

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1531

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CAPRILI, BOLOGNESI, CRUCIANELLI, LUCIO MAGRI, GARAVINI, DE PASQUALE, BOGHETTA, FISCHETTI, RENATO ALBERTINI, AZZOLINA, BACCIARDI, BARZANTI, BERGONZI, BRUNETTI, CALINI, CARCARINO, DOLINO, DORIGO, GALANTE, GORACCI, LENTO, GUERRA, MAIOLO, MANISCO, RAMON MANTOVANI, MARINO, MITA, MUZIO, RUSSO SPENA, SARRITZU, SESTERO GIANOTTI, SPERANZA, TRIPODI, VENDOLA, VOLPONI

Riforma dell'ordinamento portuale

Presentata il 3 settembre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nessuno può seriamente mettere in discussione che sia necessaria una vera e propria riforma dell'ordinamento portuale all'interno di una profonda revisione del sistema trasporti. La stessa Confindustria ha, anche di recente (maggio 1992), sviluppato una pertinente critica.

Già dal 1986, ha sostenuto la Confindustria, il Piano generale dei trasporti aveva rilevato che la quasi totalità delle merci che viaggiano in Italia — materie prime e semilavorati compresi — è trasportata su gomma. Negli altri paesi, invece, il traf-

fico merci si avvale di modalità di trasporto plurime — ferrovie, cabotaggio, idrovie, aereo — con evidenti vantaggi in termini di costi, puntualità nelle consegne, tutela ambientale. Proprio sulla base di queste considerazioni, il Piano sottolineava la necessità di pervenire ad un graduale ma sollecito riequilibrio tra le varie modalità di trasporto, preannunciando strumenti legislativi di settore volti appunto a favorirlo.

A distanza di più di cinque anni — e nonostante l'approvazione nel 1990 di una legge per l'intermodalità (intesa cioè a

incentivare la realizzazione di centri e di sistemi di trasporto intermodali (come *camion* e semirimorchi più treno, *containers* più nave e così via) le cose stanno progredendo con eccessiva lentezza.

Da una recente indagine condotta sempre dalla Confindustria su un insieme rappresentativo di aziende associate, risulta infatti che circa il 94 per cento delle merci che interessano l'industria continua a viaggiare nel nostro territorio su gomma, facendo di noi un caso unico nel mondo industrializzato.

Solo lo 0,1 per cento utilizza il mare.

Questi sono i problemi — noti, oltretutto — da affrontare. Essi devono essere affrontati non certo in una ottica che molto semplicemente si limiti all'equazione « privato uguale efficiente », e per la quale si possa risolvere abolendo le *compagnie portuali* e *svendendo*, come nel caso di Genova, il porto a 900 lire il metro quadrato. In quel caso tutto pare che si concentri sulle compagnie portuali, ed in particolare sulla Compagnia unica lavoratori merci varie di Genova. Iniziò — per non andare troppo indietro con il tempo — l'allora Ministro Prandini nel 1989 con la limitazione — tra l'altro — delle aree delle operazioni portuali in regime di riserva. Poi ci sono stati i Ministri Vizzini e Facchiano.

I tempi di questa vicenda si sono fatti stringenti a partire dall'aprile 1990, quando cioè venne interessata la Corte di giustizia delle Comunità europee relativamente al fatto se l'articolo 110 e seguenti del codice della navigazione risultassero compatibili con il Trattato istitutivo della CEE, soprattutto in materia di concorrenza e di posizioni dominanti.

La Corte nella sua risposta consigliò di superare quello che viene definito il regime monopolistico.

Secondo il tribunale di Genova, in ogni modo, la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee, né esplicitamente né implicitamente, sosterebbe l'abrogazione del citato articolo 110.

Vi sono poi, oltre ad una circolare e ad una interpretazione di questa circolare da parte del Ministro della marina mercan-

tile, significative sentenze dei pretori del lavoro di Genova. In una, del 20 luglio 1992, si ribadisce la permanenza in vigore dell'articolo 110 e si giudica incompatibile la figura del terminalista. In un'altra, del 12 agosto 1992, il pretore ordinava alla VOLTRI TERMINAL EUROPA (società FIAT-IMPRESIT) di servirsi della Compagnia unica lavoratori merci varie per l'esecuzione delle operazioni di carico e scarico e quant'altro rientrasse nell'articolo 110 del codice di navigazione.

Ma perché prendersela proprio con le compagnie? A vedere i dati la questione della « riserva » si ridimensiona di molto.

Ormai i portuali si sono ridotti ad essere poco più di seimila.

In generale le spese di trasporto incidono per circa il 10 per cento sul costo delle merci. All'interno di queste spese di trasporto quella dei costi portuali, con il 4 per cento, rappresenta una « fettina » ben misera se confrontata con il 55 per cento di incidenza dei noli marittimi, o con il 14 per cento delle spese portuali in America.

I costi dei porti del Nord Europa sono più bassi dei nostri, ma non di quanto si vuole far credere: dato un costo italiano medio per *container* di 100, Le Havre è a 95, Amburgo e Rotterdam a 89.

Il vero risparmio non è sui porti, ma sui noli. Gli spedizionieri nel nostro paese fatturano dieci volte di più delle compagnie.

Il trasferimento via ferrovia a Rotterdam è più economico di quello, sempre via ferrovia, verso un porto italiano. Anche il trasferimento su gomma in un porto italiano, per via dei pedaggi autostradali e della mancanza, o quasi, di nodi di interscambio con il mezzo su rotaia, risulta essere più costoso del trasferimento via treno a Rotterdam.

In Italia le attrezzature e gli spazi portuali sono ovunque inadeguati e mancano di coerenti raccordi viari e ferroviari.

Scarsi sono stati gli investimenti nei porti italiani mentre quasi tutti i porti del Mediterraneo nord-occidentale sono stati potenziati con programmi di investimento notevoli.

Questi sono i veri problemi. È risibile la tesi secondo la quale solo l'abrogazione degli articoli 108 e 110 del codice della navigazione produrrebbe l'effetto miracoloso di rendere improvvisamente efficiente un sistema intermodale non ancora in grado di decollare, o di dare al Paese un servizio di cabotaggio oggi inesistente.

Certo, molto è cambiato, non lo vogliamo negare: sono mutati i sistemi di imballaggio e le tecniche operative, ma il lavoro c'è sempre e con esso i lavoratori.

L'avvento della meccanizzazione e della tecnologia non annullano affatto l'obiettivo dell'autogestione del lavoro e neppure la convenienza dello Stato a che il servizio di pubblica utilità da eseguirsi nell'ambito del demanio sia sottoposto a particolari controlli e norme.

Dal 1980 in poi, in effetti, sono state ridotte in maniera generalizzata le squadre e ridotte le addizionali tariffarie; anche gli organici dei lavoratori consortili sono stati ridotti di migliaia di unità. Tutto ciò ha indotto una forte riduzione del lavoro, pari a oltre il 40 per cento. Ma gli utenti, spesso con l'avallo del Ministero, si appropriano dei risparmi da costo del lavoro attraverso l'aumento delle tariffe.

Volendo la liberalizzazione del lavoro nei porti si vuole aprire, in realtà, uno scontro di potere. Si vuole trasferire la concorrenza esistente tra i porti all'interno di ogni porto, scatenando una guerra tra poveri. Ci sarebbero così una redistribuzione del reddito a favore dell'utente senza nessun considerevole beneficio sul livello dei traffici.

Dietro un certo tipo di industrializzazione del lavoro portuale e la conseguente riorganizzazione del lavoro, si cela l'intenzione di disgregare la forza-lavoro fino ai limiti estremi della precarizzazione.

Tutti i modelli di porto-fabbrica proposti vengono presi a prestito da porti non mediterranei, in particolare da quelli belgi, olandesi e tedeschi, dove per arrestare il processo di precarizzazione — anche dopo averlo istituzionalizzato nel cosiddetto « pool » di mano d'opera — si è dovuto comunque mantenere in piedi uno statuto speciale del lavoro portuale stabile

che, anche se non è una vera e propria riserva, per certi versi le assomiglia molto.

Negli ultimi anni conflitti sociali sono stati all'ordine del giorno in tutti i porti europei.

Gli scali italiani, ed in particolare quelli dove operano le compagnie, possono essere considerati, dal punto di vista delle relazioni sindacali, degli scali « tranquilli ».

Le previsioni ottimistiche sullo sviluppo dei traffici, in particolare di quelli concretizzati alla soglia degli anni ottanta, ben presto si sono tradotte in un eccesso di stima; si è, dunque, scatenata una concorrenza sulle principali rotte della navigazione di linea che ha portato ad una depressione dei noli.

Si è aperta, di conseguenza, una nuova fase di scontro tra grandi compagnie di navigazione e utenti da un lato, e sistemi portuali dall'altro, individuati dalla controparte come rigidità da smantellare.

La vera causa che sta dietro la conflittualità in tutti i porti europei, è pertanto l'aver caratterizzato il sistema portuale come un sistema di rigidità che blocca la fluidità della catena di trasporto o a causa della presenza di una forza lavoro organizzata sindacalmente o a causa di grandi compagnie di navigazione e di alcuni detentori di merce, caricatori o spedizionieri che stiano impedendo di progettare, ed in parte realizzare, una specie di rete parallela dei porti, vale a dire degli scali dove non ci sia la presenza di potere pubblico e dove la forza lavoro sia completamente disgregata.

L'attacco alle compagnie portuali ed alle loro prerogative è il preambolo di un attacco alla funzione pubblica dei porti, per l'esautoramento dell'autorità pubblica portuale e, in definitiva, l'integrazione degli scali nelle categorie logistiche di qualche grande impresa multinazionale — sia essa un caricatore, uno spedizioniere o un trasportatore.

Non è vero che, eliminate le compagnie, i servizi portuali costerebbero meno, sarebbero più efficienti e produrrebbero meno conflitti.

Alla grande utenza ed alle grandi compagnie marittime non interessa il minor costo, ma il potere di disporre degli scali, secondo la più classica e scontata logica monopolistica. Non è vero che ci sarebbe un incremento della professionalità, ma è vero l'esatto opposto, cioè ci sarebbe una precarizzazione della forza lavoro.

In conclusione, è ben chiaro per chi vuole guardare obiettivamente il problema, che la produttività e la fortuna di un porto dipendono da una miriade di fattori.

Se vogliamo, per esempio, dirottare verso i porti italiani gli importanti flussi di traffico, imperniati sull'economia del Settentrione italiano, oggi polarizzati dai porti del mare del Nord, il problema resta affidato al trasporto ferroviario. La possibilità di migliorare la nostra posizione sul grande transito europeo è, dunque, affidata al potenziamento delle linee, al loro miglioramento organizzativo ed alla realizzazione di buoni nodi per trasporti multimodali e combinati, appoggiati alla rete ferroviaria, da un lato, ed alla realizzazione di una programmazione del lavoro portuale tramite i sistemi portuali dall'altro.

Insomma occorre arrivare alla realizzazione di un Piano generale dei trasporti.

Cosa è stato fatto concretamente dal 1985-86, anni nei quali un Piano, che non condividiamo per intero, è stato comunque approvato? Poco o niente, se si eccettuano, per l'appunto, i tentativi di abbattere la « riserva » e liberalizzare il lavoro portuale.

Ci sono stati provvedimenti che hanno ridotto drasticamente il costo del lavoro senza che sia stato poi registrato alcun esito positivo in relazione alla quota dei traffici che passano nei nostri porti, che non è affatto aumentata.

In definitiva, non sono stati ridotti i costi delle operazioni portuali, né i tempi di entrata ed uscita delle merci dalle cinte doganali dei porti. Infine, non è neppure migliorata — anzi — l'affidabilità del servizio svolto.

Dobbiamo prendere atto che la minore incidenza del costo del lavoro portuale non si è tradotta in un beneficio per le merci e per i produttori. Ben altre sono infatti le cause dello scarso appeal dei nostri porti:

1) l'autotrasporto è non competitivo, ma è polverizzato;

2) l'industria armatoriale è altrettanto polverizzata e scarsamente internazionalizzata e non è in grado di reggere la concorrenza (trasportiamo con vettori nazionali solo il 20 per cento delle merci che transitano per i nostri porti);

3) la rete ferroviaria è scarsa e mal collegata ai porti;

4) c'è uno scarsissimo sviluppo del trasporto combinato; il che rende il nostro sistema poco affidabile, poco competitivo, poco moderno;

5) i nostri porti presentano deficienze strutturali nelle infrastrutture, nei moli non adatti al moderno trasporto delle merci marittime, nei fondali scarsi, nelle arretrate attrezzature di banchina;

6) vi è un vero e proprio « vecchiume » legislativo.

Si doveva attuare una programmazione (parola *tabù*!) dell'intero settore dei trasporti e, in questo quadro, rendere operativi i « sistemi porti ». L'Assoporti, l'associazione degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici, ha contribuito a bloccare tale riforma. In buona sostanza, ha cercato di difendere la funzione dei propri associati ed al fine di conservare le loro strutture. Si è resa disponibile a diventare il supporto istituzionale per le privatizzazioni dei porti, pur di non vedere gli enti esclusi dalle trasformazioni in atto.

I progetti di legge, pur discutibili, di riforma organica delle gestioni portuali sono stati bloccati in parlamento per aspettare la sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee e creare così presupposti più favorevoli per i sostenitori della liberalizzazione selvaggia dei porti.

Non intendiamo fare qui una proposta completa ed organica, ma solo ribadire tre questioni.

a) la carenza di fondo che emerge da tutta questa vicenda è quella della mancanza di una vera riforma della portualità nazionale e di una programmazione in materia di intermodalità, di sistemi portuali, di specializzazione dei porti, di definizione degli organi gestionali, e tutto all'interno di una nuova politica marittima basata sul potenziamento della nostra flotta. Non è solo una nostra opinione. Nel suo « libro verde per la quarta conferenza nazionale dei trasporti del 1990 » l'Istituto superiore dei trasporti lanciava in merito al trasporto marittimo, un grido d'allarme: « il rischio grave è che la nostra carenza di programmazione si risolva in un assoggettamento alla pianificazione di grandi complessi oligopolistici esteri ». Insomma, se non programma la collettività, programmano i grandi gruppi privati;

b) non dobbiamo liquidare l'attuale patrimonio d'esperienza e professionalità delle compagnie ma viceversa favorire la loro evoluzione, in senso anche imprenditoriale. Una strada difficile che passa attraverso una definizione della riserva del lavoro che comunque deve garantire alle compagnie tutte le operazioni d'imbarco e di sbarco, compresa la conduzione dei mezzi meccanici su ogni tipologia di nave;

c) lo Stato non deve però stare a guardare, o peggio schierarsi per una dannosa liberalizzazione. Servono adeguate forme di sostegno alle compagnie, per la formazione professionale, con aiuti finanziari, con facilitazione contributive e fiscali e servono piene garanzie per i diritti dei lavoratori in merito al salario, alle liquidazioni, eccetera.

Non ultima va superata la situazione inadeguata e confusa esistente in ambito portuale in merito alla sicurezza ed igiene del lavoro.

Siamo dunque per una concezione dinamica dei problemi, compresa la riserva del lavoro, che non è assolutamente da intendersi come impedimento ai processi di introduzione della tecnologia più avanzata ed alla informatizzazione del sistema trasporti.

Il tipo di compagnia che gli utenti vogliono distruggere o non vogliono vedere nascere non è quello della vecchia Compagnia di Facchinaggio che, ridotta ad un ruolo subalterno, accetterebbe anche, ma quello della compagnia intesa come « moderna azienda erogatrice di servizi » che è in grado, per le sue capacità, di saltare l'intermediazione parassitaria e di contrattare direttamente con gli « utenti veri », la tariffa.

La sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 10 dicembre 1991, ha stabilito che: « le compagnie non possono essere esclusivamente composte da maestranze nazionali »; ciò rende opportuno modificare nel senso indicato dalla stessa sentenza gli articoli 152, 156 e 1172 del regolamento per la navigazione marittima.

Vi è poi il problema, largamente dibattuto fra le forze politiche e sociali e gli operatori del settore, di come, nell'ambito delle operazioni portuali, si debba rispettare l'articolo 86 del Trattato CEE e quindi l'articolo 21 della legge n. 287 del 1990, circa i comportamenti in una corretta concorrenza fra imprese.

È bene ricordare come il mantenimento di una fascia di operazioni portuali in regime di riserva sia prassi comune in molte legislazioni di Paesi europei, ivi compresi quelli ove massima è l'efficienza del sistema portuale.

Occorre, dunque, considerare il mantenimento di alcune operazioni « in riserva » come fattore di razionalità e di equilibrio del nuovo assetto gestionale del settore che si va a disegnare.

Nella specifica realtà italiana le compagnie portuali autogestite, con la loro funzione sociale e formativa, possono così costituire, attraverso la presente riforma che ne individua i compiti e ne precisa il ruolo, il fattore di equilibrio del « porto delle imprese » con un ruolo analogo a soggetti regolatori della manodopera di tipo pubblico che esistono in ogni paese d'Europa.

La citata sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee non stabiliva, peraltro, l'illegittimità dell'articolo 110 del

codice della navigazione, bensì richiamava a comportamenti legittimi nella concorrenza fra imprese, intervenendo, a conferma di quanto sosteniamo, in una lite fra le società « merci convenzionali SpA » e « Siderurgica Gabrielli ».

In quali casi dunque si ha una « posizione dominante »? La sentenza afferma che ciò avviene solo in caso di « abusi » consistenti nell'« imporre a chi richiede, i

servizi di cui è causa, prezzi di acquisto o altre transazioni non eque, limitare lo sviluppo tecnico a danno dei consumatori, applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti ».

Queste sono dunque le regole per tutte le imprese, ivi comprese, le compagnie qualora esercitino tali funzioni nell'ambito del disposto della presente riforma.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dei sistemi portuali).

1. Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per la politica economica nel trasporto (CIPET), istituisce i sistemi portuali come strumento per la riorganizzazione della portualità così come previsto dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, e con esplicito riferimento al piano generale dei trasporti.

ART. 2.

(Caratteri dei sistemi portuali).

1. Il Ministro della marina mercantile, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentiti gli uffici delle direzioni marittime e le capitanerie di porto per quanto riguarda la tipologia, il volume e il dato economico dei traffici dei porti italiani, procede alla riclassificazione dei porti stessi, allo scopo di avere gli elementi utili alla definizione dei sistemi portuali.

2. I sistemi portuali possono avere carattere regionale o interregionale in considerazione della quantità e specificità dei porti presenti su un determinato territorio costiero, delle infrastrutture viarie, ferroviarie ed aeroportuali di supporto, presenti e tali da consentire la fluidità del ciclo intermodale in cui i porti sono un segmento che collega il trasporto via mare con quello terrestre.

ART. 3.

(Classificazione dei porti).

1. Con riferimento alla funzione specifica ed alla natura e potenzialità delle infrastrutture i porti sono suddivisi in quattro classi:

a) prima classe — porti di preminente interesse nazionale: appartengono alla prima classe i porti che interessano la sicurezza della navigazione e servono principalmente o unicamente alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;

b) seconda classe — porti di interesse nazionale: appartengono alla seconda classe tutti i porti commerciali ed industriali che raggiungono una quantità di merci imbarcate e sbarcate superiore ad un milione di tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio;

c) terza classe — porti nazionali: appartengono alla terza classe tutti i porti commerciali ed industriali che raggiungono una quantità di merci imbarcate e sbarcate inferiore ad un milione di tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio;

d) quarta classe — porti di interesse regionale: appartengono alla quarta classe tutti i porti pescherecci e turistici.

2. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, su proposta del comitato esecutivo di sistema, sentito il parere del CIPET, provvede alla individuazione e variazione della classe di appartenenza di ciascun porto.

3. Con cadenza triennale ciascun comitato esecutivo di sistema procede ad un riesame della classificazione dei porti rientranti nella propria circoscrizione, proponendo al Ministro della marina mercantile, sentito il parere del CIPET, le variazioni da apportare.

ART. 4.

(Comitato di programma).

1. A modifica di quanto previsto all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 17 di-

cembre 1986, n. 873, convertito con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, in ciascun sistema portuale è istituito, con decreto del Ministro della marina mercantile, su proposta del CIPET, il comitato di programma che, in base ai dati relativi alla funzionalità e potenzialità dei porti facenti parte del sistema portuale, provvede alla elaborazione di un piano funzionale di sistema.

2. Del comitato di programma fanno parte:

a) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

b) il capo di ciascuna direzione marittima, se ve ne è più di una; il capo più anziano di grado assume le funzioni di presidente;

c) il presidente delle autorità portuali presenti nell'ambito circoscrizionale del sistema portuale;

d) il presidente della giunta regionale, o un suo delegato, della regione o delle regioni interessate al sistema portuale;

e) tre rappresentanti degli imprenditori;

f) un rappresentante per ognuna delle compagnie portuali dei porti interessati;

g) un rappresentante, ove sia presente, dell'azienda mezzi meccanici attualmente operante;

h) tre rappresentanti delle associazioni sindacali;

i) il direttore di ciascun compartimento delle ferrovie dello Stato compreso nel sistema portuale;

l) il direttore di ciascun compartimento dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS);

m) il capo di ciascun ufficio del Genio civile opere marittime.

3. La sede del comitato di programma è individuata dal Ministro della marina mercantile, sentito il CIPET.

ART. 5.

(Compiti del comitato di programma).

1. Il comitato di programma, come espressione delle realtà portuali facenti parte del sistema portuale, ha i seguenti compiti:

a) promuove la pianificazione dei ruoli assegnati ai singoli porti tenendo conto della loro specializzazione e della loro collocazione all'interno del sistema portuale;

b) controlla che si proceda alla definizione dei piani regolatori dei singoli porti e al loro aggiornamento, nonché dei relativi piani esecutivi;

c) collabora con le autorità della regione o delle regioni interessate al sistema portuale alla definizione del piano o dei piani regionali di sviluppo per la parte riguardante l'economia marittima e le sue connessioni con le altre modalità del trasporto merci.

ART. 6.

(Autorità portuale).

1. Nei porti di seconda e terza classe di cui alle lettere b) e c) del comma 1 dell'articolo 3 sono istituite le autorità portuali, in sostituzione degli enti portuali ivi operanti.

2. Le autorità portuali sono enti pubblici economici sottoposti alla vigilanza del Ministero della marina mercantile.

3. Le autorità portuali subentrano agli enti, ai consorzi e alle aziende mezzi meccanici operanti attualmente nei porti, in tutti i rapporti patrimoniali, finanziari ed economici esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, e succedono agli stessi nella titolarità dei beni patrimoniali ceduti dallo Stato ovvero acquisiti o da acquisire a seguito di procedure di espropriazione per termini di legge e per fini di pubblica utilità.

4. Il personale in servizio presso gli enti, i consorzi e le aziende dei mezzi mecca-

nici alla data di entrata in vigore della presente legge passa alle dipendenze dell'autorità portuale in funzione dei compiti ad essa attribuiti, mantenendo il trattamento economico e giuridico acquisito. Al personale con mansioni operative è garantita la ricollocazione nel quadro della complessiva riorganizzazione del lavoro portuale, salvaguardando i livelli occupazionali preesistenti e i diritti acquisiti, fermo restando il consenso dei lavoratori interessati.

ART. 7.

(Compiti dell'autorità portuale).

1. L'autorità portuale ha i seguenti compiti:

a) promuove il processo formativo della pianificazione e della programmazione territoriale del porto, provvedendo alla sua attuazione in coordinamento con il CIPET;

b) attua iniziative per la promozione generale dei traffici portuali nelle aree di propria competenza;

c) provvede all'aggiornamento dei piani regolatori del porto e dei relativi piani esecutivi e, in relazione alle previsioni dei piani stessi, adotta le procedure di cui all'articolo 33 del codice della navigazione;

d) indica i programmi per l'esecuzione della manutenzione delle opere portuali nelle aree di sua competenza sulla base di apposite convenzioni stipulate con il Ministero dei lavori pubblici, assegnando l'esecuzione delle stesse mediante pubbliche gare; in qualità di amministrazione procedente, provvede ad indire, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, le conferenze dei servizi tra tutte le amministrazioni interessate;

e) amministra le aree ed i beni del demanio marittimo compresi nella propria circoscrizione territoriale, sulla base delle disposizioni di legge vigenti in materia, esercitando le attribuzioni stabilite negli

articoli da 36 a 55 del codice delle navigazione e dalle relative norme di attuazione;

f) esercita le attribuzioni conferite all'autorità marittima dal codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione in materia di concessione di servizi portuali, e determina l'ammontare dei canoni sulla base delle disposizioni di legge vigenti in materia;

g) vigila sull'operatività ed economicità dei servizi portuali ed esercita le relative attribuzioni, ivi comprese quelle di controllo conferite all'autorità marittima dal codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione, autorizzando, sentite le associazioni imprenditoriali degli utenti del servizio, le tariffe massime proposte delle imprese esercenti;

h) promuove il coordinamento, finalizzato all'efficienza complessiva del porto, di ogni attività svolta nel porto da altre pubbliche amministrazioni e dalle categorie economiche operanti nell'ambito portuale.

2. All'autorità marittima territorialmente competente spetta il compito di disciplinare i servizi tecnico-nautici portuali quali quelli del rimorchio, del pilotaggio, dell'ormeggio, del battellaggio, del soccorso, del servizio antincendio e del servizio antinquinamento.

3. L'autorità portuale non può partecipare a società o a consorzi di imprese per lo svolgimento di attività o servizi portuali.

4. Le società costituite da enti, consorzi o aziende mezzi meccanici anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, nell'ambito previsto dalle autorizzazioni e concessioni di cui alla presente legge, possono proseguire la propria attività.

ART. 8.

(Organi dell'autorità portuale).

1. Gli organi dell'autorità portuale sono:

a) il presidente;

- b) l'assemblea;
- c) il consiglio di amministrazione;
- d) il collegio dei revisori dei conti.

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, è approvato lo statuto tipo dell'autorità portuale ed i criteri per la predisposizione del regolamento del personale.

3. Lo statuto ed il regolamento del personale sono approvati dalle assemblee di ciascuna autorità portuale e resi esecutivi con decreti dei rispettivi presidenti.

ART. 9.

(Presidente e assemblea dell'autorità portuale).

1. Il presidente dell'autorità portuale è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su indicazione delle giunte regionale, provinciale e comunale territorialmente competente. Il presidente è assistito da un rappresentante dello Stato, della regione, della provincia, del comune e delle camere di commercio, industria e artigianato.

2. Sono membri dell'assemblea un rappresentante dell'armamento, un rappresentante delle imprese portuali terminaliste, un rappresentante dell'associazione industriali, un rappresentante per ciascuna delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, un rappresentante delle compagnie portuali, il comandante del porto, il collegio dei revisori dei conti, nonché il consiglio di amministrazione nominato dall'assemblea.

ART. 10.

(Trasformazione delle aziende dei mezzi meccanici in autorità portuali).

1. Le aziende dei mezzi meccanici trasformate in autorità portuali devono cedere entro centottanta giorni dalla data

di entrata in vigore della presente legge, le attrezzature, i magazzini e le aree di deposito di loro proprietà mediante pubblica gara.

2. Il personale in servizio presso le aziende dei mezzi meccanici, alla data di entrata in vigore della presente legge, passa alle dipendenze dell'autorità portuale o del comitato esecutivo di sistema nella cui circoscrizione l'autorità stessa rientra, conservando le condizioni di trattamento economico e giuridico amministrativo dell'ente di provenienza, se maggiormente favorevole, salvo quanto previsto dall'articolo 6, comma 4.

ART. 11.

(Disciplina delle operazioni portuali).

1. Non si applicano le disposizioni degli articoli 108, 109, 110, 111, 112 e 1172 del codice della navigazione, nonché gli articoli da 140 a 203 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, per le parti incompatibili con la presente legge.

2. Le autorità portuali, nonché le autorità marittime dei porti nei quali non siano istituite autorità portuali, rilasciano alle imprese che ne fanno richiesta l'autorizzazione per lo svolgimento delle operazioni portuali ed industriali.

3. L'autorizzazione di cui al comma 2 è rilasciata secondo le modalità ed i criteri stabiliti nel regolamento di attuazione della presente legge, da emanarsi con decreto del Ministro della marina mercantile entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento di attuazione l'autorità portuale, nel rilascio delle autorizzazioni, continua ad applicare le procedure previste per il rilascio delle concessioni dagli articoli 197, 198, 199 e 200 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con il citato decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952, in quanto compatibili con le disposizioni della presente legge.

4. Le imprese portuali terminaliste possono assumere personale con caratteristiche tecnico-professionali idonee alla direzione delle operazioni portuali di imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento delle merci in genere, e di ogni altro materiale. Tale personale è iscritto in appositi registri tenuti dall'autorità portuale.

5. Restano valide fino alla loro scadenza le licenze e le autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi, per attività industriali o commerciali, rilasciate anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, di cui comunque devono, essere accertati i presupposti ai sensi della presente legge, in caso di inesistenza dei quali è disposta la revoca e non si procede al rinnovo alla data di scadenza. Non possono comunque essere riconosciute autonomie funzionali nell'ambito di attività commerciali.

ART. 12.

(Compagnie portuali).

1. All'articolo 110 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Sono operazioni portuali soggette a riserva quelle di imbarco, sbarco, trasbordo e movimentazione di merci che si compiano in connessione con l'arrivo e la partenza della nave per l'esecuzione del ciclo nave. Il ciclo nave ha inizio nella stiva e termina a ciglio banchina in porto. ».

2. Al primo comma dell'articolo 152 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il numero 2 è abrogato.

3. Al primo comma dell'articolo 156 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con il citato decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952, il numero 6 è sostituito dal seguente:

« 6. Per avere perduto uno dei requisiti di cui ai numeri 5 e 6 dell'articolo 152. ».

4. È istituita l'integrazione salariale ordinaria del lavoro portuale, finanziata mediante la contribuzione ordinaria, con i medesimi criteri vigenti per le categorie di lavoratori che già usufruiscono dei trattamenti ordinari di integrazione salariale. Le giornate di integrazione indennizzabili non possono comunque superare il 30 per cento delle giornate lavorative mensili.

5. Nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 111 del codice della navigazione le compagnie portuali possono esercitare le funzioni di azienda di servizi, fornendo servizi a ciclo completo. Nello svolgimento di tali funzioni alle compagnie portuali si applica l'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

6. Le compagnie portuali, in presenza dei necessari requisiti tecnico-organizzativi e in mancanza di accordo tra le parti, per tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, hanno la priorità nell'assicurazione dei servizi a ciclo completo alle imprese terminaliste, allo scopo di una migliore tutela del patrimonio professionale e occupazionale esistente e nel riconoscimento della specifica funzione formativa svolta dalle compagnie portuali stesse. È fatto salvo quanto previsto per le funzioni ed operazioni di cui all'articolo 110 del codice della navigazione come modificato dal comma 1 del presente articolo, nonché al comma 4 dell'articolo 11 della presente legge.

ART. 13.

(Terminali portuali).

1. Allo scopo di promuovere la specializzazione delle attività portuali, nonché l'approntamento o l'ammodernamento delle opere e degli impianti portuali anche attraverso finanziamenti privati, alle imprese operanti su un'area demaniale con proprie attrezzature e sistemi integrati sono dati in concessione le aree, le banchine e gli impianti portuali disponibili. A tali imprese concessionarie è riconosciuta, contestualmente al rilascio della concessione, l'autorizzazione di cui all'articolo 11, comma 2.

2. Allo scopo di favorire lo sviluppo delle attività imprenditoriali di cui al comma 1, l'autorità portuale competente o, dove non istituita, l'autorità marittima, provvede affinché nella zona del porto destinata al traffico commerciale siano date in concessione a tali imprese almeno la metà delle aree delle banchine e degli impianti portuali. Nel rilascio di tali concessioni le autorità devono garantire la presenza nell'ambito portuale di una pluralità di imprese, tenendo conto sia dell'ampiezza che delle caratteristiche operative dei singoli porti.

3. Nel rilascio delle concessioni l'autorità portuale o, dove non istituita, l'autorità marittima, deve tenere conto, oltre che dei criteri di cui all'articolo 37 del codice delle navigazione, anche del volume degli investimenti, del livello di efficienza operativa e della produttività degli impianti, nonché dei relativi riflessi occupazionali.

4. Il canone della concessione deve tener conto del valore delle aree e degli impianti utilizzabili da parte delle imprese concessionarie, in modo da assicurare agli stessi una congrua redditività. Tale canone è adeguatamente ridotto in rapporto agli investimenti effettuati dal concessionario, in modo da garantire inizialmente una parità di condizioni tra le società concessionarie che operano nello stesso settore di attività.

5. L'autorità portuale o, dove non istituita, l'autorità marittima, può affidare alle imprese concessionarie di cui al presente articolo, tramite apposite convenzioni approvate in una conferenza di servizi appositamente indetta, l'esecuzione di opere portuali, inclusi interventi di straordinaria manutenzione ed ammodernamento, funzionali alle esigenze operative delle stesse concessionarie ovvero di interesse generale per il porto. La convenzione determina tra l'altro le modalità e l'entità del recupero dei costi sostenuti dal concessionario per l'esecuzione delle opere attraverso una temporanea riduzione dei canoni demaniali. Restano fermi i compiti di vigilanza e di controllo sulla esecuzione dei lavori da parte degli enti e delle amministrazioni competenti.

6. Le attrezzature per la movimentazione delle merci di proprietà degli enti o dei consorzi trasformati in autorità portuali devono essere cedute, alla data di entrata in vigore della presente legge, alle imprese che ne facciano richiesta, mediante l'esperimento di pubbliche gare.

7. Al fine di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, del lavoro portuale e della tutela ambientale vengono costituiti nei porti di seconda e terza classe di cui alle lettere *b)* e *c)* del comma 1 dell'articolo 3 specifici uffici ispettivi con la presenza un rappresentante della unità sanitaria locale competente, dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, e dell'ispettorato del lavoro, con compiti di controllo del rispetto e della osservanza della vigente normativa nazionale in materia di lavoro. L'onere finanziario per il funzionamento di tali uffici è a carico dell'autorità portuale.

8. I lavoratori delle compagnie portuali, dipendenti dalle stesse, di gruppi portuali, di enti, consorzi ed aziende di mezzi meccanici che hanno beneficiato o beneficeranno di un prepensionamento agevolato, non potranno operare ed alcun titolo alle dipendenze delle imprese portuali.

ART. 14.

(Disposizioni finali).

1. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile emana il relativo regolamento di attuazione in cui sono specificati in particolare i criteri per l'esercizio delle attività e i requisiti per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni previste dalla presente legge.

3. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo predispose un testo unico per il riordino delle disposizioni normative in materia.