengono trasferiti alle dipendenze delle società che gestiscono gli scali».

17.10

FAGNI, SARTORI

Invito i presentatori ad illustrarli.

FAGNI. Per quanto concerne l'emendamento 17.1 sottolineo che si corre il rischio che i presidenti delle società derivanti dalla trasformazione delle organizzazioni portuali abbiano un doppio incarico poichè potrebbero svolgere anche la funzione di commissari liquidatori. Tutti sanno che sussistono notevoli aspirazioni da parte dei presidenti di ex aziende, consorzi o enti a diventare presidenti della autorità portuali poichè la scelta cadrà sugli esperti del settore. Non possiamo però affidare loro il compito di commissari per la liquidazione o la trasformazione di questi enti. A mio parere sarebbe più opportuno fare riferimento ad un commissario *ad acta* in questa fase di transizione.

Per quanto riguarda l'emendamento 17.7 voglio ricordare che il comma 2 dell'articolo 17 tratta della trasformazione anche delle aziende

e dei mezzi meccanici. Tutti noi sappiamo che nella proprietà delle aziende sono compresi anche mezzi meccanici, infrastrutture e beni mobili acquistati con i proventi dell'attività svolta dalle aziende medesime. È sufficiente richiamare gli esempi di Livorno e di La Spezia per rendersi conto della situazione. È vero che nell'articolo precedentemente approvato si faceva riferimento anche ai servizi resi ai passeggeri dei traghetti, ma tutti sanno che nell'ambito delle stazioni esistono anche bar ed edicole. Perciò questi beni mobili e queste infrastrutture di proprietà delle aziende, degli enti o dei consorzi devono essere ceduti a titolo oneroso alle nuove società o alle imprese concessionarie o autorizzate ai sensi degli articoli 15 e 16, tenendo conto del fatto che in tale ambito operava anche personale altamente specializzato. Con il nostro emendamento si invita quindi l'autorità portuale non solo a tener conto dei servizi esistenti, ma anche delle risorse umane che fino ad oggi hanno consentito il funzionamento dei servizi medesimi.

L'emendamento 17.9 intende affidare l'aeroporto di Genova Sestri all'attuale società di gestione sulla quale ha competenza l'autorità portuale. Nello stesso emendamento si prevede che i lavoratori già dipendenti del CAP Genova saranno collocati presso la società che gestisce l'aeroporto. Ritengo che tali previsioni abbiano una notevole importanza.

Credo sia importante anche la previsione contenuta nell'emendamento 17.10, che stabilisce che tra le società che devono essere controllate dall'autorità portuale si devono includere gli scali petroliferi. Si prevede inoltre che i lavoratori già dipendenti dalle organizzazioni portuali vengano trasferiti alle dipendenze delle società che gestiscono gli scali.

VISIBELLI. L'emendamento 17.8 si illustra da sé.

NERLI. Signor Presidente, illustrerò brevemente l'emendamento 17.4. L'articolo 17 prevede le modalità di trasformazione in società delle attuali organizzazioni portuali. Al mio avviso, però, al comma 2 non è ben chiara la procedura: cioè, i presidenti provvedono alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale o delle società derivanti dalla trasformazione, alla incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali ed alla cessione a tali società ovvero a imprese concessionarie o autorizzate ai sensi degli articoli 15 e 16 delle infrastrutture e dei beni immobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

Semberebbe quasi che si voglia dire che il commissario trasforma e le società che nascono di fatto sono nuove imprese che operano salvo - ma non si capisce come - i pezzi che vengono ceduti. A questo punto mi sorge un interrogativo: nel caso in cui nel porto non si presentino le condizioni previste alle lettere a), b) e c), che cosa succede? Rimangono i vecchi enti, o sono le nuove società che prendono il posto dei vecchi enti?

Abbiamo perciò presentato l'emendamento 17.4 perchè ci sembrerebbe utile semplificare questo processo e limitare le modalità e le conseguenze della trasformazione nella nascita di società per l'esercizio

di attività di manutenzione e di servizi generali, come abbiamo d'altra parte già normato, e a questo fine i presidenti possono provvedere alla cessione o all'affitto a titolo oneroso a tali società, ovvero alle imprese di cui agli articoli 15 e 16, delle infrastrutture e beni mobili posseduti dalle organizzazioni portuali. Mi pare che una semplificazione di questo tipo renda molto esplicito il procedimento: si trasformano gli enti e le aziende, si costituiscono le società per la gestione dei servizi generali; i beni mobili si potranno dare in affitto a titolo oneroso a chi intraprenderà, o a chi sarà il concessionario delle parti di porto nelle quali si svolgeranno le operazioni portuali definite da questo provvedimento. Questo è il senso dell'emendamento 17.4.

PRESIDENTE. Presento la seguente riformulazione dell'emendamento 17.5:

Al comma 2, sostituire le parole: «tre mesi», con le altre: «sei mesi».

Ritiro l'emendamento 17.6.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è contrario agli emendamenti 17.1, 17.4 e 17.8. Senatore Nerli, non possiamo fare un'operazione gattopardesca, cioè trasformare queste società solo in funzione dei lavoratori. Ma perchè esemplificare soltanto due operazioni: attività di manutenzione e di servizi generali? Ci sono molte altre cose, che nel testo originario sono state elencate, che specificano meglio le finalità di queste operazioni di trasformazione.

Sono favorevole all'emendamento 17.5, come riformulato dal senatore Fabris.

Per quanto riguarda l'emendamento 17.7 mi stupisce che dopo lunghe discussioni in sede di comitato ristretto, tendenti a garantire e ad incentivare eventuali trasferimenti di alcuni mezzi disponibili, si voglia introdurre la dizione «a titolo oneroso».

FAGNI. *In occasione di una interpellanza che abbiamo presentato in Aula a proposito della cessione di beni alle aziende, ho ricordato la cessione dell'Alfa Romeo alla Fiat e recentemente la cessione dell'Ilva a Lucchini.*

Risulta con quasi certezza che la Fiat non ha mai pagato l'Alfa Romeo perchè si è trattato di una cessione. Sono convinta - non mi è stato ancora risposto perchè al momento il sottosegretario non ha gli strumenti e i dati necessari - che anche la cessione dell'Ilva a Lucchini non avvenga a titolo oneroso; il termine cessione si differenzia dal termine vendita.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto al Governo per quanto attiene agli emendamenti 17.9 e 17.10. Vorrei invitare la senatrice Fagni a riformulare l'emendamento 17.7; sarei disposto ad accettarlo se l'emendamento si limitasse alla previsione della cessione a titolo oneroso, anche in *leasing*, ovvero all'affitto delle infrastrutture e dei beni mobili.

FAGNI. Riformulo l'emendamento in accordo con la proposta del relatore. Ne do lettura:

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

«c) alla cessione a titolo oneroso, anche in *leasing*, ovvero all'affitto a tali società ovvero a imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 15 e 17 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime».

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole anche sull'emendamento 17.7.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Sono contrario all'emendamento 17.1 e favorevole agli emendamenti 17.2 e 17.3. Sono contrario al 17.4. Sono favorevole al 17.5 e al 17.7. Sono contrario al 17.8.

Per quanto riguarda il problema dell'aeroporto di Genova Sestri vi ricorderete del precedente della città di Venezia. In quel caso venne fatta una legge *ad hoc* che stralciò dal demanio marittimo e quindi dalla proprietà dell'ente portuale di Venezia l'area dell'aeroporto e la trasferì alla nuova società aeroportuale.

Lo stesso problema è rimasto aperto per Genova e va risolto. Tuttavia, poichè già al comma 2 è prevista la trasformazione in società, ritengo che chi gestirà il processo di trasformazione non potrà non porsi il problema della destinazione dell'attuale aeroporto di Genova. Mi permetto di ricordare che vi è un contenzioso aperto: Civilavia incontra difficoltà, proprio sul piano della legittimità, a trasferire contributi all'Ente Porto di Genova in quanto l'area appartiene al demanio marittimo e non a quello aeronautico.

Comunque, poichè nel processo di trasformazione si prevede la costituzione di diversi tipi di società e per questa via può passare anche la soluzione del problema dell'aeroporto, con la costituzione di una società (tra l'altro ciò richiede interventi da parte degli enti locali), invito i presentatori a ritirare questi due emendamenti e a trasformarli in un ordine del giorno che mi vedrebbe favorevole. Se altrimenti si dovesse insistere, sarei costretto ad esprimere parere contrario. Semmai si potrebbe formulare il comma 2 in modo da esplicitare questa considerazione.

FAGNI. L'aeroporto di Genova è gestito già attualmente da una società. Non è detto però che l'autorità portuale alla quale si intende dar luogo, coincida con il CAP.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ritengo che porre problemi come questo nell'esame del disegno di legge costituisca una complicazione. La procedura prevista consente già di individuare una soluzione. Sono d'accordo comunque a scrivere un riferimento esplicito nel comma 2.

FAGNI. Accolgo l'invito del Governo, ritiro gli emendamenti 17.9 e 17.10 e mi riservo di trasformarli in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 17.1.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.2.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.3.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.4.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.5, da me presentato, nel nuovo testo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.7, nel nuovo testo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 17.8.

Non è approvato.

Ricordo che gli emendamenti 17.6, 17.9 e 17.10 sono stati ritirati dai presentatori.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, in accoglimento delle indicazioni dei senatori Fagni e Sartori, condivise dal ministro Tesini, propongo una modifica formale al comma 2:

Sostituire le parole da: «generalì» fino a: «connesse» con le seguenti: «, dei servizi portuali, nonchè in altri settori del trasporto o industriali».

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento testè presentato dal relatore.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 18:

Art. 18.

(Trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali)

1. Le compagnie ed i gruppi portuali, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si trasformano:

a) in una società, secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del libro V del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) ovvero, in una società, secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del libro V del codice civile, che a sua volta costituisce rispettivamente, una società o una cooperativa per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali ed una società o cooperativa per la fornitura di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro.

2. Le società o le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società o le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della entrata in vigore della presente legge, nonché di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

4. Entro la data di cui al comma 1, le compagnie ed i gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie viciniori, anche al fine di costituire, nei porti di maggior traffico, un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Le compagnie e i gruppi portuali, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si trasformano in Società, secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI del Codice civile, per l'esercizio di operazioni portuali ai sensi dell'articolo 15.

2. Le compagnie e i gruppi portuali, nei termini e con le modalità di cui al comma precedente, si possono trasformare in una società che costituisce e controlla una società o cooperativa per l'esercizio di operazioni portuali di cui all'articolo 15 ed una società o cooperativa per la fornitura di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro.

3. Le società o le cooperative di cui ai commi 1 e 2 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società o cooperative costituite prima dell'entrata in vigore della presente legge.

4. Le società derivanti dalla trasformazione subentrano alla compagnia o gruppo portuale in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari».

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Le compagnie ed i Gruppi portuali, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge si trasformano in una società, secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del libro V del Codice civile. Tale società potrà assumere una partecipazione di controllo sia di una cooperativa o società operativa che svolge, in regime di concorrenza, le operazioni portuali, sia di una cooperativa o società di servizi per l'esercizio di attività di fornitura di mere prestazioni di lavoro attraverso l'avviamento dei propri soci o dipendenti in regime di mobilità o in distacco presso le imprese portuali richiedenti.

2. Le trasformazioni societarie di cui al comma 1 non comportano interruzione del rapporto di lavoro per i membri delle Compagnie o Gruppi portuali transitati nelle società o cooperative di cui al medesimo comma.

3. Le cooperative o società soggette alla partecipazione di controllo, di cui al comma 1, dovranno avere separati bilanci, un distinto organico di soci o dipendenti, oltre che una distinta organizzazione gestionale con separati organi sociali.

4. Le cooperative o società di cui al comma 1 succedono in tutti i rapporti attivi e passivi delle Compagnie o Gruppi portuali ed hanno l'obbligo di incorporare tutte le società o cooperative costituite su iniziativa dei lavoratori soci delle compagnie o dei gruppi portuali prima dell'entrata in vigore della presente legge.

5. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le compagnie od i Gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie o gruppi portuali vicini, al fine di costituire, nei porti di maggior traffico, una cooperativa o società per lo svolgimento, in regime di concorrenza, delle operazioni portuali.

6. Le imprese portuali autorizzate o concessionarie, di cui all'articolo 11, per i primi due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, hanno l'obbligo di avvalersi di prestazioni rese dalla cooperativa o società di servizi di cui al comma 1, per far fronte alle loro esigenze operative temporanee che non riescono a soddisfare con il personale alle proprie dipendenze. Scaduto tale termine cesserà l'obbligo di cui al presente comma.

7. La cooperativa o la società di servizi di cui al comma 1 non potrà procedere all'assunzione di nuovo personale ed i propri lavoratori soci dipendenti, nei due anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, avranno diritto di essere assunti con precedenza ed a parità di caratteristiche tecnico-professionali dalla cooperativa o società operativa di cui al comma 1.

8. Nell'assunzione di nuovo personale le imprese portuali autorizzate o concessionarie, di cui all'articolo 11, dovranno, nei due anni successivi all'entrata in vigore della presente legge, accordare, a parità di caratteristiche tecnico-professionali, precedenza ai lavoratori soci o dipendenti della società o cooperativa di servizi di cui al comma 1 risultanti iscritti nei registri dei lavoratori portuali alla data del 31 dicembre 1992 riconoscendo loro il trattamento economico e normativo previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro applicato dalla singola impresa richiedente. A tal fine il Ministro della Marina

Mercantile con proprio decreto da emanarsi entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge fisserà i criteri e le modalità che le imprese portuali dovranno osservare per poter procedere alla assunzione di lavoratori ai quali non è riconosciuto il diritto di precedenza di cui al presente comma.

9. Alle imprese portuali autorizzate e concessionarie di cui all'articolo 11 nonchè alle cooperative o società di cui al 1º comma del presente articolo, si applica, dalla data di entrata in vigore della presente legge, la normativa vigente in tema di integrazione salariale per il settore edile; conseguentemente i lavoratori sono iscritti nella «Gestione prestazioni temporanee ai lavoratori dipendenti dell'INPS» e le imprese o società portuali sono assoggettate alla contribuzione vigente per le imprese edili.

10. Allo scadere del termine dei due anni di cui al comma 5 del presente articolo in quei porti nei quali permanga la necessità di impiegare i lavoratori soci o dipendenti della cooperativa o società di servizi di cui al comma 1, l'Autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima provvede a che sia costituita una Associazione del lavoro portuale, con personalità giuridica privata ed assenza di scopo di lucro. Tale associazione persegue la finalità, obbligatoriamente inserita nell'atto costitutivo e nello statuto, di impiegare lavoratori da porre a disposizione di tutte le imprese portuali autorizzate o concessionarie per prestazioni temporanee in caso di fluttuazioni nei traffici. Tutte le imprese portuali autorizzate e concessionarie sono tenute a partecipare a detta Associazione. L'Associazione impiega stabilmente alle dipendenze un contingente di lavoratori determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci secondo le esigenze di ogni impresa partecipante dando priorità nell'assunzione ai lavoratori soci o dipendenti delle cooperative o società di servizi di cui al comma 1. Tali lavoratori sono impiegati presso le imprese partecipanti secondo modalità determinate dall'assemblea dei soci. Il trattamento economico e le condizioni di lavoro dei lavoratori dipendenti dell'associazione sono stabilite su base contrattuale tra gli organi direttivi della medesima ed i rappresentanti dei lavoratori, in termini comparabili con quanto contrattualmente previsto per gli altri lavoratori operanti nel porto. La classificazione, ai fini previdenziali ed assistenziali delle Associazioni del lavoro portuale è determinata sulla base dei criteri indicati in un apposito decreto del Ministro del Lavoro e della Previdenza sociale, tenendo conto dell'articolo 49 della legge n. 88 del 9 marzo 1989, e di quanto previsto per gli altri lavoratori in porto».

18.2

VISIBELLI

Il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Le compagnie e i gruppi portuali, entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si trasformano in una società, secondo i tipi previsti nei titoli V e VI del Libro V del Codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali, oppure per la fornitura di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo I della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro».

18.3

FABRIS

Al comma 1 sostituire la parola: «novanta» con la parola: «centotanta».

18.4 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Al comma 1 sostituire le parole: «entro novanta giorni» con le altre: «entro centottanta giorni».

18.5 SARTORI, FAGNI

Al comma 1, lettera b), dopo il punto aggiungere il seguente periodo: «Devono essere salvaguardati, comunque, l'unicità contrattuale, la pari dignità e l'eventuale ricorso alla Cassa Integrazione per le giornate non lavorate».

18.6 FAGNI, SARTORI

Al comma 2, aggiungere infine il seguente periodo: «le società o le cooperative di cui al comma 1, lettera b), dovranno avere separati bilanci, un distinto organico di soci o dipendenti, oltre che una distinta organizzazione operativa con separati organi sociali».

18.7 IL RELATORE

Alla fine del comma 2 e prima del punto aggiungere le seguenti parole: «qualora le società o cooperative esistenti non abbiano i requisiti e le caratteristiche previste dal comma 1, lettere a) e b), di questo medesimo articolo.»

18.8 FAGNI, SARTORI

Alla fine del comma 3 e prima del punto inserire le parole: «tenendo conto, ove sussistano, delle condizioni di socio delle Compagnie e dei gruppi portuali.»

18.9 FAGNI, SARTORI

Dopo il comma 4 inserire il seguente:

«4-bis. Le compagnie ed i gruppi portuali fino alla data di trasformazione di cui al comma 1, nonchè le società o cooperative costituite per la fornitura di mere prestazioni di lavoro non potranno procedere all'assunzione di nuovo personale fino al 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge ed il personale alle loro dipendenze dovrà risultare iscritto nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione alla data del 31 dicembre 1992».

18.10 IL RELATORE

Aggiungere il seguente comma 5:

«5. Alle Società o Cooperative derivanti dalla trasformazione delle Compagnie e dei Gruppi portuali, così come per quelle derivanti dalla trasformazione delle organizzazioni portuali (ConSORZI, Enti, Aziende Mezzi Meccanici) viene concessa una fase transitoria della durata di almeno cinque anni per poter consolidare la nuova organizzazione del lavoro così da avviare in modo non traumatico il processo di riforma delle gestioni portuali».

18.11

FAGNI, SARTORI

Aggiungere il seguente comma 5:

«5. Le Autorità e laddove non istituite le Autorità marittime, in sede di prima applicazione della presente legge, non autorizzano la costituzione di società di fornitura di manodopera ad esclusione di quanto previsto dalle lettere *a)* e *b)* del comma 1 dell'articolo 18, salvo autorizzare quanto previsto dal comma 9 dell'articolo 15».

18.12

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

PISCHEDDA. Ritiro l'emendamento 18.1.

VISIBELLI. Visto il contesto in cui stiamo procedendo all'approvazione dell'articolato ritengo che sia opportuno ritirare l'emendamento 18.2.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Invito il Presidente, senatore Fabris, a ritirare l'emendamento 18.3.

PRESIDENTE. Ritiro l'emendamento 18.3.

NERLI. L'emendamento 18.4 si illustra da sè.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Tenga presente, senatore Nerli, che da parte della Comunità economica europea abbiamo già ricevuto delle contestazioni.

NERLI. Modifico l'emendamento sostituendo la parola: «centottanta» con l'altra «centoventi».

FAGNI. Signor Ministro, io leggo tutte le Gazzette della Comunità europea e so quante deroghe vengono concesse ad altri paesi e quanto noi siamo solleciti ad accogliere tutto ciò che ci viene imposto.

NERLI. L'emendamento 18.12 mi sembra abbastanza chiaro, ne propongo però l'accantonamento in quanto è connesso con quella parte dell'articolo 15 di cui abbiamo deciso in precedenza l'accantonamento. Anche questo emendamento fa riferimento alla fase di prima applicazio-

ne della legge che dovrebbe riguardare un periodo di cinque anni e non di tre anni e mezzo per permettere la transizione dell'esercizio delle cooperative di servizi.

PRESIDENTE. Senatore Nerli, se approveremo l'emendamento all'articolo 15, in precedenza accantonato, l'emendamento 18.12 verrà mantenuto?

NERLI. I due aspetti sono collegati, per questo ho proposto io stesso l'accantonamento.

FAGNI. Signor Presidente, vorrei tornare per un attimo sull'emendamento 18.5, da me presentato insieme al senatore Sartori, per dichiarare di accogliere la proposta del senatore Nerli e annunciare quindi una riformulazione analoga a quella dell'emendamento 18.4: sono cioè anch'io d'accordo di sostituire la parola: «centottanta» con la parola: «centoventi». Per quanto riguarda l'emendamento 18.6, con il quale si tende a salvaguardare l'unicità contrattuale, la pari dignità e l'eventuale ricorso alla cassa integrazione per le giornate non lavorate, propongo l'accantonamento, essendo connesso con l'articolo 21.

L'emendamento 18.8 riguarda la fine del comma 2, laddove si afferma che le società o le cooperative reincorporano tutte le società già nate su iniziativa di membri delle compagnie. Ora, è vero che sono nate poche società imprese o cooperative dalle compagnie e dai gruppi portuali, ma è anche vero che non si può distruggere con un comma quello che è stato faticosamente costruito, laddove qualcuno ha anticipato i tempi della riforma. È almeno necessaria una verifica da parte dell'autorità portuale per accertare che queste società, imprese già nate abbiano i requisiti previsti nelle lettere *a)* e *b)* dello stesso articolo.

L'emendamento 18.9 tiene conto della necessità di salvaguardare le condizioni di socio delle compagnie e dei gruppi portuali. Infatti, le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari. Poiché le compagnie erano costituite da soci, è necessario verificare che questi lavoratori non siano danneggiati dalla trasformazione della precedente proprietà indivisa, costituita con gli accantonamenti anche dei soci. Non voglio scendere in dettagli, credo però sia necessario valutare anche la loro posizione.

L'emendamento 18.11 riguarda la fase transitoria nell'applicazione della legge. Si prevede una fase di cinque anni, ma è forse necessaria una piccola mediazione, perché l'intento è quello di concedere un periodo transitorio nel quale la nuova organizzazione del lavoro nei porti si stabilizzi, evitando che questa attività non regga ad una trasformazione così importante. Per questo motivo sono previsti provvedimenti che il Ministro può adottare per modificare le nuove realtà costituite in modo da riassorbire i lavoratori per ridistribuirli o per concedere la cassa integrazione.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. L'emendamento 18.7 prevede la necessità per le società e le cooperative di avere bilanci separati, nonché un distinto organico di soci o dipendenti e una distinta organizzazione con organi sociali separati.

L'emendamento 18.10 prevede in sostanza che le compagnie e i gruppi portuali non potranno procedere all'assunzione di nuovo personale fino al 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge in esame e che il personale dipendente dovrà essere iscritto nei registri previsti dal regolamento di esecuzione del codice della navigazione alla data del 31 dicembre 1992.

ROGNONI. Vorrei sottoporre alla vostra attenzione un problema molto preciso sollevato dalla compagnia Pietro Chiesa di Genova. Il passaggio, infatti, dallo *status* di compagnia a quello di cooperativa crea problemi legati alla trasformazione. Occorrono dei chiarimenti. La decisione di trasformarsi in cooperativa richiede infatti la soluzione di qualche problema ai fini fiscali. Il passaggio da ente commerciale a cooperativa, contrariamente alla trasformazione delle società che rimangono nella stessa sfera di persone giuridiche, impone la necessità di chiudere la frazione di esercizio come ente commerciale, assoggettando ad imposta l'utile eventualmente prodotto fino a quel momento e la necessità di riaprire un nuovo periodo di imposta che inizia con la trasformazione e termina con la fine dell'esercizio sociale. Non so se occorra un emendamento o sia sufficiente un chiarimento. Si tratta delle riserve tassate, formate con accantonamenti di utile di esercizio del periodo precedente e che si trovano fra le voci ideali del patrimonio delle compagnie. Le compagnie hanno un patrimonio che, in caso di trasformazione in cooperativa, diventa indivisibile. Va chiarito che per queste riserve non deve sussistere il vincolo di indivisibilità in quanto su questo patrimonio sono già state pagate le tasse. Il vincolo dunque deve riguardare le riserve di utili formate successivamente alla trasformazione.

Si tratta di un problema importante perchè le compagnie, nel momento della trasformazione, perderebbero molti soldi sottoposti al vincolo della indivisibilità e potrebbero veder pregiudicata la loro possibilità di trasformarsi in cooperative. Si tratta di un problema tecnico difficile, non risolvibile forse in questo momento, però credo necessario un intervento del Ministro per chiarire la situazione.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è favorevole sugli emendamenti 18.4 e 18.5 (come riformulati), nonché sugli emendamenti 18.7 e 18.10. Sono invece contrario agli emendamenti 18.6, 18.8, 18.9 e 18.11.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il parere del Governo concorda con quello del relatore.

NERLI. Signor Presidente, a questo punto ritengo che occorra affrontare e risolvere i problemi relativi agli articoli 15, 18 e 20 per quanto riguarda la durata del regime transitorio. All'articolo 20, commi 5 e 6, si prevedevano degli elementi di garanzia che sono stati messi in dubbio dal parere della Commissione bilancio e questo crea notevoli problemi. Io credo invece che noi abbiamo seguito in proposito un ragionamento innovativo che la Commissione bilancio non ha capito e non ha voluto prendere in considerazione: noi abbiamo finora ragionato

secondo il principio della ricollocazione al lavoro di tutti i lavoratori che sono senza lavoro. Questo consentiva una fase di transizione al termine della quale era possibile prevedere processi di mobilità o esodi. Questo costituiva una piccola svolta anche rispetto alla esperienza recente di aziende in crisi. Chiedo allora al Ministro e al relatore se, dovendo accantonare l'ipotesi degli 8 anni di durata del regime transitorio, non si possa almeno prevedere una forma di garanzia, già prevista nel testo del relatore, quindi concordata anche con il Governo, che dia maggiore sostanza e stabilità alla trasformazione sia delle organizzazioni che delle compagnie portuali. Si dovrebbe quindi prevedere che la fase di transizione si svolga in un periodo più lungo di quello ipotizzato di tre anni e mezzo, ma al tempo stesso bisognerebbe disinnescare l'ipotesi degli otto anni di garanzia. Si dovrebbe, a mio avviso, prevedere che la forma di comando o distacco, così come è stata ipotizzata, abbia una durata non inferiore a cinque anni. Mettendo in atto questa ipotesi sarà possibile introdurre una garanzia di stabilità nell'organizzazione delle compagnie portuali e delle imprese consortili.

FAGNI. Signor Presidente, associandomi alle argomentazioni del collega Nerli, vorrei aggiungere che la richiesta dei cinque anni è motivata, in quanto consentirebbe di svolgere una verifica complessiva. Al termine di questo primo ciclo di cinque anni, si potrebbe davvero procedere ad un controllo approfondito perchè non si riproducano vecchie situazioni, come paventa la Commissione bilancio, ma vi sia veramente una fase in cui il nuovo assetto del lavoro portuale, le nuove organizzazioni, le nuove società, le nuove cooperative possano essere valutate con queste nuove forme di gestione.

PISCHEDDA. Signor Presidente, se la formula che si propone è quella dell'emendamento 20.2, che parla di un periodo non superiore a cinque anni, credo che vi si possa accedere. Vorrei però capire perchè si vuole estendere questo ragionamento ai lavoratori dipendenti sia dalle compagnie che dai consorzi portuali.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, allo scopo di chiarire il punto in questione e di favorire una intesa fra i vari Gruppi, sospendo brevemente la seduta.

I lavori, sospesi alle ore 19,10, sono ripresi alle ore 19,50.

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame degli emendamenti all'articolo 15.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

I commi 8 e 9 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. Negli scali ove non siano costituite le società o le cooperative di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18 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, associazione del lavoro portuale in ogni porto per far fronte alle fluttuazioni del traffico, garantendo una maggiore efficienza alle attività portuali. Tali associazioni, a partire dal 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere istituite anche nei porti ove sono costituite le società o le cooperative di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 1.

10. L'associazione di cui al presente articolo acquista la personalità giuridica ai sensi dell'articolo 12 del codice civile; ad essa si applicano le disposizioni di cui al capo II del titolo II del libro primo del codice civile per le associazioni riconosciute salvo quanto disposto dall'articolo 17 del medesimo codice, essendo l'associazione, una volta riconosciuta, autorizzata senza gravami all'acquisto di immobili e accettazione di donazioni, eredità e legati. Possono essere soci dell'associazione esclusivamente le imprese operanti nel porto, le rappresentanze dei lavoratori e l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima. L'associazione persegue lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese di cui agli articoli 15 e 16, nonché di svolgere attività di formazione e riqualificazione nell'ambito portuale.

11. Sono organi dell'associazione, l'assemblea dei partecipanti, un comitato eletto tra di essi e un direttore nominato dal comitato, i quali a norma dello statuto ne regolano l'attività. Le associazioni impiegano alle dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci, dando priorità nelle assunzioni a personale che dovesse risultare comunque in esubero a seguito dell'applicazione degli articoli 18 e 20. Ai dipendenti dell'associazione si applica il contratto di lavoro vigente per i lavoratori delle imprese di cui agli articoli 15 e 16, nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali, con norme integrative relative al trattamento durante le giornate in cui non sono impiegati presso le imprese socie».

15.14-bis

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, in seguito ad ulteriori suggerimenti da parte di colleghi in sede informale, presento la seguente riformulazione dell'emendamento:

I commi 8 e 9 sono sostituiti dai seguenti:

«8. Qualora il personale alle dipendenze delle imprese di cui all'articolo 15, ivi compreso il personale impiegato in regime di mobilità temporanea, ai sensi dell'articolo 20 non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le medesime imprese stipulano, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, contratti con le società o le cooperative di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *b*) della presente legge, per la fornitura di mere prestazioni di lavoro.

9. In ogni porto ove non siano costituite le società o le cooperative di cui all'articolo 18, comma 1, lettera *b*), le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sentite le commissioni consultive locali, possono istituire, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, una associazione del lavoro portuale per far fronte alle fluttuazioni del traffico, garantendo una maggiore efficienza all'attività del porto. Tali associazioni, a partire dal 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere istituite anche nei porti ove sono operanti le società o le cooperative di cui al predetto articolo 18, comma 1, lettera *b*).

10. Le associazioni di cui al comma 9 acquistano personalità giuridica ai sensi dell'articolo 12 del codice civile; ad esse si applicano le disposizioni di cui al libro primo, titolo II, capo II, del codice civile per le associazioni riconosciute, ad eccezione dell'articolo 17 del medesimo codice. Possono essere soci dell'associazione esclusivamente le imprese operanti nel porto, le rappresentanze dei lavoratori e l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima. L'associazione persegue lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese di cui agli articoli 15 e 16, nonché di svolgere attività di formazione e riqualificazione professionale nell'ambito portuale.

11. Sono organi delle associazioni di cui al comma 9 e, a norma dello statuto, ne regolano l'attività:

- a*) l'assemblea dei soci;
- b*) il comitato, eletto dall'assemblea dei soci;
- c*) il direttore, nominato dal comitato.

5. Le associazioni hanno alle proprie dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci, dando priorità nelle assunzioni a personale che dovesse risultare comunque in esubero a seguito dell'applicazione degli articoli 17, 18 e 20. Ai dipendenti dell'associazione si applicano il contratto di lavoro vigente per i lavoratori delle imprese di cui agli articoli 15 e 16, nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali. In sede di contrattazione integrativa aziendale, sono stabilite le clausole relative al trattamento dei dipendenti durante le giornate in cui non sono impiegati presso imprese».

15.14-*bis*

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 15.14-*bis* nel testo modificato.

È approvato.

Conseguentemente sono preclusi gli altri emendamenti riguardanti i commi 8 e 9.

Riprendiamo l'esame degli emendamenti all'articolo 18. Ricordo che in precedenza erano stati ritirati gli emendamenti 18.1, 18.2 e 18.3.

Metto ai voti l'emendamento 18.4 nel testo riformulato, identico al 18.5, anch'esso riformulato.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.6.

FAGNI. Lo ritiro.

RESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 18.7.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 18.8.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 18.9.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 18.10.

NERLI. Intervengo per dire che a mio avviso l'emendamento 18.10 è superfluo. Se c'è lavoro non capisco perchè non si debbano assumere altri lavoratori.

PISCHEDDA. Si dice che il personale dovrà risultare iscritto nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione alla data del 31 dicembre 1992. Il problema vero sarà stabilire quante persone assumere e quante licenziare.

FAGNI. Quando si è parlato di associazioni del lavoro si è detto che nascono qualora non vi sia personale oppure quando emerga qualche difficoltà. Proprio con le associazioni del lavoro portuale che vanno a costituirsi o con le cooperative si gestisce il personale. Se si dà la possibilità di assumere altro personale si finisce per non rispettare questo impegno. Pertanto sono favorevole a prevedere che non si assuma altro personale.

NERLI. Questo è vero nei porti dove ora vi è un esubero, ma se in un porto si costituisce la cooperativa e se per svolgere certe funzioni è necessaria l'assunzione di altri lavoratori, ciò deve essere consentito. Eventualmente si potrebbe demandare questa facoltà all'autorità portuale. È l'autorità portuale che compie questo tipo di valutazioni: se ve ne è bisogno, si può procedere all'assunzione.

PISCHEDDA. Nel porto di La Spezia la compagnia portuale si trasformerà dando luogo ad una società terminalista e ad una cooperativa. Se, come ci auguriamo, i traffici aumenteranno, perchè la cooperativa non potrà assumere delle persone? Sarebbe come dire che

l'autorità portuale è costretta a fare un *pool*. Siccome abbiamo stabilito che per quattro anni non lo può fare, possiamo prevedere che l'autorità portuale valuti l'opportunità di assumere del personale.

Tale possibilità inoltre deve essere consentita fino al quarto anno.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Ritiro l'emendamento 18.10.

FAGNI. Ritiro l'emendamento 18.11.

NERLI. Ritiro l'emendamento 18.12.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 19. Ne do lettura:

Art. 19.

(Agevolazioni fiscali)

1. Per la trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali, ivi compresi i gruppi ormeggiatori e barcaioli, nonché delle organizzazioni portuali si applica il disposto dell'articolo 122 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

2. Le operazioni di cui al comma 1 sono soggette ad imposta sostitutiva di quelle di registro, ipotecarie e catastali e delle tasse sulle concessioni governative nella misura fissa di lire 100.000; tali operazioni non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Propongo che al comma 1 si preveda l'estensione delle agevolazioni fiscali alle cooperative. Presento pertanto il seguente emendamento:

Al comma 1, dopo le parole: «in società» aggiungere le altre: «e in cooperative».

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento testè presentato dal relatore.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 20:

Art. 20.

(Disposizioni in materia di personale)

1. I lavoratori portuali, iscritti nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione alla data di entrata in vigore della legge, e gli addetti a tale data in servizio presso le

compagnie e gruppi portuali, transitano, senza interruzione del rapporto di lavoro, nelle società di cui all'articolo 18.

2. Al personale dipendente delle organizzazioni portuali si applicano le seguenti disposizioni:

a) un contingente, determinato ai sensi dell'articolo 9, comma 5, è trasferito alle dipendenze della autorità portuali;

b) un contingente, individuato in relazione alle esigenze dei servizi da espletare è trasferito alle società costituite ai sensi dell'articolo 5, comma 2, per l'espletamento delle attività indicate nel medesimo articolo 5, comma 1, lettere b) e c);

c) un contingente rapportato alle attività da svolgere, è trasferito alle società di cui all'articolo 17, comma 2.

3. Il personale di cui al comma 2 è trasferito senza interruzione del rapporto di lavoro, conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, fino ad assorbimento, il trattamento retributivo.

4. Le imprese, in regime di autorizzazione o di concessione, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono tenute fino al 31 dicembre del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge, ad accordare priorità al personale delle organizzazioni portuali che risulti eventualmente in esubero a seguito dei trasferimenti di cui al comma 2, secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile sentita la Commissione Consultiva Centrale. Il personale assunto presso le imprese conserva i trattamenti di cui al comma 3.

5. Il personale dipendente delle organizzazioni portuali, che risulti ulteriormente in esubero, è iscritto in elenco speciale del Ministero della marina mercantile per essere trasferito nei ruoli dell'amministrazione periferica o, di concerto con il Ministro per la funzione pubblica, presso altre pubbliche amministrazioni nell'ambito del territorio provinciale o presso enti locali anche nell'ambito delle provincie limitrofe.

6. Il trasferimento è effettuato sulla base di criteri e modalità stabiliti con decreto emanato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro ed il Ministro per la funzione pubblica. In ogni caso sono fatte salve le posizioni giuridiche ed economiche acquisite.

7. Il personale, trasferito nelle società di cui al comma 2, lettera b) e c), nonchè nelle imprese di cui al comma 4, se a seguito di ristrutturazione aziendale negli otto anni successivi a tale trasferimento, dovesse risultare in esubero ha diritto di essere ammesso nei ruoli del Ministero della marina mercantile o di altre amministrazioni pubbliche od anche di enti locali entro l'ambito provinciale o regionale, con modalità indicate nel decreto di cui al comma 6.

8. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sulla base di criteri indicati con decreto del Ministro della marina mercantile, concedono alle imprese di cui al comma 4 una riduzione degli oneri di concessione o di autorizzazione, tenendo conto dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime

imprese per effetto del trasferimento di lavoratori già dipendenti dalle organizzazioni portuali.

9. Entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge il Governo presenta al Parlamento un apposito provvedimento contenente idonee soluzioni al problema dello squilibrio occupazionale nei porti, prevedendo anche il ricorso a forme di pensionamento anticipato.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Aggiungere dopo: «società» le parole: «e nelle cooperative».

20.1

PISCHEDDA

Sostituire il comma 3 con il seguente: «Il personale di cui alle lettere b) e c) del comma 2 transita alle dipendenze dell'autorità portuale per un periodo non superiore a 5 anni ed è trasferito in posizione di distacco o comando. Il trattamento giuridico, normativo e retributivo di riferimento potrà cambiare sulla base di quanto stabilito della lettera d), del comma 3 dell'articolo 7 e del comma 6 dell'articolo 9».

20.2

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Sostituire il comma 3 con il seguente: «3. Il personale di cui al comma 2 mantiene il contratto di riferimento nonchè i trattamenti previdenziali e pensionistici. Per il personale di cui al comma 2, lettere b) e c), lo strumento del distacco ha la durata di cinque anni. Anche ai lavoratori addetti delle Compagnie lavoratori portuali e dei gruppi portuali trasformati ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettere a) e b), si applica la normativa vigente in tema di integrazione salariale per il settore edile».

20.3

FAGNI, SARTORI

Al comma 3, sopprimere le parole: «senza interruzione del rapporto di lavoro».

20.4

PISCHEDDA

Sostituire il comma 4 con il seguente: «4. Le imprese, in regime di autorizzazione o di concessione, qualora debbano procedere ad assunzioni sono tenute, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad accordare priorità al personale delle Autorità portuali che deve essere utilizzato con lo strumento del distacco, e che risulti eventualmente in esubero in seguito alle disposizioni previste al

comma 2, secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la Commissione consultiva centrale. Al personale distaccato presso le imprese si applica quanto previsto al comma 3».

20.5

SARTORI, FAGNI

Al comma 4, dopo le parole: «di cui al comma» inserire le parole: «1 e».

20.6

FAGNI, SARTORI

Al comma 4, dopo le parole: «delle organizzazioni portuali» aggiungere: «(ConSORZI, Enti e Aziende Mezzi Meccanici) nonché a quello delle disciolte Compagnie o gruppi portuali».

20.7

SARTORI, FAGNI

Al comma 4, dopo le parole: «personale delle organizzazioni portuali...» inserire: «ed ai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali in esubero anche provenienti da porti vicini di diversa classificazione».

20.8

CAPPELLI

Al comma 4, dopo le parole: «dei trasferimenti di cui al comma 2» inserire le seguenti: «nonchè ai lavoratori portuali eventualmente in esubero dalle società o cooperative derivanti dalle trasformazioni di cui all'articolo 18».

20.9

IL RELATORE

Al comma 5, sostituire le parole da: «è iscritto» fino alla fine con le parole: «è collocato in pensionamento anticipato secondo le modalità di cui all'articolo 9 del decreto-legge del 17 dicembre 1986, n. 873 convertito con modificazioni nella legge 13 febbraio 1987, n. 26 e successive modificazioni».

20.10

PISCHEDDA

Al comma 6, sopprimere.

20.11

PISCHEDDA

Al comma 6 dopo le parole: «Il trasferimento» inserire le seguenti: «per comando o per distacco».

20.12

FAGNI, SARTORI

Al comma 7 dopo le parole: «Il personale, trasferito» inserire le seguenti: «per comando o per distacco».

20.13

FAGNI, SARTORI

Al comma 7, sostituire le parole da: «ammesso nei ruoli» alla fine con le parole: «di essere collocato in pensionamento anticipato secondo quanto previsto al comma 5».

20.14

PISCHEDDA

Introdurre il seguente emendamento sostitutivo dell'ottavo comma dell'art 20: «alle imprese di cui al quarto comma ed alle società costituite ai sensi del secondo comma dell'articolo 17 è concessa, per ciascun periodo di paga, una riduzione del 30 per cento dell'ammontare dei contributi obbligatori a carico dei datori di lavoro dovuti agli enti previdenziali, assicurativi ed assistenziali per ogni dipendente delle organizzazioni portuali transitato o assunto alle dipendenze delle medesime imprese o società. La suddetta riduzione contributiva decadrà nel momento in cui sarà colmato il differenziale di costo di mano d'opera che si determina a carico delle medesime imprese o società per effetto dell'applicazione dei precedenti commi».

20.15

FABRIS

Al comma 8 dopo le parole: «per effetto» sostituire le parole: «del trasferimento» con le parole: «del comando o del distacco».

20.16

SARTORI, FAGNI

Al comma 8, alla fine del periodo, e prima del punto, aggiungere: «e dalle disciolte Compagnie e gruppi portuali».

20.17

FAGNI, SARTORI

Alla fine del comma 8 inserire le parole: «e delle compagnie e gruppi portuali».

20.18

CAPPELLI

Al comma 9 dopo la parola: «Entro» sostituire le parole: «il 30 giugno» con le parole: «il 31 dicembre».

20.19

FAGNI, SARTORI

All'articolo 20, aggiungere il comma 10: «Relativamente al comma precedente sono mantenuti i benefici della legge n. 58 del 24 marzo 1990 e successive modificazioni ed integrazioni senza i limiti previsti dal comma 1 ai capoversi 13-14, ovvero possono essere collocati in prepensionamento, in via prioritaria, quei lavoratori che abbiano maturato tali diritti entro e non oltre il 13 dicembre 1992».

20.20

CAPPELLI

All'articolo 20, aggiungere i seguenti commi:

«10. Entro 360 giorni dall'entrata in vigore della presente legge le imprese i cui agli articoli 15, 16, 18 e 20 e le organizzazioni sindacali procedono alla stipula di un contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori portuali.

11. Il personale dipendente delle compagnie e dei Gruppi portuali, che risulti in esubero alla data di entrata in vigore della presente legge, troverà ricollocazione in ragione delle specifiche professionalità così come previsto ai commi 5 e 6 del presente articolo per i lavoratori delle organizzazioni portuali. Laddove sono istituite ai sensi dell'articolo 5 le autorità portuali, i dipendenti delle compagnie e dei gruppi portuali in esubero, transitano alle dirette dipendenze delle suddette, costituendone il nucleo amministrativo. Al personale trasferito senza interruzione del rapporto di lavoro, verrà conservato il trattamento previdenziale, pensionistico e retributivo in essere alla data del trasferimento».

20.21

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, presento un emendamento che accoglie le condizioni poste dalla 5ª Commissione permanente. Ne do lettura:

Sostituire i commi dal 2 al 7 con i seguenti:

«2. Il personale dipendente delle organizzazioni portuali è trasferito, senza interruzione del rapporto di lavoro, conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento,

nonchè *ad personam*, fino all'assorbimento, il trattamento retributivo, alle dipendenze delle autorità portuali. Con decreto del Ministro della marina mercantile, successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorità portuale, previo parere della commissione consultiva centrale, il personale che in ogni porto risulti in esubero è assoggettato a mobilità secondo le procedure di cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare per alcune autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, non impiegato presso le autorità portuali, nonchè lavoratori portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 18, sono posti in mobilità con delibera dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, al fine di essere impiegati presso le società costituite ai sensi dell'articolo 5, comma 2, le società di cui all'articolo 17, comma 2, le imprese che esercitano operazioni portuali in regime di autorizzazione. Tali imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre del terzo anno successivo alla data di entrata in vigore della legge ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.

4. Il personale di cui al comma 3 è posto in mobilità senza interruzione del rapporto di lavoro, conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, fino ad assorbimento, il trattamento retributivo. Le società e le imprese di cui al primo periodo del comma 3 provvedono alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinate a seguito di contrattazione con le società e le imprese che lo impiegano».

20.1-bis

IL RELATORE

NERLI. Mi sembra importante che al comma 2 dell'articolo 20 si indichi chiaramente che il personale dipendente delle organizzazioni portuali è trasferito alle dipendenze delle autorità portuali e che a questo personale si applicano le disposizioni dell'articolo 20.

PISCHEDDA. Signor Presidente, il trasferimento di questo personale è un problema di sostanza al quale non ci possiamo sottrarre. È necessario affermare chiaramente che il personale dipendente delle organizzazioni portuali è trasferito alle dipendenze delle autorità portuali. Le società previste dalle lettere *b)* e *c)* dell'articolo 5, comma 2, pur essendo imprese, derivano da una trasformazione. Mi domando se è possibile dire per legge che alcune società vengono obbligate alle assunzioni, secondo la procedura della mobilità. Non so se questa sia la soluzione migliore.

NERLI. Se non prevediamo una norma del genere, come possono essere salvaguardati i quattro anni e non tre di garanzia?

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Vorrei proporre una riformulazione dell'emendamento 20.1-*bis* che tenga conto delle esigenze prospettate. Ne do lettura:

Sostituire i commi dal 2 al 7 con i seguenti:

«2. Il personale dipendente delle organizzazioni portuali è trasferito, senza interruzione del rapporto di lavoro, conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, fino all'assorbimento, il trattamento retributivo, alle dipendenze delle autorità portuali. Con decreto del Ministro della marina mercantile, successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorità portuale, previo parere della commissione consultiva centrale, il personale che in ogni porto risulti in esubero è assoggettato a mobilità secondo le procedure di cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare per alcune autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, non impiegato presso le autorità portuali, nonchè lavoratori dipendenti delle compagnie e gruppi portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 18, sono posti in mobilità con delibera dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, al fine di essere impiegati presso le società costituite ai sensi dell'articolo 5, comma 2, le società di cui all'articolo 17, comma 2, le imprese che esercitano operazioni portuali in regime di autorizzazione. Tali società e imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della legge ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.

4. Il personale di cui al comma 3 è posto in mobilità senza interruzione del rapporto di lavoro, conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, fino ad assorbimento, il trattamento retributivo. Le società e le imprese di cui al primo periodo del comma 3 provvedono alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinate a seguito di contrattazione con le società e le imprese che lo impiegano».

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 20.1-*bis* nel seguente testo, ulteriormente riformulato dal relatore:

Sostituire i commi dal 2 al 9 con i seguenti:

«2. Il personale delle organizzazioni portuali è trasferito alle dipendenze delle autorità portuali, in continuità di rapporto di lavoro e

conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Il personale di cui al presente comma che, successivamente alla determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorità portuale, risulti in esubero è conservato alle dipendenze dell'autorità stessa in posizione di soprannumero ed è assoggettato, con decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, a mobilità secondo le procedure di cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare in altre autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, collocato in posizione di soprannumero e non impiegato presso altre autorità portuali, nonchè i lavoratori dipendenti dalle compagnie e gruppi portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 18, sono impiegati in regime di mobilità temporanea ai sensi del presente articolo, con delibera dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, dalle società costituite ai sensi dell'articolo 5, comma 5, dalle società di cui all'articolo 17, comma 3, dalle altre imprese di cui agli articoli 15 e 16. Tali società ed imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.

4. Il personale, impiegato in mobilità temporanea ai sensi del comma 3, conserva, in continuità di rapporto di lavoro, il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data dell'impiego temporaneo, nonchè *ad personam* il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Le società e le imprese di cui al comma 3 provvedono, per il periodo di impiego temporaneo, alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinati a seguito di contrattazione collettiva con le società e le imprese che lo impiegano.

5. Il personale dipendente da organizzazioni portuali che insistono in porti nei quali non è costituita l'autorità portuale è collocato in posizione di soprannumero alle dipendenze dell'autorità portuale più vicina; ad esso si applicano le disposizioni dei commi 2, 3 e 4.

6. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sulla base di criteri indicati con decreto del Ministro della marina mercantile, concedono alle società ed imprese di cui al comma 3 una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione, tenendo conto dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime per effetto dell'impiego in mobilità temporanea dei lavoratori di cui al comma 3.

7. Entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, il Governo presenta al Parlamento un

apposito provvedimento contenente idonee soluzioni al problema dello squilibrio occupazionale nei porti, anche attraverso il ricorso a forme di mobilità e di pensionamento anticipato.

È approvato.

PRESIDENTE. A seguito dell'approvazione dell'emendamento 20.1-*bis*, come modificato, risultano preclusi gli emendamenti 20.1, 20.2, 20.3, 20.4, 20.5, 20.6, 20.7, 20.8, 20.9, 20.10, 20.11, 20.12, 20.13, 20.14, 20.15, 20.16, 20.17, 20.18 e 20.19.

Faccio presente che sull'emendamento 20.20 la Commissione bilancio ha espresso parere contrario.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, per superare il veto posto dalla Commissione bilancio, proporrei di trasformare questo emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, si intende accolta la proposta del relatore di trasformare l'emendamento 20.20, presentato dal senatore Cappelli, in un ordine del giorno, che sarà successivamente presentato.

NERLI. Ritiro l'emendamento 20.21.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 21. Ne do lettura:

Art. 21.

(Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro)

1. È fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 15, 16, 17 e 18 di assumere lavoratori già posti in pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti in materia.

2. Al personale operante in porto si applicano le disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955 ed alla legge n. 833 del 1978 e successive modificazioni ed integrazioni. Le unità sanitarie locali competenti per territorio curano l'osservanza delle predette disposizioni.

3. Ai lavoratori delle imprese di cui agli articoli 15, 16, 17 e 18, nonché ai dipendenti dell'associazione di cui al comma 8, lettera *b*), dell'articolo 15, si applica la normativa vigente in tema di integrazione salariale per il settore edile. I lavoratori sono iscritti nella «Gestione prestazioni temporanee ai lavoratori dipendenti INPS» e le imprese o società, nonché i lavoratori, sono assoggettati ad una contribuzione pari a quella vigente per le imprese e i lavoratori edili.

4. Ai lavoratori già cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale ai sensi dell'articolo 156, primo comma, n. 2 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione di applica il trattamento di cui all'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Al comma 2, sostituire con:

«2. I lavoratori addetti alle operazioni e attività di cui agli articoli 15 e 16 sono iscritti in appositi registri tenuti dall'autorità portuale e, laddove non istituita, dall'autorità marittima».

21.1

PISCHEDDA

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 21.

(Norme previdenziali di sicurezza e di igiene del lavoro)

1. È fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 15, 16, 17 e 18 di assumere lavoratori già posti in pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti in materia.

2. Al personale operante in porto, iscritto nei registri tenuti dall'autorità portuale, e ove non istituita dall'autorità marittima, si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955, ed alla legge n. 833 del 1978 e successive modificazioni ed integrazioni. Le unità sanitarie locali competenti per territorio curano l'osservanza delle predette disposizioni.

3. Ai lavoratori già cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale ai sensi dell'articolo 156, primo comma, n. 2 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, si applica il trattamento di cui all'articolo 2, della legge 12 giugno 1984, n. 222.

4. Il beneficio di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, è differito al 31 dicembre 1993, nel limite di ulteriori mille unità.

5. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente negli anni 1992 e 1993 può essere utilizzato fino al 30 giugno 1994.

6. Ai lavoratori, soci o dipendenti operanti in porto ai sensi degli articoli 15 e 18, alla scadenza del beneficio di cui ai commi 4 e 5, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e successive modificazioni ed integrazioni.

7. All'onere derivante dall'applicazione del comma 4, valutato in lire 22 miliardi, si provvede, per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

8. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

21.1-bis

IL GOVERNO

Sostituire il comma 2, con il seguente:

«2. Al fine di assicurare l'adempimento agli obblighi derivanti dalla Convenzione OIL n. 152, come ratificata con legge 19 novembre 1984, n. 862, e dare così piena attuazione alle direttive comunitarie, il Governo è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanità, un regolamento ai sensi del comma 2 dell'articolo 17 della legge n. 400 del 1988 per stabilire le norme in materia di sicurezza e igiene del lavoro applicabili alle operazioni di carico, scarico, trasbordo e movimento in genere di merci esercitate nell'ambito dei porti dalle imprese autorizzate o concessionarie».

21.2

FAGNI, SARTORI

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. La vigilanza sull'applicazione delle norme in materia di sicurezza ed igiene del lavoro è esercitata dalle autorità portuali e, laddove non istituite dalle autorità marittime, che potranno avvalersi anche di organi tecnici delle pubbliche amministrazioni competenti in materia».

21.3

PISCHEDDA

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«2-bis. La vigilanza sull'applicazione delle norme in materia di sicurezza ed igiene del lavoro è esercitata, in deroga alla normativa generale, dal Ministero del lavoro e della Previdenza sociale tramite gli ispettorati provinciali del lavoro».

21.4

PISCHEDDA

Aggiungere il seguente comma:

«5. Al fine di assicurare l'adempimento agli obblighi derivanti dalla Convenzione OIL n. 152, come ratificata con legge 19 novembre 1984, n. 862, e dare così piena attuazione alle direttive comunitarie, il Governo è autorizzato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del Lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanità, uno o più decreti aventi valore di legge ordinaria, per stabilire le norme in materia di sicurezza ed igiene del lavoro applicabili alle operazioni di carico, scarico, trasbordo e movimento in genere delle merci esercitate nell'ambito dei porti dalle imprese autorizzate o concessionarie.»

21.5

NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Le modifiche recate dall'emendamento 21.1-bis riguardano l'introduzione di altri commi.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il Ministero del tesoro aveva bocciato la possibilità di un ricorso alla cassa integrazione.

PISCHEDDA. Vorrei intervenire brevemente soltanto per quanto attiene alle attribuzioni delle unità sanitarie locali relativamente al controllo e alla sicurezza. Sarebbe opportuno che gli emendamenti in questo senso venissero modificati.

NERLI. A mio avviso, le attribuzioni delle unità sanitarie locali in questo senso vanno mantenute.

PISCHEDDA. Ho presentato un emendamento che prevede che la vigilanza sull'applicazione delle norme in materia di sicurezza e d'igiene del lavoro sia esercitata dalle autorità portuali.

NERLI. Attualmente è in vigore una legge che assegna queste competenze alle unità sanitarie locali.

PISCHEDDA. È opportuno votare l'emendamento 21.3 perchè io sono consapevole che la capacità di far osservare queste norme da parte delle unità sanitarie locali non c'è; la sicurezza e l'igiene del lavoro sono aspetti fondamentali.

Trasformo, signor Presidente, l'emendamento 21.3 in subemendamento al 21.1-bis.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono contrario.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento 21.3, trasformato in subemendamento all'emendamento 21.1-bis.

Non è approvato.

FAGNI. Signor Presidente, l'emendamento del Governo, interamente sostitutivo dell'articolo 21, al comma 2, reca i riferimenti legislativi alla legge n. 833 del 1978, e al decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955. Siccome si tratta di un provvedimento che ha rilevanza comunitaria, non vedo perchè non si possa fare riferimento agli obblighi derivanti dalla Convenzione OIL n. 152, indicata nel nostro emendamento 21.2.

In questo senso trasformo il mio emendamento 21.2 in subemendamento all'emendamento del Governo 21.1-bis.

NERLI. Anche l'emendamento 21.5, che ho presentato insieme ad altri senatori, reca il medesimo riferimento alla Convenzione OIL n. 152. Pertanto sottoscrivo l'emendamento 21.2, presentato dai senatori Fagni e Sartori, con l'auspicio che esso venga accolto.

PISCHEDDA. Anch'io sottoscrivo l'emendamento 21.2.

FAGNI. Trasformo l'emendamento 21.2 in subemendamento all'emendamento 21.1-*bis*.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Il parere del relatore è favorevole all'accoglimento di questo subemendamento.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il parere del Governo è favorevole.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno altre osservazioni, metto ai voti l'emendamento 21.2, trasformato in subemendamento all'emendamento 21.1-*bis* al quale hanno apposto la propria firma tutti i senatori presenti.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 21.1-*bis*, nel testo emendato.

È approvato.

A seguito del risultato di questa votazione risulta preclusa la votazione sugli altri emendamenti all'articolo 21.

Do lettura dell'articolo 22:

Art. 22.

(Trasferimento al Ministero della marina mercantile del servizio per l'escavazione dei porti)

1. Dal 1º gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, e successive modificazioni ed integrazioni, cessa di appartenere al Ministero dei lavori pubblici ed è trasferito alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

2. Con decreto dei Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, sentito il Ministro del tesoro, da emanarsi entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge saranno stabilite le modalità ed i criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, del servizio di cui al comma 1.

3. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, emanerà le norme per il funzionamento del servizio.

4. Dalla data di cui al comma 1 sono istituiti nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, appositi

capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l' ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonchè per la gestione del servizio escavazione porti, con contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sopprimere il comma 4.

22.1 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

Sopprimere l'articolo.

22.2 NERLI, ROGNONI, PINNA, ANGELONI, SENESI

NERLI. Vorrei sottoporre al Ministro l'opportunità di sopprimere l'articolo 22 e di stralciarlo. Non ho nulla in contrario a prevedere il trasferimento del servizio dell'escavazione dei porti al Ministero della marina mercantile, ma come tutti sappiamo (perchè abbiamo ricevuto i sindacati dei lavoratori) non vi è accordo sulla forma di tale trasferimento.

Allora, anzichè «appiccicare» a questo provvedimento qualcosa su cui i Ministri devono delibare ancora, converrebbe dar luogo ad un nuovo disegno di legge o eventualmente ad un ordine del giorno che inviti il Governo a presentare un proprio progetto. Se poi nel corso dell'iter di approvazione del disegno di legge al nostro esame si effettuerà una riforma che tenga conto dei problemi prospettati dai lavoratori, nulla ci impedisce di reinserire questo articolo in una lettura successiva.

FAGNI. Non sono d'accordo con la proposta di stralcio, anche se, come si dice, mi rimetto «alla clemenza della Corte». Abbiamo discusso a lungo ed ampiamente sul servizio di escavazione dei porti e sappiamo che in molti casi, ad esempio nel porto di Livorno, le draghe sono state ferme e si è lasciato che arrugginissero, a fronte di personale che viene pagato per non fare nulla. Il Ministero, inoltre, ha pagato fior di miliardi per il servizio di escavazione dei fondali, il che invece non è mai stato fatto. Ricordo che l'allora Ministro dei lavori pubblici Nicolazzi promise (e furono effettivamente stanziati in legge finanziaria) 3.000 miliardi per l'escavazione dei fondali nel porto di Livorno. Purtroppo non è stato mai fatto nulla. Semmai proporrei un emendamento molto più radicale, teso a trasferire addirittura la Direzione opere marittime al Ministero della marina mercantile. È vero che la Direzione delle opere marittime ha competenza sulle infrastrutture e sulle banchine, ma non vedo perchè non possa essere inserita nel Ministero della marina mercantile. Avrebbe detto un comico: «Lo dice la parola stessa». Certo, se il Ministro afferma che non ha ancora trovato l'accordo con i lavoratori, non è opportuno arrecare danni a questi, figuriamoci se abbiamo voglia di frantumare, dopo che abbiamo cercato di ricostruire.

Le condizioni, comunque, devono essere quelle di evitare un danno nei confronti dei lavoratori che operano nel settore del servizio di escavazione.

PISCHEDDA. Sono d'accordo con la senatrice Fagni. A seguito delle audizioni che abbiamo svolto con i lavoratori, mi è parso di capire che questi ultimi condividono tale impostazione e che sperano di trovare nel rapporto con il Ministero della marina mercantile quelle capacità di miglior sfruttamento della loro professionalità. Credo che il trasferimento di questa attività risolva finalmente il problema di un servizio svolto con mezzi obsoleti e che ha costretto sinora a ricorrere ad appalti privati per lavori di escavazione nei porti.

NERLI. Come ho già avuto modo di dire, sono favorevole al trasferimento di questo servizio. Negli incontri che abbiamo avuto e dalla lettura della documentazione fornita, mi è parso però di capire che non vi è alcun accordo sulle forme di organizzazione e sul tipo di trattamento. Cosa accade in mancanza di un accordo? In presenza di un accordo con i lavoratori, centinaia di dipendenti saranno a carico dell'Amministrazione, ma non si saprà come impiegarli. Se non vi sarà chiarezza, il trasferimento alla marina mercantile comporterà solo una situazione di turbativa nell'approntamento del nuovo provvedimento.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ritengo importante un accordo con il Ministero dei lavori pubblici in merito al trasferimento del servizio di escavazione dei porti. Da parte della direzione da cui dipende il servizio di escavazione dei porti è stato posto il problema di un trasferimento più complessivo. Su questo aspetto è aperto un confronto e se oggi non introducessimo questa norma, anzichè aiutare questo dibattito, finiremmo col creare una situazione di rinuncia da parte del Parlamento. Introducendo la disposizione in oggetto, si inserirà un fattore di pressione sulla trattativa in corso affinchè si arrivi ad una soluzione che corrisponda agli interessi dei lavoratori.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Sono contrario agli emendamenti.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 22.1.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 22.2.

Non è approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento 22.0.1. Ne do lettura:

Dopo l'articolo 22, aggiungere il seguente:

«Art. 22-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale)

1. Il Ministro della marina mercantile può, con decreto da emanarsi di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, imporre a carico degli speditori e ricevitori di merci, nonchè dei lavoratori addetti alle

attività portuali di cui all'articolo 1, un contributo in misura non superiore complessivamente a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, per provvedere all'assistenza ed alla tutela della integrità fisica dei lavoratori e delle loro famiglie, ivi compresa la gestione ed amministrazione della Casa di soggiorno per lavoratori portuali nel comune di Dovadola (FO), e per provvedere alle spese per il funzionamento delle Commissioni consultive previste nel precedente articolo 5 e della gestione di cui al successivo comma 3.

2. A decorrere dal 1º gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge la misura di cui al comma 1 può essere rideterminata annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, prendendo in considerazione il tasso percentuale di aumento del costo della vita accertato dall'Istat nell'anno precedente.

3. I proventi stabiliti nel comma 1 sono devoluti ad una Gestione speciale autonoma che subentra a tutti gli effetti, patrimoniali e finanziari, al rilancio speciale di cui al regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, amministrata dal Ministro della marina mercantile a mezzo di un Comitato. Detto Comitato sarà composto da tre funzionari della direzione generale del lavoro marittimo e portuale, di cui uno con qualifica di dirigente generale con funzioni di presidente, nonchè di un funzionario in rappresentanza del Ministero del lavoro e previdenza sociale, un funzionario in rappresentanza del Ministero delle finanze e due funzionari della ragioneria centrale del ministero della marina mercantile. Le funzioni di Segretario sono svolte da un funzionario della divisione competente della direzione generale del lavoro marittimo e portuale.

4. Con decreto interministeriale da emanarsi entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile, di concorso con quelli delle finanze e del tesoro, stabilisce le norme tecniche particolari dirette a regolare il procedimento di acquisizione delle entrate, di erogazione delle spese, le attribuzioni del Comitato ed i compensi relativi al funzionamento, nonchè l'amministrazione e la contabilità della gestione di cui al comma precedente.

5. Con l'emanazione del decreto interministeriale di cui al comma 4 è abrogato il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito con modificazioni nella legge 3 marzo 1932, n. 269».

22.0.1

RICCI, BOLDRINI

Stante l'assenza dei presentatori, dovrei dichiarare decaduto l'emendamento 22.0.1.

PISCHEDDA. Signor Presidente, faccio mio l'emendamento 22.0.1, nella seguente formulazione:

«1. Il Ministro della marina mercantile può, con decreto da emanarsi di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, imporre a carico delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di

merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalità stabilite dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo è destinato all'assistenza ed alla tutela della integrità fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie, ivi compresa la gestione ed amministrazione della Casa di soggiorno per lavoratori portuali nel comune di Dovadola, ed è devoluto ad una gestione speciale autonoma che subentra, a tutti gli effetti patrimoniali e finanziari, al bilancio speciale di cui al regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269.

2. La gestione speciale di cui al comma 1 è amministrata dal Ministero della marina mercantile mediante un comitato composto da tre funzionari della direzione generale del lavoro marittimo e portuale, di cui uno avente qualifica di dirigente generale con funzioni di presidente, da un funzionario in rappresentanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un funzionario in rappresentanza del Ministero delle finanze e da due funzionari della ragioneria centrale del Ministero della marina mercantile. I compiti di segretario sono svolti da un funzionario della competente divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale.

3. A decorrere dal 1º gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge la misura di cui al comma 1 può essere rideterminata annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, prendendo in considerazione l'incremento percentuale del costo della vita accertato dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) nell'anno precedente.

4. Il decreto di cui al comma 1 stabilisce altresì le norme volte a regolare il procedimento di acquisizione delle entrate e di erogazione delle spese, le attribuzioni del comitato ed i compensi relativi al suo funzionamento, nonché l'amministrazione e la contabilità della gestione di cui al medesimo comma 1.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, è abrogato il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269».

FAGNI. Signor Presidente, aggiungo la mia firma all'emendamento fatto proprio dal senatore Pischedda.

NERLI. Anch'io, signor Presidente.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sull'emendamento 22.0.1, nel nuovo testo.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Anche il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 22.0.1, nel testo modificato.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 23:

Art. 23.

(Norme transitorie e finali)

1. Rimangono in vigore le norme legislative regolamentari e statutarie che disciplinano le organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società ai sensi dell'articolo 17.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, emana un decreto recante modifiche alle procedure amministrative riguardanti le merci trasportate tra porti nazionali in modo da uniformarle a quelle vigenti per il trasporto terrestre.

3. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere revocate le concessioni in atto di aree e banchine portuali qualora il concessionario non abbia i requisiti di cui all'articolo 16 ovvero non svolga un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'Autorità portuale, ovvero, laddove non istituita, dall'Autorità marittima. Gli indennizzi eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni di cui al presente comma, sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui è affidata in concessione la relativa area ai sensi dell'articolo 16.

4. I contributi delle province e dei comuni chiamati a concorrere alle spese sostenute dai consorzi autonomi dei porti, secondo le disposizioni di cui ai regi decreti 16 gennaio 1936, n. 801 e 11 aprile 1926, n. 736, nonché di cui alla legge 2 aprile 1885, n. 3095, non sono più erogati a partire da quelli esigibili dal 1° gennaio 1993 e riguardanti le spese effettuate dai consorzi negli anni a partire dal 1991.

5. Sono abrogate le disposizioni del testo unico sui porti, spiagge e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e successive modificazioni e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, e successive modificazioni, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge.

6. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Sono altresì abrogati, a partire dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 108, 109, 110, primo, secondo, terzo e quarto comma, 111, primo, secondo e terzo comma, 112, 116, primo comma n. 2), 1172 e 1279 del codice della navigazione, nonché gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, per le parti afferenti la navigazione marittima.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Dopo il comma 3, inserire il seguente: «3-bis. Le imprese che alla data di entrata in vigore della presente legge risultano già titolari di

licenze o di autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio o di terzi dovranno entro 120 giorni dalla predetta data uniformarsi ai requisiti di cui al comma 4 dell'articolo 15, pena la revoca della licenza o dell'autorizzazione».

23.1

IL RELATORE

Cancellare il quarto comma dell'articolo 23.

23.2

FABRIS

Dopo il comma 4, inserire il seguente: «4-bis. Ai fini del completamento di opere e/o impianti portuali le autorità portuali subentrano agli enti portuali nelle convenzioni in atto con i ministeri e le regioni competenti».

23.3

FABRIS

FAGNI. Signor Presidente, il relatore ha affermato in precedenza che le cooperative e le società già formate dalle Compagnie e dai gruppi portuali devono essere assorbite dalle nuove società derivanti dall'applicazione dell'articolo 18. Uno specifico emendamento - si è detto - salvaguarderà la sussistenza di quelle società o cooperative che, dopo un controllo, risponderanno ai requisiti previsti per legge. La stessa situazione credo debba valere anche per le imprese. Non si possono infatti adottare due pesi e due misure: o vengono assorbiti tutti, oppure occorre azzerare tutta la situazione. Di ciò bisogna tener conto nell'esame dell'emendamento presentato all'articolo 23 dal relatore.

Non voglio dichiararmi contraria pregiudizialmente a questo emendamento del relatore, ma vorrei che lo stesso trattamento fosse riservato anche alle società o cooperative.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Dovete tenere presente che il decreto-legge n. 36 è in vigore, quindi sia l'articolo 23 che l'emendamento 23.1 mi paiono norme di salvaguardia necessaria.

NERLI. Signor Presidente, sulla questione che stiamo affrontando mi sorgono non pochi dubbi.

Signor Ministro, rispetto a quanto stabilito nel decreto-legge n. 36 si vuole indicare un termine di 120 giorni per l'adeguamento. Francamente questa mi pare una operazione di sanatoria di operazioni realizzate in difformità. Su questo dovremmo fare chiarezza, e precisare che ci si riferisce a tutti i tipi di imprese e che i requisiti devono essere posseduti alla data di entrata in vigore dalla legge. In caso contrario non è possibile partecipare alle gare di concessione.

FAGNI. Signor Presidente, vorrei far rilevare che al comma 2 dell'articolo 18 si stabilisce che le società o le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società o le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie... Ora, se una società si è costituita nell'ambito del porto, significa che la

capitaneria di porto ha concesso l'autorizzazione sui terreni propri o demaniali ad esercitare l'attività di impresa.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, vorrei riformulare l'emendamento 23.1 come segue:

Il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono revocate le autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e le concessioni di aree e banchine portuali in atto qualora l'impresa autorizzata o il concessionario non abbiano i requisiti di cui agli articoli 15 e 17, ovvero non svolgano un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima. Gli indennizzi, eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni di cui al presente comma, sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui è affidata in concessione la relativa area ai sensi dell'articolo 17».

PRESIDENTE. Ritiro l'emendamento 23.2, mentre mantengo l'emendamento 23.3.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 23.3 del senatore Fabris.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il Governo è favorevole agli emendamenti 23.1 nel nuovo testo e 23.3.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 23.1, nel testo riformulato.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 23.3.

È approvato.

Il relatore ha presentato un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 23, il seguente articolo:

«Art. 23-bis.

(Copertura finanziaria)

1. Le rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali per la copertura dei disavanzi al 31 dicembre 1992, ammontanti a complessive lire 725.000 milioni, nonché gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali e al trattamento di fine servizio per i lavoratori soci delle compagnie portuali, maturati alla medesima data per complessive lire 525.000 milioni, sono posti a carico dello Stato, che provvede direttamente al relativo pagamento.

2. Al relativo onere, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile in ragione di lire 120.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1994 al 2005, si provvede mediante utilizzo delle entrate derivanti per effetto dell'articolo 12, comma 3.

3. Il Ministro del Tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio».

23.0.1

IL RELATORE

A questo emendamento i senatori Frasca e Covello hanno presentato il seguente subemendamento:

Dopo il comma 2 dell'emendamento 23.0.1, inserire il seguente:

«2-bis. Nei porti meridionali, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro, è concesso, per 10 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno sgravio del 30 per cento degli oneri contributivi relativi ai lavoratori delle imprese ivi esercenti operazioni portuali. Alla copertura del relativo onere si provvede con le risorse provenienti da una corrispettiva riduzione del programma di incremento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto, di cui alla legge 6 agosto 1991, n. 255. All'articolo 7, comma 2, della legge citata è soppressa la parola "esclusivamente"».

23.0.1/1

FRASCA, COVELLO

Stante l'assenza dei presentatori, dichiaro decaduto il subemendamento 23.0.1/1, sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere contrario.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.* Il parere del Governo sull'emendamento 23.0.1 è favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 23.0.1.

È approvato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione.* Invito i presentatori a ritirare gli emendamenti in precedenza accantonati.

FAGNI. Anche a nome degli altri presentatori degli emendamenti, aderisco all'invito del relatore.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, si intendono allora ritirati tutti gli emendamenti in precedenza accantonati.

CAPPELLI. Presento il seguente ordine del giorno, derivante dalla trasformazione dell'emendamento 20.20:

«L'8ª Commissione permanente del Senato,
laddove nel provvedimento di cui all'articolo 21, comma 7, fossero previste disposizioni in materia di prepensionamento,

impegna il Governo

a collocare in via prioritaria i lavoratori che abbiano maturato i requisiti di cui alla legge n. 58 del 24 marzo 1990 entro il 31 dicembre 1992».

0/578-652-665-749/1/8

PRESIDENTE. Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti gli articoli dall'8 in avanti, i quali con proposte di correzione formale e di coordinamento presentate dal relatore risultano nel seguente testo:

Art. 8.

(Comitato portuale)

1. Il comitato portuale è composto:

- a) dal presidente dell'autorità portuale, che lo presiede;
- b) dal comandante del porto sede dell'autorità portuale, con funzione di vice presidente;
- c) da un dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale competente, in rappresentanza del Ministero delle finanze;
- d) da un dirigente del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, in rappresentanza del Ministero dei lavori pubblici;
- e) dal presidente della giunta regionale o da un suo delegato;
- f) dal presidente della provincia o da un suo delegato;
- g) dal sindaco del comune in cui è ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale comprenda il territorio di un solo comune, o dai sindaci dei comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati;
- h) dal presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio o, in sua vece, da un membro della giunta da lui delegato;
- i) da tre rappresentanti degli armatori, degli imprenditori di cui agli articoli 15 e 17, degli spedizionieri, degli agenti marittimi e raccomandatari, unitariamente designati dalle organizzazioni di categoria;
- l) da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto, eletti a scrutinio segreto.

2. I componenti di cui alle lettere *i)* e *l)* del comma 1 sono nominati dal presidente e restano in carica per un quadriennio. La loro designazione deve pervenire al presidente tre mesi prima della scadenza. L'inutile decorso del termine non pregiudica la costituzione dell'organo. In sede di prima applicazione il mandato dei componenti di cui al presente comma è determinato in cinque anni e la loro

designazione deve pervenire entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Il comitato portuale:

a) approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati;

b) adotta il piano regolatore portuale;

c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo ai Ministeri della marina mercantile, del tesoro e delle finanze ed alla Corte dei conti;

d) approva il bilancio preventivo, obbligatoriamente in pareggio o in avanzo, e il conto consuntivo;

e) delibera in ordine alla costituzione delle società nonché ai contratti di appalto, di cui all'articolo 5, comma 5;

f) esprime i pareri di cui all'articolo 7, comma 3, lettere h) ed i);

g) delibera, su proposta del presidente, la nomina e l'eventuale revoca del segretario generale;

h) delibera, su proposta del presidente, sentito il segretario generale, l'organico della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 9, allegando una relazione illustrativa delle esigenze di funzionalità che lo giustificano;

i) delibera in materia di recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa di cui all'articolo 9;

l) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 17, comma 1;

m) nomina l'esperto in materia societaria di cui all'articolo 18, comma 2;

n) promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 21.

4. Il comitato portuale si riunisce, su convocazione del presidente, di norma una volta al mese, e ogni qualvolta lo richieda un terzo dei componenti. Per la validità delle sedute è richiesta la presenza della metà più uno dei componenti in prima convocazione e di un terzo dei medesimi in seconda convocazione. Le deliberazioni sono assunte a maggioranza dei presenti. Il comitato adotta un proprio regolamento in ordine alle modalità di sostituzione dei membri designati dimissionari nonché in ordine allo svolgimento delle sedute.

5. Fatto salvo quanto previsto per l'approvazione del piano regolatore portuale, le deliberazioni del comitato portuale, adottate con il voto favorevole dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche competenti, a norma delle vigenti leggi, ad adottare intese, concerti, nullaosta, autorizzazioni ed ogni altro atto nelle materie oggetto delle deliberazioni medesime, tengono luogo dei predetti atti.

È approvato.

Art. 9.

(Segretariato generale)

1. Il segretariato generale è composto dal segretario generale e dalla segreteria tecnico-operativa.

2. Il segretario generale è nominato dal comitato portuale, su proposta del presidente, tra esperti di comprovata qualificazione professionale nel settore disciplinato dalla presente legge.

3. Il segretario generale è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale, rinnovabile per una sola volta. Il segretario generale può essere revocato in qualsiasi momento dall'incarico su proposta del presidente, con delibera del comitato portuale. In sede di prima applicazione della presente legge il segretario generale è assunto con contratto di durata quinquennale, rinnovabile per un quadriennio.

4. Il segretario generale:

- a) è preposto alla segreteria tecnico-operativa;
- b) provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorità portuale;
- c) cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato portuale;
- d) cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
- e) cura l'attuazione delle direttive del presidente e del comitato portuale;
- f) elabora il piano regolatore portuale, avvalendosi della segreteria tecnico-operativa;
- g) riferisce al comitato portuale sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico-produttiva delle attività portuali;
- h) provvede alla tenuta dei registri di cui all'articolo 22, comma 2.

5. Per lo svolgimento dei suoi compiti istituzionali, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della presente legge, da personale proveniente dalle organizzazioni portuali, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera h), in relazione alle specifiche esigenze di ciascuno scalo. I criteri di scelta e le valutazioni di idoneità sono preventivamente stabiliti dal comitato portuale, in base alle esigenze di efficienza organizzativa e funzionale dell'autorità portuale.

6. Il rapporto di lavoro del personale della segreteria tecnico-operativa è di diritto privato ed è regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro, sulla base di criteri generali determinati con decreto del Ministro della marina mercantile.

È approvato.

Art. 10.

(Collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, nominati con decreto del Ministro della marina mercantile, nell'ambito degli iscritti all'albo dei revisori ufficiali dei conti, residenti nel territorio regionale ove insiste l'autorità portuale. Un membro effettivo, con funzioni di presidente, ed un membro supplente sono nominati su designazione del Ministro del tesoro.

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica quattro anni. In sede di prima applicazione della presente legge la durata in carica è determinata in cinque anni.

3. 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 trimestralmente le verifiche di cassa;

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

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri.

È approvato.

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.

È approvato.

Art. 12.

(Risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e banchine comprese nell'ambito portuale, di cui all'articolo 17, e delle aree

demaniali comprese nelle circoscrizioni territoriali di cui all'articolo 5, comma 7, nonchè dai proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 15. 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;

b) dagli eventuali proventi derivanti dalle cessioni di impianti di cui all'articolo 17, comma 3, lettere a) e b);

c) da una quota, non superiore al 30 per cento, del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel porto di competenza, determinata con decreto del Ministro della marina mercantile;

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-*quater*, comma 3, della legge 5 agosto 1978, n. 468, 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 disposizione del presidente dell'autorità portuale ai sensi dell'articolo 18, 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.

È approvato.

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.

È approvato.

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 unitariamente designati dalle organizzazioni delle imprese di cui agli articoli 15 e 17, nonchè da tre rappresentanti eletti dai lavoratori delle imprese operanti in porto; la commissione è 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 delle autorizzazioni e delle concessioni di cui rispettivamente agli articoli 15 e 17, nonchè 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, composta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero della marina mercantile, che la presiede, da tre rappresentanti delle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato nazionale di coordinamento degli utenti e degli operatori portuali, 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 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.

È approvato.

Art. 15.

(Operazioni portuali)

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

2. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime 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 di 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 al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.

4. Ai fini del rilascio delle autorizzazioni di cui al comma 3 da parte dell'autorità competente, il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina :

a) i requisiti di carattere personale e tecnico-organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità degli operatori e delle imprese richiedenti, adeguati alle attività da espletare, tra i quali la presentazione di un programma operativo e la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze comprendente anche i quadri dirigenziali;

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

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

d) i criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di idonea cauzione. Tali autorizzazioni non rientrano nel numero massimo di cui al comma 7.

5. Le tariffe delle operazioni portuali di cui al comma 1 sono pubbliche. Le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 devono comunicare all'autorità portuale o, laddove non istituita, all'autorità marittima le tariffe massime che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni successiva variazione, anche ai fini di cui al comma 7.

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 17, 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.

7. L'autorità portuale, o, laddove non istituita, l'autorità marittima, sentita la commissione consultiva locale, determinano all'inizio di ogni anno il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate ai sensi del comma 3, in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore. 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

obbligare le imprese stesse alla rideterminazione delle tariffe ritenute eccessivamente elevate in proporzione ai costi.

È approvato.

Art. 16.

*(Fornitura di prestazioni di lavoro e associazione
del lavoro portuale)*

1. Qualora il personale alle dipendenze delle imprese di cui all'articolo 15, ivi compreso il personale impiegato in regime di mobilità temporanea, ai sensi dell'articolo 21, comma 3, non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le medesime imprese stipulano, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, contratti con le società o le cooperative di cui all'articolo 19, comma 1, lettera *b*) della presente legge, per la fornitura di mere prestazioni di lavoro.

2. In ogni porto ove non siano costituite le società o le cooperative di cui all'articolo 19, comma 1, lettera *b*), le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sentite le commissioni consultive locali, possono istituire, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, una associazione del lavoro portuale per far fronte alle fluttuazioni del traffico, garantendo una maggiore efficienza all'attività del porto. Tali associazioni, a partire dal 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, possono essere istituite anche nei porti ove sono operanti le società o le cooperative di cui al predetto articolo 19, comma 1, lettera *b*).

3. Le associazioni di cui al comma 2 acquistano personalità giuridica ai sensi dell'articolo 12 del codice civile ; ad esse si applicano le disposizioni di cui al libro primo, titolo II, capo II, del codice civile per le associazioni riconosciute, ad eccezione dell'articolo 17 del medesimo codice. Possono essere soci dell'associazione esclusivamente le imprese operanti nel porto, le rappresentanze dei lavoratori e l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima. L'associazione persegue lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese di cui agli articoli 15 e 17, nonché di svolgere attività di formazione e riqualificazione professionale nell'ambito portuale.

4. Sono organi delle associazioni di cui al comma 2 e, a norma dello statuto, ne regolano l'attività:

- a*) l'assemblea dei soci;
- b*) il comitato, eletto dall'assemblea dei soci;
- c*) il direttore, nominato dal comitato.

5. Le associazioni hanno alle proprie dipendenze un contingente di lavoratori portuali determinato quantitativamente e qualitativamente dall'assemblea dei soci, dando priorità nelle assunzioni a personale che dovesse risultare comunque in esubero a seguito dell'applicazione degli articoli 18, 19 e 21. Ai dipendenti dell'associazione si applicano il contratto di lavoro vigente per i lavoratori delle imprese di cui agli

articoli 15 e 17, nonché i relativi trattamenti previdenziali e assistenziali. In sede di contrattazione integrativa aziendale, sono stabilite le clausole relative al trattamento dei dipendenti durante le giornate in cui non sono impiegati presso imprese.

È approvato.

Art. 17.

(Concessione di aree e banchine)

1. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 15, per l'espletamento delle operazioni portuali nonché di attività relative ai passeggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed industriale. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto, in linea con le direttive comunitarie. Per le iniziative di maggiore rilevanza, previa delibera del comitato portuale, il presidente dell'autorità portuale può concludere, con le modalità sopra indicate, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

2. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 1 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

3. Con il decreto di cui al comma 1 sono, altresì, indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare in rapporto alla durata della concessione, agli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, ovvero al solo valore delle aree qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione;

c) i criteri cui devono attenersi le autorità portuali o marittime nel rilascio delle concessioni al fine di riservare nell'ambito portuale spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non concessionarie.

4. Ai fini del rilascio della concessione di cui al comma 1 è richiesto che i destinatari dell'atto concessorio:

a) presentino, all'atto della domanda, un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto;

b) possiedano adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi;

c) prevedano un organico di lavoratori rapportato al programma di attività di cui alla lettera a).

5. In ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione, non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

6. L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima sono tenute ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività di cui al comma 4, lettera a).

7. La mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al comma 4, lettera a), senza giustificato motivo, possono dar luogo all'adozione di provvedimenti sanzionatori fino alla revoca dell'atto concessorio.

È approvato.

CAPO II

TRASFORMAZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI, COMPAGNIE E GRUPPI PORTUALI

Art. 18.

*(Trasformazione in società
delle organizzazioni portuali)*

1. I presidenti delle autorità portuali, all'atto della nomina, sono altresì preposti, con funzioni di commissari governativi, alla gestione delle organizzazioni portuali in ordine alle attività di cui ai commi 3 e 4; contestualmente cessano dalle loro funzioni gli organi deliberativi ed esecutivi delle medesime organizzazioni.

2. I presidenti delle autorità portuali, nell'esercizio delle funzioni di cui ai commi 3 e 4, sono assistiti da un esperto in materia finanziaria e contabile nominato dal Ministro della marina mercantile, nonché da un esperto in materia societaria, nominato dal comitato portuale. I relativi compensi sono fissati nei decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni portuali fino al 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore della presente legge, e delle autorità portuali successivamente a tale data.

3. I presidenti, entro il 31 dicembre dell'anno di entrata in vigore della presente legge, ovvero entro sei mesi dal loro insediamento se il primo termine è più breve, deliberano la trasformazione delle organizzazioni portuali in società secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali, nonché in altri settori del trasporto o industriali. A tal fine i presidenti provvedono:

a) alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero alla collocazione sul mercato delle partecipazioni nelle società costituite o controllate;

c) alla cessione a titolo oneroso, anche in *leasing*, ovvero all'affitto a tali società ovvero a imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 15 e 17 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

4. Fino alla delibera di trasformazione i presidenti assicurano la continuità della gestione corrente delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse affluenti alle organizzazioni portuali ai sensi dalla normativa vigente. I presidenti, fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, trasmettono al Ministro della marina mercantile, entro quarantacinque giorni dalla nomina, una situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni portuali, riferita al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di entrata in vigore della presente legge, corredata della relazione del collegio dei revisori dei conti.

5. I beni demaniali in amministrazione alle organizzazioni portuali sono trasferiti, non appena insediate, alle autorità portuali nella cui circoscrizione territoriale insistono.

6. Nei porti sedi di organizzazioni portuali, ove non si costituisca, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, l'autorità portuale, le funzioni di cui ai commi 1, 3 e 4 del presente articolo sono esercitate dall'autorità marittima. Non si applicano le disposizioni di cui al comma 2.

È approvato.

Art. 19.

(Trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali)

1. Le compagnie ed i gruppi portuali, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si trasformano:

a) in una società, secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) ovvero, in una società, secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, che a sua volta costituisce rispettivamente, una società o una cooperativa per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali ed una società o una cooperativa per la fornitura di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro.

2. Le società o le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società o le cooperative costituite su iniziativa dei

membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della data di entrata in vigore della presente legge, nonchè di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla predetta data. Le società o cooperative costituite dalla società di cui al comma 1, lettera *b*), debbono avere separati bilanci, una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali; i dipendenti dell'una, e i soci nel caso di cooperativa, non possono essere dipendenti o soci dell'altra.

3. Le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

4. Entro la data di cui al comma 1, le compagnie ed i gruppi portuali possono procedere, secondo la normativa vigente in materia, alla fusione con compagnie viciniori, anche al fine di costituire, nei porti di maggior traffico, un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

È approvato.

Art. 20.

(Agevolazioni fiscali)

1. Per la trasformazione in società e in cooperative delle compagnie e dei gruppi portuali, ivi compresi i gruppi ormeggiatori e barcaioi, nonchè delle organizzazioni portuali, si applica il disposto dell'articolo 122 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni.

2. Le operazioni di cui al comma 1 sono soggette ad imposta sostitutiva di quelle di registro, ipotecarie e catastali e delle tasse sulle concessioni governative nella misura fissa di lire 100.000; tali operazioni non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

È approvato.

Art. 21.

(Disposizioni in materia di personale)

1. I lavoratori portuali, iscritti alla data di entrata in vigore della presente legge nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e gli addetti a tale data in servizio presso le compagnie e gruppi portuali, transitano, in continuità di rapporto di lavoro, nelle società di cui all'articolo 19.

2. Il personale delle organizzazioni portuali è trasferito alle dipendenze delle autorità portuali, in continuità di rapporto di lavoro e conservando il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data del trasferimento, nonchè *ad personam*, il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Il personale di cui al presente comma che, successivamente alla

determinazione dell'organico da parte di ciascuna autorità portuale, risulti in esubero è conservato alle dipendenze dell'autorità stessa in posizione di soprannumero ed è assoggettato, con decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, a mobilità secondo le procedure di cui agli articoli 32, 33, 34 e 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, al fine di colmare le eventuali vacanze in organico che si possono determinare in altre autorità portuali.

3. Il personale di cui al comma 2, collocato in posizione di soprannumero e non impiegato presso altre autorità portuali, nonché i lavoratori dipendenti dalle compagnie e gruppi portuali che risultino in esubero alle società di cui all'articolo 19, sono impiegati in regime di mobilità temporanea ai sensi del presente articolo, con delibera dei presidenti delle autorità portuali, sentito il comitato portuale e le commissioni consultive locali, nell'ambito di criteri indicati da un apposito decreto del Ministro della marina mercantile, sentita la commissione consultiva centrale, dalle società costituite ai sensi dell'articolo 5, comma 5, dalle società di cui all'articolo 18, comma 3, dalle altre imprese di cui agli articoli 15 e 17. Tali società ed imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre del quarto anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma.

4. Il personale, impiegato in mobilità temporanea ai sensi del comma 3, conserva, in continuità di rapporto di lavoro, il trattamento previdenziale e pensionistico in essere alla data dell'impiego temporaneo, nonché *ad personam* il trattamento retributivo, mantenendo l'eventuale importo differenziale fino a riassorbimento. Le società e le imprese di cui al comma 3 provvedono, per il periodo di impiego temporaneo, alla corresponsione a tali lavoratori della retribuzione e di tutti i trattamenti accessori. Il trattamento normativo, gli orari e le condizioni di lavoro del personale di cui al comma 3 sono determinati a seguito di contrattazione collettiva con le società e le imprese che lo impiegano.

5. Il personale dipendente da organizzazioni portuali che insistono in porti nei quali non è costituita l'autorità portuale è collocato in posizione di soprannumero alle dipendenze dell'autorità portuale più vicina; ad esso si applicano le disposizioni dei commi 2, 3 e 4.

6. Le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sulla base di criteri indicati con decreto del Ministro della marina mercantile, concedono alle società ed imprese di cui al comma 3 una riduzione degli oneri di autorizzazione o di concessione, tenendo conto dell'eventuale differenziale retributivo e degli oneri previdenziali e pensionistici che si determinano a carico delle medesime per effetto dell'impiego in mobilità temporanea dei lavoratori di cui al comma 3.

7. Entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, il Governo presenta al Parlamento un apposito provvedimento contenente idonee soluzioni al problema dello squilibrio occupazionale nei porti, anche attraverso il ricorso a forme di mobilità e di pensionamento anticipato.

È approvato.

CAPO III

DISPOSIZIONI FINALI, TRANSITORIE
E FINANZIARIE

Art. 22.

(Norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro)

1. È fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 15, 17, 18 e 19 di assumere lavoratori già posti in pensionamento anticipato ai sensi delle norme vigenti in materia.

2. I lavoratori delle imprese operanti in porto, nonché i dipendenti delle associazioni di cui all'articolo 16, sono iscritti in appositi registri tenuti dall'autorità portuale, o, laddove non istituita, dall'autorità marittima. Ad essi si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e successive modificazioni, ed alla legge 23 dicembre 1978, n. 833, e successive modificazioni. Le unità sanitarie locali competenti per territorio curano l'osservanza delle predette disposizioni.

3. Al fine di assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 152, ratificata ai sensi della legge 19 novembre 1984, n. 862, nonché di dare attuazione alle direttive comunitarie in materia, il Governo, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministro della sanità, un regolamento contenente le disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro applicabili alle operazioni portuali.

4. Ai lavoratori già cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale ai sensi dell'articolo 156, primo comma, n. 2, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, si applica il trattamento di cui all'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222.

5. Il beneficio di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, è differito al 31 dicembre 1993, nel limite di ulteriori mille unità. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente negli anni 1992 e 1993, è prorogato fino al 30 giugno 1994.

6. Ai lavoratori, soci o dipendenti delle imprese operanti in porto ai sensi degli articoli 15, 17, 18 e 19, alla scadenza del beneficio di cui al comma 5 del presente articolo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

È approvato.

Art. 23.

(Norme assistenziali)

1. Il Ministro della marina mercantile può, con decreto da emanarsi di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, imporre a carico delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalità stabilite dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo è destinato all'assistenza ed alla tutela della integrità fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie, ivi compresa la gestione ed amministrazione della Casa di soggiorno per lavoratori portuali nel comune di Dovadola, ed è devoluto ad una gestione speciale autonoma che subentra, a tutti gli effetti patrimoniali e finanziari, al bilancio speciale di cui al regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269.

2. La gestione speciale di cui al comma 1 è amministrata dal Ministero della marina mercantile mediante un comitato composto da tre funzionari della direzione generale del lavoro marittimo e portuale, di cui uno avente qualifica di dirigente generale con funzioni di presidente, da un funzionario in rappresentanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un funzionario in rappresentanza del Ministero delle finanze e da due funzionari della ragioneria centrale del Ministero della marina mercantile. I compiti di segretario sono svolti da un funzionario della competente divisione della direzione generale del lavoro marittimo e portuale.

3. A decorrere dal 1º gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge la misura di cui al comma 1 può essere rideterminata annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, prendendo in considerazione l'incremento percentuale del costo della vita accertato dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) nell'anno precedente.

4. Il decreto di cui al comma 1 stabilisce altresì le norme volte a regolare il procedimento di acquisizione delle entrate e di erogazione delle spese, le attribuzioni del comitato ed i compensi relativi al suo funzionamento, nonché l'amministrazione e la contabilità della gestione di cui al medesimo comma 1.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, è abrogato il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, da legge 3 marzo 1932, n. 269.

È approvato.

Art. 24.

(Trasferimento al Ministero della marina mercantile del servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

1. Dal 1º gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, il servizio per l'escavazione dei porti marittimi nazionali, istituito con regio decreto 27 febbraio 1927, e successive modificazioni ed integrazioni, cessa di appartenere al Ministero dei lavori pubblici ed è trasferito alle dipendenze del Ministero della marina mercantile.

2. Con decreto dei Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, da emanarsi, sentito il Ministro del tesoro, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, saranno stabilite le modalità ed i criteri per il trasferimento del personale e dei mezzi, con i relativi cantieri, appartenenti al servizio di cui al comma 1.

3. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, emana le norme per il funzionamento del servizio di cui al comma 1.

4. Dalla data di cui al comma 1, sono istituiti nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile appositi capitoli rispettivamente per l'acquisizione, l'ammodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonchè per la gestione del servizio per l'escavazione dei porti, con contestuale riduzione dei corrispondenti capitoli nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

È approvato.

Art. 25.

(Norme transitorie e abrogative)

1. Rimangono in vigore le norme legislative, regolamentari e statutarie che disciplinano le organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società ai sensi dell'articolo 18.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, emana un decreto recante modifiche alle procedure amministrative riguardanti le merci trasportate tra porti nazionali in modo da uniformarle alle procedure vigenti per il trasporto terrestre.

3. I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all'articolo 4.

4. 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.

5. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono revocate le autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali e le

concessioni di aree e banchine portuali in atto qualora l'impresa autorizzata o il concessionario non abbiano i requisiti di cui agli articoli 15 e 17, ovvero non svolgano un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dall'autorità marittima. Gli indennizzi, eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni di cui al presente comma, sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui è affidata in concessione la relativa area ai sensi dell'articolo 17.

6. I contributi delle province e dei comuni chiamati a concorrere alle spese sostenute dai consorzi autonomi dei porti, secondo le disposizioni di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni, di cui al regolamento approvato con regio decreto 11 aprile 1926, n. 736, nonché di cui al testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, non sono più erogati a partire da quelli esigibili dal 1^o gennaio 1993 e riguardanti le spese effettuate dai consorzi negli anni a partire dal 1991.

7. Ai fini del completamento di opere ed impianti portuali in corso di realizzazione, le autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nelle convenzioni in atto con i Ministeri e le regioni competenti.

8. Sono abrogate le disposizioni del testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge.

9. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Sono altresì abrogati, a partire dal centoventesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 108; 109; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, primo, secondo e terzo comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1172 e 1279 del codice della navigazione, nonché gli articoli contenuti nel libro primo, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, per le parti afferenti la navigazione marittima.

È approvato.

Art. 26.

(Copertura finanziaria)

1. Le rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali per la copertura dei disavanzi al 31 dicembre 1992, ammontanti a complessive lire 725.000 milioni, nonché gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali e al trattamento di fine servizio per i lavoratori soci ed addetti delle compagnie portuali, maturati alla medesima data per complessive lire 525.000 milioni, sono posti a carico dello Stato, che provvede direttamente al relativo pagamento.

2. Al relativo onere, da iscriverne nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile in ragione di lire 120.000 milioni per

ciascuno degli anni dal 1994 al 2005, si provvede mediante utilizzo delle entrate derivanti per effetto del comma 3.

3. Il gettito delle tasse e dei diritti marittimi di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni e integrazioni, è acquisito, a partire dal 1° gennaio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, al bilancio dello Stato. Entro sessanta 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 della tassa portuale sulle merci e sui passeggeri sbarcati e imbarcati e a rideterminare le aliquote e le modalità di riscossione delle tasse e dei diritti 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, nonchè al fine di garantire l'equilibrio di bilancio delle autorità portuali e di assicurare l'integrale copertura degli oneri derivanti dall'applicazione dei commi 1 e 2. Tali aliquote e modalità di riscossione possono essere periodicamente adeguate, con gli stessi criteri, finalità e modalità.

4. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 22, comma 5, valutato in lire 22 miliardi, si provvede, per l'anno 1993, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È approvato.

Do quindi lettura del testo degli articoli dall'1 al 7 comprensivi di proposte di correzione formale e di coordinamento formulate dal relatore:

CAPO I

ORDINAMENTO E ATTIVITÀ PORTUALI

Art. 1.

(Finalità della legge)

1. La presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonchè all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

2. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), oltre alle competenze ad esso attribuite dalla legge 4 giugno 1991, n. 186 e dalla presente legge, ha compiti di

programmazione in ordine alla dotazione infrastrutturale degli scali, alla valorizzazione del ruolo di ciascun porto nel sistema nazionale dei trasporti, al loro sviluppo in relazione al bacino di utenza. I relativi compiti istruttori sono affidati al Segretariato del CIPET.

3. I compiti di programmazione di cui al comma 2 del presente articolo, nonché le competenze di cui agli articoli 4, commi 11 e 12; 5, commi 7 e 8; 12, comma 1, lettera *d*), sono esercitati di intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4. Il comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, è abrogato.

Art. 2.

(Organizzazioni portuali, autorità portuali e autorità marittime)

1. Sono organizzazioni portuali ai sensi della presente legge:

a) il Provveditorato al porto di Venezia, di cui al regio decreto-legge 14 marzo 1929, n. 503, convertito dalla legge 8 luglio 1929, n. 1342, e successive modificazioni ed integrazioni;

b) il Consorzio autonomo del porto di Genova, di cui al testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, e successive modificazioni ed integrazioni;

c) l'Ente autonomo del porto di Palermo, di cui alla legge 14 novembre 1961, n. 1268;

d) il Consorzio per il porto di Civitavecchia, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 223;

e) l'Ente autonomo del porto di Trieste, di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 589, e successive modificazioni ed integrazioni;

f) l'Ente autonomo del porto di Savona, di cui alla legge 1º marzo 1968, n. 173, e successive modificazioni ed integrazioni;

g) il Consorzio autonomo del porto di Napoli, di cui al decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 marzo 1974, n. 46, e successive modificazioni ed integrazioni;

h) le aziende dei mezzi meccanici di cui alla legge 9 ottobre 1967, n. 961, e successive modificazioni ed integrazioni;

i) i consorzi costituitisi nei porti di Bari e di Brindisi.

2. Sono autorità portuali ai sensi della presente legge gli enti di cui all'articolo 5.

3. Sono autorità marittime ai sensi della presente legge i soggetti di cui agli articoli 16 e 17 del codice della navigazione.

Art. 3.

(Classificazione dei porti)

1. I porti marittimi nazionali sono classificati nelle seguenti categorie:

a) categoria I: porti di preminente interesse nazionale;

b) categoria II: porti di rilevanza economica internazionale, al di là del bacino del Mediterraneo;

c) categoria III: porti di rilevanza economica mediterranea e nazionale;

d) categoria IV: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Appartengono alla categoria I i porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e individua i porti di categoria I.

3. Appartengono alle categorie II, III e IV i porti, o specifiche aree portuali, aventi le seguenti funzioni:

a) commerciale;

b) industriale e petrolifera;

c) servizio passeggeri;

d) peschereccia;

e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di categoria II, III e IV e l'appartenenza di ogni scalo alle categorie medesime sono determinate, sentite le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, con delibera del CIPET, nel quadro della programmazione di settore dal medesimo elaborata, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale, inframediterraneo o nazionale, tenendo conto dei seguenti criteri:

a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti;

b) capacità operativa degli scali derivante dalle caratteristiche funzionali degli impianti e delle attrezzature, sia per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri sia per il carico, lo scarico, la manutenzione e il deposito delle merci nonché delle attrezzature e dei servizi idonei al rifornimento, alla manutenzione, alla riparazione ed alla assistenza in genere delle navi e delle imbarcazioni;

c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.

5. Ai fini di cui al comma 4 il CIPET predispose, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno schema di delibera, che è trasmesso alle regioni, le quali esprimono parere entro i successivi trenta giorni. Decorso inutilmente tale termine si intende che il parere sia reso in senso favorevole. Lo schema di delibera, con le eventuali modificazioni apportate a seguito del parere delle regioni, è successivamente trasmesso alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica per l'espressione del parere, nei termini previsti dai rispettivi regolamenti, da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia; decorsi i predetti termini il CIPET delibera in via definitiva. Alla seduta del CIPET all'uopo dedicata sono invitati, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, secondo periodo, della legge 4 giugno 1991, n. 186, i presidenti delle giunte regionali che hanno espresso parere contrario.

6. La revisione dei criteri di cui al comma 4, nonché della classificazione dei singoli scali, avviene su iniziativa delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, delle regioni o del CIPET e comunque ogni tre anni, con la procedura di cui al comma 5. In sede di prima applicazione della presente legge la revisione è disposta dopo cinque anni dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

7. Le amministrazioni dello Stato, le regioni, gli enti locali, le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, le autorità portuali, le autorità marittime e, in sede di prima applicazione, le organizzazioni portuali, le compagnie e i gruppi portuali sono tenuti a fornire tempestivamente al Segretariato del CIPET i dati necessari agli adempimenti di cui al presente articolo.

Art. 4.

*(Programmazione e realizzazione delle opere portuali.
Piano regolatore portuale)*

1. Nei porti di categoria II, III e IV, con esclusione dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), l'ambito portuale e l'assetto complessivo del porto sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che inoltre individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree e delle opere con esclusivo riferimento alle operazioni portuali e alle attività connesse. Il piano regolatore è approvato, in deroga alla legislazione urbanistica, con le procedure di cui ai commi 2, 3 e 4 e produce gli effetti giuridici della variante agli strumenti urbanistici. La realizzazione nell'ambito portuale di opere previste dal piano non è soggetta a concessione edilizia.

2. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano è adottato dal comitato portuale. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano è invece adottato dall'autorità marittima previa intesa con i comuni interessati. Il piano è quindi inviato per il parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine il parere si intende reso in senso favorevole.

3. Esaurita la procedura di cui al comma 2, il piano relativo a porti di categoria II, con le eventuali modifiche richieste nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è trasmesso ai consigli regionali e, per i porti nei quali è istituita l'autorità portuale, ai consigli comunali competenti per territorio, i quali esprimono parere entro sessanta giorni dal ricevimento dell'atto. Decorso inutilmente tale termine il parere si intende reso in senso favorevole. Il piano è quindi sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi della normativa vigente in materia. In caso di parere favorevole del consiglio regionale e del consiglio comunale, ovvero di inutile decorso del termine, il piano è approvato con decreto emanato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e della difesa. In caso di parere contrario ovvero recante osservazioni espresso dal consiglio regionale o dal consiglio comunale, il piano è sottoposto,

per l'approvazione definitiva, alla deliberazione del CIPET; alla seduta all'uopo dedicata sono invitati rappresentanti della regione o del comune che si sono espressi in senso contrario ovvero che hanno formulato osservazioni al piano.

4. Il piano relativo a porti di categoria III e IV, esaurita la procedura di cui al comma 2, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.

5. Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all'articolo 3, comma 3, lettera *b*), e alle relative varianti, è allegato un rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991.

6. All'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, il numero 1 è sostituito dal seguente:

«1) le opere marittime relative ai porti di categoria I e II, con ripartizione dei finanziamenti tra Stato e regioni da definirsi con legge; le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonchè per la difesa delle coste».

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di categoria III e IV.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di categoria II e III. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di categoria IV. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano alle regioni a statuto speciale nei limiti dei rispettivi statuti.

9. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine, nonchè l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

10. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, sentite le regioni interessate, predispone uno schema di piano per il più razionale utilizzo e per la valorizzazione delle infrastrutture portuali nelle regioni meridionali. Il piano è quindi sottoposto all'approvazione definitiva del CIPET.

11. Il Ministro della marina mercantile, in conformità ai criteri di priorità indicati con direttive del CIPET e sulla base delle proposte contenute nei piani operativi triennali predisposti dalle autorità portuali, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, lettera *a*), individua annualmente le opere di cui al comma 9 del presente articolo, da realizzare nei porti di categoria II e III e ne dà comunicazione al CIPET ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991, n. 186.

12. Per gli interventi da attuarsi dalle regioni, in conformità ai piani regionali dei trasporti o ai piani di sviluppo economico-produttivo, il CIPET emana direttive di coordinamento.

Art. 5.

(Autorità portuale)

1. Nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Trieste e Venezia è istituita l'autorità portuale con i seguenti compiti, in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali, di cui all'articolo 15, comma 1, e delle altre attività esercitate nell'ambito portuale;

b) manutenzione delle parti comuni dell'ambito portuale, previa convenzione con il Ministero dei lavori pubblici che preveda l'utilizzazione dei fondi all'uopo disponibili sullo stato di previsione della medesima Amministrazione;

c) fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale, nè coincidenti nè strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 15, comma 1, individuati con decreto del Ministro della marina mercantile, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico, gode di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge, è esclusa dalla applicazione della legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro del tesoro. Il conto consuntivo delle autorità portuali è allegato allo stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'esercizio successivo a quello nel quale il medesimo è approvato.

4. Il controllo di legittimità sulla gestione della autorità portuale è esercitato dalla Corte dei conti con le modalità previste dagli articoli 4, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

5. Per l'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), l'autorità portuale promuove la costituzione, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria, di una o più società tra le imprese operanti in porto ovvero ricorre a contratti di appalto.

6. Le autorità portuali non possono in alcun caso, nè direttamente nè attraverso la costituzione o la partecipazione in società, esercitare la gestione delle operazioni portuali di cui all'articolo 15, comma 1, e di ogni altra attività strettamente connessa.

7. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, sentito il CIPET, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Salvo quanto disposto dal comma 9 del presente articolo e nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 12, decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, previa deliberazione del CIPET, che può essere adottata anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio,

industria, artigianato e agricoltura, possono essere istituite ulteriori autorità in porti di categoria II non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico non inferiore a tre milioni di tonnellate annue o a 200.000 *twenty feet equivalent unit* (TEU), ovvero che, in relazione al bacino di utenza, al numero dei passeggeri, all'assetto produttivo del territorio interessato, al valore innovativo delle tecnologie e delle strutture impiegate, al programma di sviluppo proposto esercitino un ruolo di crescente rilievo per l'economia generale e per il sistema dei trasporti.

9. Nei limiti delle disponibilità finanziarie di cui all'articolo 12, a decorrere dal 1º gennaio 1995 può essere disposta l'istituzione, previa verifica dei requisiti e nel rispetto delle procedure di cui al comma 8, di autorità portuali nei porti di Marina di Carrara, Messina, Olbia, Piombino, Salerno e Taranto.

10. Le autorità portuali possono essere soppresse, con la procedura di cui al comma 8, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno le condizioni di cui al medesimo comma 8.

Art. 6.

(Organi dell'autorità portuale)

1. Sono organi dell'autorità portuale:

- a) il presidente;
- b) il comitato portuale;
- c) il segretariato generale;
- d) il collegio dei revisori dei conti.

2. Gli emolumenti del presidente e dei componenti del collegio dei revisori dei conti, nonché i gettoni di presenza dei componenti del comitato portuale, sono determinati entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il Ministro del tesoro.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, il presidente dell'autorità portuale è dichiarato decaduto dalla nomina ed il comitato portuale è sciolto qualora:

- a) decorso il termine di cui all'articolo 8, comma 3, lettera a), il piano operativo triennale non sia approvato nel successivo termine di trenta giorni;
- b) non risultino conseguiti gli obiettivi del piano di cui allo stesso articolo 8, comma 3, lettera a);
- c) il conto consuntivo evidenzi un disavanzo.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro della marina mercantile nomina altresì un commissario, che esercita le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso.

Art. 7.

(Presidente dell'autorità portuale)

1. Il presidente è nominato con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET, nell'ambito di una terna di esperti di

massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla regione, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 5, comma 7. La terna è comunicata al Ministro della marina mercantile tre mesi prima della scadenza del mandato. Il Ministro, con atto motivato, può chiedere di comunicare entro trenta giorni dalla richiesta una seconda terna di candidati nell'ambito della quale effettuare la nomina. Qualora non siano pervenute nei termini tutte le designazioni il Ministro, sentito il CIPET, nomina il presidente nell'ambito delle designazioni pervenute. Qualora non pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro, sentito il CIPET, nomina il presidente autonomamente.

2. Il presidente ha la rappresentanza dell'autorità portuale, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. In sede di prima applicazione della presente legge il mandato dei presidenti delle autorità portuali è determinato in cinque anni e la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro della marina mercantile entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Si applicano le disposizioni di cui al comma 1, terzo, quarto e quinto periodo.

3. Il presidente dell'autorità portuale:

- a) presiede il comitato portuale;
- b) sottopone al comitato portuale, per l'approvazione, il piano operativo triennale;
- c) sottopone al comitato portuale, per l'adozione, il piano regolatore portuale;
- d) sottopone al comitato portuale gli schemi di delibera riguardanti il bilancio preventivo, il conto consuntivo e il trattamento del segretario generale, nonché il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale della segreteria tecnico-operativa;
- e) propone al comitato portuale gli schemi di delibere riguardanti la costituzione delle società o i contratti di appalto, di cui all'articolo 5, comma 5;
- f) provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché alla promozione, al coordinamento e al controllo delle attività commerciali e dei servizi portuali;
- g) esprime parere al Ministro della marina mercantile sugli adeguamenti delle tariffe di pilotaggio, nonché al capo del compartimento marittimo sugli adeguamenti delle tariffe relative al servizio di rimorchio marittimo;
- h) amministra le aree ed i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 5, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 del codice della navigazione e delle relative norme di attuazione;
- i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale dagli articoli 15 e 17, con le modalità ivi specificate, e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli articoli stessi, determinando l'ammontare dei relativi canoni, nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro della marina mercantile, di cui, rispettivamente, all'articolo 15, comma 4, e all'articolo 17, commi 1 e 3;

l) promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale di cui all'articolo 16, assumendo, direttamente o attraverso persona all'uopo delegata, la rappresentanza dell'autorità portuale negli organi statutari dell'associazione stessa;

m) assicura la navigabilità nell'ambito portuale, e provvede, con le modalità di cui all'articolo 5, comma 5, al mantenimento dei fondali sulla base di progetti sottoposti al visto del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale;

n) esercita le competenze di cui all'articolo 18;

o) esercita i compiti previsti dall'articolo 2, comma 5, della legge 12 luglio 1991, n. 202, in materia di delimitazione delle zone franche, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.

Le proposte di correzione formale e di coordinamento, non essendovi osservazioni, risultano approvate.

Passiamo alla votazione finale.

PISCHEDDA. Dichiaro il mio voto favorevole sul provvedimento in esame; esso rappresenta lo sforzo comune di innovare l'attività nei nostri porti tenendo conto delle condizioni nelle quali si trovano oggi ad operare.

Sono convinto che esistano degli elementi di innovazione reale nel testo che abbiamo approvato, anche se permangono ancora delle tracce di una storia precedente che non è facile, forse non è neanche giusto, cancellare. Del resto, sono convinto che quel processo di rinnovamento di cui i nostri porti hanno bisogno con questo provvedimento si avvii in maniera consistente.

CAPPELLI. Dichiaro il mio voto favorevole sul provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Esprimo il voto favorevole a nome del Gruppo della Democrazia cristiana. Dichiaro la mia soddisfazione per il fatto che la Commissione sia giunta al termine di un lavoro così difficile. Vorrei ringraziare in modo particolare il relatore per il suo impegno e il ministro Tesini per la sua presenza. A mio avviso, è stato portato a conclusione un ottimo lavoro e mi auguro che ciò sia di premessa per affrontare positivamente anche altre problematiche.

Ringrazio tutti i colleghi perchè, al di là delle diverse valutazioni e posizioni, siamo riusciti ad esprimere valutazioni comuni che fanno onore all'impegno e alla responsabilità con cui si è affrontata la questione.

Sappiamo bene che se le cose nascono con responsabilità comune in un domani potranno essere gestite con la stessa responsabilità. Mi auguro che questo cammino possa essere proprio anche di altri provvedimenti.

Presidenza del Presidente FRANZA

NERLI. Signor Presidente, correrebbe l'obbligo di una dichiarazione di voto più articolata di quanto non lo consenta l'ora a cui siamo giunti.

Vorrei sottolineare che ritengo importante che sia stato concluso l'*iter* relativo ad un provvedimento che è anche d'iniziativa parlamentare. A questo proposito ringrazio il relatore e tutti i componenti della Commissione per lo sforzo compiuto. Di questi tempi approvare un disegno di legge d'iniziativa parlamentare non è un fatto scontato. Ciò rappresenta un fatto importante per il nostro ramo del Parlamento, sia sul piano politico che su quello della funzionalità.

Pur non essendo state accolte alcune indicazioni avanzate con il nostro disegno di legge, l'equilibrio raggiunto in conclusione di questo lavoro può essere considerato da parte nostra positivo.

Pertanto, esprimo un voto favorevole auspicando che, in seconda lettura, alcuni punti che sono rimasti inespressi possano essere specificati meglio. Da questo punto di vista credo che il contributo dato dalla nostra Commissione sia di rilievo. D'altra parte, siamo consapevoli che, in virtù delle scelte operate dalla Commissione bilancio, vi sono delle questioni che in parte rimangono aperte e hanno bisogno di trovare una soluzione più compiuta.

Detto ciò, sottolineo soltanto che dopo un iniziale decreto-legge relativo soltanto al lavoro portuale, sul quale influivano le notevoli pressioni esercitate da parte della CEE, si è cercato di fornire garanzie per i lavoratori di tutti i porti, e si è giunti questa sera ad un risultato importante. Vi sono garanzie che non sono di tipo assistenzialistico; intanto si cerca di garantire un lavoro per tutti i lavoratori occupati nei porti, costruendo processi di transizione. A mio avviso, rappresenta un percorso innovativo anche se avrebbe avuto bisogno su alcuni punti di migliori conclusioni. Ovviamente, ci saranno altri momenti per approfondire quanto ho succintamente espresso. In conclusione confermo il voto favorevole del PDS.

PRESIDENTE. Mi associo a quanto affermato dal collega Fabris; vorrei aggiungere soltanto un ulteriore ringraziamento ai funzionari della Commissione per lo svolgimento di questo delicatissimo lavoro.

Rivolgo un particolare ringraziamento al senatore Pischedda anche a nome del Gruppo socialista; egli ha rappresentato la nostra parte politica in questa difficile opera legislativa.

FAGNI. Signor Presidente, dal momento che da circa vent'anni cerchiamo di approvare questo provvedimento, non è cosa da poco esserci riusciti.

Nonostante ciò il provvedimento non rappresenta al cento per cento ciò che noi avevamo in mente. In ogni momento da parte nostra c'è stata una grande consapevolezza ed un notevole senso di responsabilità; potevamo anche non arrivare a queste conclusioni.

Sappiamo, però, che è meglio approvare una legge parziale che non corrisponde al cento per cento ai *desiderata* di tutti, che agire sulla base di decreti-legge reiterati che hanno inciso in senso molto negativo rispetto all'assetto del lavoro portuale.

Il problema del lavoro è stato sempre al centro di questa legge di riforma; pur ritenendo fondamentale la riforma, l'ammodernamento, la produttività e la funzionalità dei porti in un momento così difficile per il nostro paese, la nostra preoccupazione principale, sentita anche dal Governo, è stata quella di garantire il lavoro ad una parte consistente dei lavoratori portuali.

Pertanto, non esprimo un voto favorevole ma neanche contrario; è un voto di astensione che tiene conto però anche degli aspetti positivi a cui ho fatto riferimento.

Vorrei ringraziare tutti coloro che ci hanno consentito anche sul piano tecnico di non commettere errori e di arrivare, attraverso un progressivo avvicinamento alla migliore soluzione possibile, alla conclusione.

Infine vorrei ringraziare gli stenografi per il lavoro paziente che hanno svolto nel seguire le nostre elucubrazioni mentali.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Signor Presidente, vorrei ringraziare innanzitutto il Comitato ristretto e i singoli Gruppi che hanno consentito di condurre in porto il provvedimento al nostro esame. Ringrazio i funzionari della Commissione, in particolare il dottor Pandolfelli, per l'assistenza continua e i suggerimenti.

Nel Comitato ristretto si sono misurate forze eterogenee che si sono espresse anche con fermezza per difendere interessi legittimi dei lavoratori e delle imprese impegnate nei porti. È stato in ogni caso un lavoro portato avanti con umiltà e forse, solo per questo, portato a termine. Sono grato a tutti coloro che sono stati impegnati in questo lavoro e chiedo scusa se talvolta le mie intemperanze mi hanno fatto dubitare che il provvedimento arrivasse in porto.

Il disegno di legge che approviamo rappresenta uno strumento essenziale per lo sviluppo di una attività precipua del nostro paese che è baciato dalla provvidenza per la sua posizione. L'Italia può tornare ad essere il centro dei traffici mondiali. Comunque rispetto alle aperture verso Est, l'Italia può recitare il suo ruolo antico di grande banchina protesa nel Mediterraneo. Spero che i nostri sforzi ottengano questo risultato nel supremo interesse del paese.

TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Anch'io esprimo compiacimento, anzitutto perchè per la prima volta nel corso di tanti anni un ramo del Parlamento perviene all'approvazione di un disegno di legge di riforma della portualità. È un compiacimento che va oltre la valutazione sulla portata del provvedimento e sottintende, in un momento di crisi generale, il giudizio positivo sulla capacità del Parlamento, quando vuole, di riuscire a fornire risposte a problemi complessi come questo.

Ovviamente il mio ringraziamento va alla Commissione, particolarmente a coloro che più direttamente si sono impegnati, a cominciare dal relatore, dal Presidente e così via. Mi associo anch'io nel

ringraziamento ai funzionari della Commissione i quali con tanta intelligenza e solerzia hanno accompagnato i nostri lavori.

Credo di poter dire che il Governo ha dato un contributo non secondario, consentendo all'unanime richiesta della Commissione di esaminare il decreto-legge sul lavoro portuale nel contesto più generale di una riforma della portualità, ma anche presentando un disegno di legge organico di riforma che nelle sue linee portanti è stato recepito nel testo che giunge all'approvazione.

Considerati i molteplici interessi che vengono coinvolti da questa materia, ho sempre ritenuto che la condizione politica per l'approvazione del disegno di legge fosse quella di realizzare intorno ad esso una convergenza più ampia di quella della maggioranza governativa. È un dato positivo per un verso, ma, d'altro canto, rappresenta anche il limite delle soluzioni che evidentemente risentono dello sforzo di contemperamento di posizioni anche molto distanti fra loro che qui faticosamente siamo riusciti a realizzare.

Mi auguro che il disegno di legge sia rapidamente esaminato dall'altro ramo del Parlamento in una discussione che affronti l'articolato con lo spirito di migliorare il lavoro compiuto e non certo per rimettere in discussione le scelte di fondo. Credo che i porti italiani, il paese, abbiano bisogno di questa legge. Anch'io ritengo che è meglio una legge sia pure con dei limiti piuttosto che nulla. L'importante - l'ho sempre detto - è mettere in moto un processo di trasformazione. Questo è già stato avviato e rivendico un merito al Governo e ai decreti-legge per quello che in questi mesi è avvenuto nel porto di Genova e in altri porti italiani.

In conclusione, sia pure nella consapevolezza dei limiti, come è per tutti i provvedimenti, ma anche del grande significato politico del disegno di legge e nella speranza che la rapida approvazione di esso da parte del Parlamento possa ulteriormente accelerare il processo avviato, il Governo rinnova il più caldo ringraziamento a tutti i membri della Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il testo unificato dei disegni di legge n. 578, n. 652, n. 665 e n. 749, che assumerà il seguente titolo: «Riordino della legislazione in materia portuale».

È approvato.

I lavori terminano alle ore 21,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOLESSA MARISA NUDDA

