

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

9.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 OTTOBRE 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FRANCESCO BARBALACE

## INDICE

	PAG.
<b>Disegni e proposte di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):	
Disegni e proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale ( <i>Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2524);	
Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227);	
Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115);	
Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della naviga- zione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291);	
Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531) .....	81
Barbalace Francesco, <i>Presidente</i> .....	81, 104, 112, 113, 119, 120
Angelini Giordano (gruppo PDS) .....	118
Biricotti Guerrieri Anna Maria (gruppo PDS) .....	109
Bolognesi Marida (gruppo rifondazione comunista) .....	111, 112, 113
Castelli Roberto (gruppo lega nord) .....	117, 119
D'Amato Carlo (gruppo PSI) .....	81, 104
Faraguti Luciano (gruppo DC) .....	112, 114
Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i> .....	81, 104, 112, 120
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI) .....	119
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi) .....	116
Ravaglia Gianni (gruppo repubblicano) .....	106
Sellitti Michele, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i> .....	119





anche qualche, seppur difficoltosa, conoscenza della materia da parte dei componenti questa Commissione, era stato inopinatamente attribuito in prima lettura al Senato, invertendo un processo ispirato a ragioni di logica. Ci è stato infatti consegnato un documento per qualche verso discutibile, nel senso che si tratta di un testo costruito con grande fatica, senza che si sia sempre tenuto conto di un filo logico, il che ha, per la verità, comportato grande fatica nel tentativo di correzione da parte del Comitato ristretto.

Il vero problema che ci siamo trovati ad affrontare, problema di sempre, è di come riuscire a conciliare questa esigenza di innovazione, che pure era presente nella totalità delle forze politiche, con situazioni che, man mano si proseguiva nella discussione all'interno del Comitato ristretto, dimostravano la loro drammaticità con particolare riferimento, solo per accennare ad alcune, alla situazione complessiva degli enti e dei consorzi porto esistenti nel nostro paese, soprattutto dal punto di vista dell'indebitamento ed in totale contrasto con le previsioni della legge n. 26. Quest'ultima negli anni passati aveva immaginato questi stessi enti come portatori di bilanci in pareggio, anche in ordine al non completamente definito problema degli esuberi all'interno dei porti sia sul versante dei lavoratori dipendenti e soci delle compagnie lavoratori portuali, sia su quello degli stessi enti porto. Anche questo problema il Governo ed il Parlamento avevano inteso avviare a soluzione negli anni passati, con un consistente esborso di denaro da parte dello Stato, presente soprattutto in alcune realtà portuali in modo assai forte ancora oggi; questo stesso problema è chiaramente motivo ostativo nella ricerca di soluzioni percorribili per una corretta riforma. Anche in questo caso faccio un esempio in modo che la situazione sia chiaramente percepibile. La Commissione ed il Comitato ristretto continuano ad immaginare la creazione di autorità portuali come organismi di programmazione

e di indirizzo dotate di una struttura di personale assolutamente snella e rispondente soltanto allo svolgimento di questi compiti, con una previsione che cozza con l'attuale presenza all'interno di alcuni degli enti porto di migliaia di dipendenti e la conseguente difficoltà nel trovare un possibile sbocco ad un problema che in qualche modo dà vita, anche all'interno della legge, ad una sorta di corto circuito.

Il Comitato ristretto si è lungamente soffermato su questi problemi immaginando, soprattutto il relatore, che fosse quanto mai necessario ed opportuno tentare l'avvio di una soluzione in un rapporto stretto con il Governo. Debbo confessare, com'è noto ai componenti del Comitato ristretto e della Commissione, che su questo versante si è accumulata qualche amarezza in una situazione che tra l'altro, nelle settimane passate, aveva dato luogo alle dimissioni del relatore, nel tentativo di drammatizzare la situazione in presenza di problemi che sembravano e sembrano irrisolvibili. Sono mancate forme di collaborazione che pure in passato avevano marcato l'attività della Commissione trasporti, ai fini di un proficuo lavoro congiunto di elaborazione con il Governo, essendo chiaro a tutti che la soluzione dei problemi la si potesse trovare solo in un rapporto stretto con il Governo.

L'attuale titolare del Ministero dei trasporti e, *ad interim*, della marina mercantile, in un paio di riprese è intervenuto ai lavori della Commissione palestando una volontà formale ma non sostanziale da parte del Governo di procedere; si è molto esercitato e si continua ad esercitare in dichiarazioni ed interviste alla stampa che tendono a rendere tranquilla una situazione che tranquilla non è assolutamente e che mai lo sarà, innescando - come ho detto a più riprese - una sorta di situazione drogata che poi finiva per collegarsi ad un'aspettativa fideistica circa la risoluzione dei problemi da parte della legge di riforma. Tuttavia nessuno, e men che meno il rappresen-

tante del Governo, si è fatto carico di approfondire la realtà dei problemi e di cercare le soluzioni possibili.

In presenza di questa situazione il nostro lavoro ha prodotto un risultato assai modesto e probabilmente non risolutivo se è vero, come è vero - ma su questo aspettiamo di effettuare formali verifiche nell'ambito della legge finanziaria - che si è in qualche modo dilatata la capacità di intervento in una prospettiva decennale, al fine della risoluzione di una quota parziale dei problemi dei dipendenti delle compagnie lavoratori portuali e degli enti porto. Su questo versante, che ad un certo momento diventa condizione essenziale perché la legge di riforma dell'ordinamento portuale dia un minimo di risposta positiva a questo problema, sarebbe opportuno e necessario che il Governo confermasse fin da ora formalmente la volontà e la decisione di dar vita, non appena definita l'approvazione della legge finanziaria, ad un provvedimento parallelo sotto forma di decreto-legge che affronti questi problemi e concretizzi le soluzioni e le prospettive sulle quali abbiamo ragionato in Comitato ristretto. Ciò consentirebbe di risolvere per quota parte in termini di prepensionamento alcuni dei problemi più drammatici della portualità nazionale soprattutto nei porti nei quali questa esigenza è maggiore.

Per il resto, si è cercato di fare il possibile nelle condizioni date, lavorando sul versante della ricerca di una dilatazione la più ampia possibile del concetto di autonomia, che dovrebbe essere alla base del funzionamento delle autorità portuali e della valorizzazione delle istanze locali. Un esempio per tutti: si è prodotta da questo punto di vista una sostanziale modificazione per quanto concerne il problema della definizione dei piani regolatori portuali, rendendo più stringente la partecipazione delle amministrazioni comunali alla formazione di questo processo e rendendo comunque decisivo l'intervento dell'ente regione. Per fare un altro riferimento in questa dire-

zione, si è introdotta qualche modifica alla procedura attraverso la quale si dovrà provvedere alle nomine dei presidenti e dei responsabili delle autorità portuali, nel senso di cambiare il momento della designazione aggiungendo agli enti propositivi l'amministrazione provinciale e togliendo la regione, per poi recuperare un'intesa con la regione stessa nel momento in cui il ministro della marina mercantile dovrà provvedere alla definizione finale in riferimento a questa scelta.

Per altri versi il testo finisce inesorabilmente per ripercorrere il tracciato immaginato al Senato, fatti salvi alcuni correttivi sostanziali, che, sempre nella direzione di una valorizzazione delle autonomie locali, hanno immaginato comunque una percezione diretta da parte delle autorità portuali di almeno il 50 per cento delle tasse riscosse nelle rispettive realtà portuali e tutta una serie di aggiustamenti che già sono a conoscenza dei componenti il Comitato ristretto.

Il lavoro complessivo non è stato assolutamente agevole anche perché, come del resto credo sconteremo a partire dalla seduta della prossima settimana, l'opinione espressa a parole di volersi muovere su un terreno di riforma troppo spesso si scontra con la difesa di particolarismi e localismi; da questo punto di vista giungono troppi condizionamenti, talché continua a mancare una condizione di carattere sostanziale, vale a dire quella di una riforma che riesca ad operare modifiche sostanziali partendo da una situazione azzerata e non confrontandosi con l'esistente. Un po' scherzando, un po' facendo sul serio e talvolta facendo arrabbiare la mia collega Biricotti, ho sempre sostenuto che per troppi versi questa riforma trascura le vere esigenze della portualità italiana perché deve provvedere innanzitutto a sistemare i debiti degli enti portuali accollandoli magari alle realtà portuali che meglio hanno funzionato nel nostro paese, e poi a trovare un'adeguata sistemazione dei

soci delle compagnie portuali e dei dipendenti degli enti porto.

In presenza di questa situazione non potrei affermare serenamente che i dubbi da me formulati in occasione della mia prima relazione siano totalmente fugati. A questo punto è forte anche in me la convinzione che comunque una prima risposta debba essere data e che solo questa al momento sia la risposta possibile. Tuttavia vi è anche il dubbio che i meccanismi inventati al Senato e da noi fatti propri nell'ambito del Comitato ristretto possano innescare un circuito vizioso, in riferimento al quale un ulteriore aumento delle tasse portuali, questa volta diffuso in tutta la portualità nazionale, sia in quella dove andremo ad istituire le autorità portuali sia in quella dove queste ultime non verranno istituite, possa finire per collocare la portualità italiana ulteriormente fuori mercato rispetto alla concorrenza presente all'interno del Mediterraneo ed alla concorrenza dei porti del nord Europa. Da questo punto di vista ribadisco con grande schiettezza che le mancate risposte da parte del Governo hanno finito per metterci in un vicolo cieco all'interno del quale alla fine abbiamo dovuto prendere una decisione, se cioè promuovere una riforma o perdere ulteriore tempo. La decisione del Comitato ristretto alla fine è stata, con qualche ponderazione, quella di chiudere i suoi lavori ed investire la Commissione dei problemi per poter procedere - e questo lo si è fatto, signor presidente - tenendo conto con oggettività della precarietà complessiva della situazione politica, che ci consente non sappiamo quanti mesi o settimane di attività parlamentare e che rende stringente e necessario che la Camera dei deputati pervenga all'approvazione di questo provvedimento prima possibile, in modo da poterlo inviare al Senato per un'approvazione di carattere definitivo.

È preghiera del relatore, a prescindere dagli approfondimenti che sono stati compiuti e da quelli che certamente faremo nella fase successiva, che i colleghi cerchino, come molti di noi hanno tentato di

fare anche in sede di Comitato ristretto, di guardare a questo tema come ad una questione di interesse nazionale, cercando di spogliarsi dai condizionamenti provenienti dalle realtà locali che di nuovo, come nella fase precedente, si stanno profilando all'orizzonte; è chiaro infatti che ognuno è portatore di istanze specifiche e di esigenze di carattere particolare ed è altrettanto chiaro che non tutto si può mettere insieme in termini positivi.

Questo tipo di richiesta vale anche per i passaggi che dovremo affrontare e per gli emendamenti che i colleghi riterranno opportuno presentare; il relatore sottolinea l'opportunità che si cerchi di limitare all'essenziale la presentazione degli emendamenti, per non ripetere per la terza volta discussioni e confronti che già hanno avuto occasione di svolgersi prima in Commissione e poi in Comitato ristretto.

In conclusione ribadisco che non sono del tutto fugate le preoccupazioni esistenti e credo che questa considerazione valga per tutti noi. La considerazione successiva è che potremmo compiere qualche ulteriore tentativo di affinamento nella fase che si apre di fronte a noi, nella speranza che quanto di positivo riusciremo a compiere con il nostro lavoro contribuisca a risolvere alcuni problemi della portualità italiana. Occorre tener conto del fatto che questo provvedimento nella sostanza finisce per prevedere una fase transitoria di una decina di anni, in riferimento alla quale si potrà parlare subito di riforma reale per alcuni profili, ma per altri probabilmente dovremo attendere un periodo più lungo, quando cioè la situazione sarà tornata alla normalità ed i nuovi organismi ai quali stiamo per dar vita potranno dispiegare completamente le loro capacità di innovazione. È anche in riferimento a questo che i colleghi spesso riscontreranno nella formulazione dell'articolato una tendenza a trovare momenti di prima applicazione della legge, finalizzati realisticamente a prendere atto delle situazioni esistenti e,

in presenza dei dati ai quali ho fatto riferimento, a dare le risposte possibili.

Do infine conto del nuovo testo del disegno di legge n. 2524, elaborato dal Comitato ristretto, che risulta del seguente tenore:

#### RIORDINO DELLA LEGISLATURA IN MATERIA PORTUALE

##### 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 e detta principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché 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, 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. Ai fini di cui al comma 2, nonché per le questioni che attengono alla programmazione delle opere portuali, alla definizione dei limiti delle circoscrizioni territoriali di ciascuna autorità portuale, alla istituzione di nuove autorità portuali e alla ripartizione del contributo di cui all'articolo 12, comma 1, lettera d), il CIPET procede 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. Ai fini della presente legge sono organizzazioni portuali:

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 1° 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.

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 all'articolo 16 del codice della navigazione.

ART. 3.

*(Classificazione dei porti).*

1. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;

c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale;

d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, emanato di concerto con i Ministri della marina mercantile e dei lavori pubblici, determina le caratteristiche e procede alla individuazione dei porti o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I.

3. I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

4. Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III e l'appartenenza di ogni scalo alle classi 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 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 predispone, 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 90 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 delle caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali 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 con la procedura di cui al comma 5.

## ART. 4.

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

1. Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e designati dal piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

2. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

3. Nei porti di cui al comma 1 nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale, previa intesa con il comune o i comuni interessati. Nei porti di cui al comma 1 nei quali non è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dall'autorità marittima, previa intesa con il comune o 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.

4. Il piano regolatore relativo a porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, esaurita la procedura di cui al comma 3, è sottoposto, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'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 cui alla categoria I e alla categoria II, classe I, e le opere di preminente interesse nazionale per la sicurezza dello Stato e della navigazione nonché per la difesa delle coste ».

7. Sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III.

8. Spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere nei porti di cui alla categoria I e per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di categoria II, classi I e II. Le regioni possono comunque intervenire con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe II. Spetta alla regione o alle regioni interessate l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di cui alla categoria II, classe III. 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, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali. I relativi progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

10. 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 cui alla categoria II, classi I e II e ne

dà comunicazione al CIPET ai sensi e per gli effetti della legge 4 giugno 1991, n. 186.

11. 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, Messina, 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) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né 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 ed è dotata di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge. Ad essa non si applicano le disposizioni cui alla 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, di concerto con 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. L'esercizio delle attività di cui al comma 1, lettere b) e c), è affidato in concessione dall'autorità portuale mediante gara pubblica.

6. Le autorità portuali non possono in alcun caso, né direttamente né 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. 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 della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere istituite ulteriori autorità in porti di categoria II, classe I, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a 200.000 *Twenty Feet Equivalent Unit* (TEU).

9. Il Ministro della marina mercantile può formulare la proposta di cui al comma 8 anche su richiesta di regioni, comuni o camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

10. Le autorità portuali di cui al comma 8 sono soppresse, con la procedura di cui al medesimo comma, quando, in relazione al mutato andamento dei traffici, vengano meno le condizioni previste nel suddetto comma. Con la medesima procedura, decorsi dieci anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppresse le autorità portuali di cui al comma 1 quando risulti che le stesse non corrispondono alle condizioni di cui al 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 a carico del bilancio dell'autorità e vengono determinati dal comitato entro i limiti massimi stabiliti, per ciascuna delle categorie e classi di cui all'articolo 3, con decreto del Ministro della marina mercantile, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

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 per due esercizi successivi.

4. Con il decreto di cui al comma 3, il Ministro della marina mercantile nomina altresì un commissario, che esercita per un periodo massimo di 6 mesi le attribuzioni conferitegli con il decreto stesso. Nel caso di cui al comma 3, lettera c), il commissario deve comunque adottare, entro 60 giorni dalla nomina, un piano di risanamento. A tal fine il commissario può imporre oneri aggiuntivi a carico delle merci sbarcate e imbarcate nel porto.

## ART. 7.

*(Presidente dell'autorità portuale).*

1. Il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, 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 provincia, 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 pervenga nei termini alcuna designazione, il Ministro, sentito il CIPET, nomina il presidente, previa intesa con la regione interessata, comunque tra personalità che risultano esperte e di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale.

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 la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro della marina mercantile entro 45 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 le concessioni 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 soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;
- g) esprime parere 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 nelle relative norme di attuazione;
- i) esercita le competenze attribuite all'autorità portuale agli articoli 15 e 17

e rilascia, sentito il comitato portuale, le autorizzazioni e le concessioni di cui agli stessi articoli quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni, 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;

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 anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo;

n) esercita i compiti di proposta in materia di delimitazione delle zone franche, ove istituite, sentite l'autorità marittima e le amministrazioni locali interessate.

#### 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 e degli auto-transportatori operanti nell'ambito del porto, unitariamente designati dalle organizzazioni di categoria;

l) da tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, designati, con elezione a scrutinio segreto con voto singolo, dai lavoratori stessi;

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 del mandato. Qualora le designazioni non pervengano entro il suddetto termine, non si procede alla nomina dei relativi componenti. In tale caso, il comitato è comunque regolarmente costituito. In sede di prima applicazione, la designazione dei componenti di cui al presente comma 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 por-

tuali 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, le note di variazione e il conto consuntivo;

e) delibera in ordine alle concessioni 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, in ordine alle autorizzazioni e alle concessioni di cui agli articoli 15 e 17 di durata superiore ai quattro anni, 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;

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

i) 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;

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

m) delibera in ordine agli accordi sostitutivi di cui all'articolo 17, comma 4;

n) promuove e sovrintende all'attuazione delle norme di cui all'articolo 22.

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 regolamento per disciplinare lo svolgimento delle sue attività.

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 e pareri nelle materie oggetto delle deliberazioni medesime, tengono luogo dei predetti atti.

#### 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 rimosso in qualsiasi momento dall'incarico su proposta del presidente, con delibera del comitato portuale.

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 23, comma 2.

5. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, 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.

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.

#### 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. 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 carica quattro 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.

#### ART. 11.

*(Vigilanza sull'autorità portuale).*

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

2. Sono sottoposte all'approvazione dell'autorità di vigilanza 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) alle concessioni di cui all'articolo 5, comma 5.

3. La vigilanza sulle delibere di cui al comma 2, lettera a), è esercitata dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

4. Qualora l'approvazione dell'autorità vigilante non intervenga entro 45 giorni dalla data di ricevimento delle delibere, esse sono esecutive.

#### ART. 12.

*(Risorse finanziarie delle autorità portuali).*

1. Le entrate delle autorità portuali sono costituite:

a) dai canoni di concessione delle aree demaniali e delle 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, nonché 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 1, lettere a) e b);

c) da una quota equivalente al 50 per cento del gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1975, n. 355, come modificata dall'articolo 7 della legge 6 agosto 1991, n. 255;

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

e) da entrate diverse.

2. Dal 1° gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive, nonché gli stanziamenti per le spese per l'installazione e l'acquisto

di impianti portuali nei porti di Ancona, Cagliari, La Spezia, Livorno e Messina.

## ART. 13.

*(Competenze dell'autorità marittima).*

1. Ferme restando le competenze attribuite dalla presente legge alle autorità portuali, spettano all'autorità marittima le rimanenti funzioni amministrative e di polizia previste dal codice della navigazione in ordine alla sicurezza della navigazione.

## 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, nonché 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, nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile è istituita la commissione consultiva centrale, 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 tre rappresentanti delle regioni marittime designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da un dirigente del Ministero della marina mercantile, 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.

## 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, nonché 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, laddove non istituita, 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 parametri per definire 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 rese pubbliche. Le imprese autorizzate ai sensi del comma 3 devono comunicare all'autorità portuale o, laddove non istituita, all'autorità marittima le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti, nonché ogni successiva variazione.

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, determina 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.

#### 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 22, comma 3, non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, le imprese stesse possono richiedere, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, alle società o alle cooperative di cui all'articolo 20, comma 1, lettera b) della presente legge, il personale necessario 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 20, comma 1, lettera b), le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità marittime, sentite le commissioni consultive locali, promuovono la istituzione, 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. Le associazioni del lavoro portuale sono comunque istituite dal 1° gennaio del secondo anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

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 ecce-

zione dell'articolo 17 del medesimo codice. Possono essere soci delle associazioni esclusivamente le imprese operanti nel porto. Le associazioni perseguono lo scopo di impiegare propri dipendenti per prestazioni temporanee da svolgere presso le imprese di cui all'articolo 15, nonché di svolgere attività di formazione e riqualificazione professionale nell'ambito portuale. Le associazioni sono soggette al controllo dell'autorità portuale, ove istituita, o dell'autorità marittima.

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 19 e 20. Ai dipendenti dell'associazione si applicano il contratto di lavoro vigente per i lavoratori delle imprese di cui all'articolo 15, 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.

#### 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, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali nonché di attività relative ai pas-

seggeri e di servizi di preminente interesse commerciale ed industriale, fatta salva l'utilizzazione di immobili demaniali da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. 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. Con il medesimo decreto 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.

2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì indicati 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.

3. Con il decreto di cui al comma 1, il Ministro della marina mercantile adegua la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie.

4. Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell'autorità portuale può concludere, previa delibera del comitato portuale, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241.

5. Le concessioni o gli accordi sostitutivi di cui al comma 3 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

6. 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).

7. 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 nello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui alle concessioni già esistenti nella stessa area demaniale, e non può svolgere attività portuali in spazi diversi da quelli che le sono stati assegnati in concessione.

8. 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 6, lettera a).

9. In caso di mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché di mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività, di cui al comma 6, lettera a), senza giustificato motivo, l'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima, revocano l'atto concessorio.

#### ART. 18.

*(Autonomie funzionali).*

1. Le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico che abbiano

ottenuto, alla data di entrata in vigore della presente legge, l'autorizzazione a svolgere l'attività di carico e scarico delle merci direttamente connesse alla attività produttiva con personale proprio e con tempi e modalità legati al ciclo produttivo, possono continuare ad avvalersi, sino alla scadenza delle rispettive concessioni, per la movimentazione di merci o materiali direttamente connesse all'attività produttiva delle società stesse o di società collegate facenti parte dello stesso gruppo, senza alcuna limitazione, del personale alle proprie dipendenze, sulle banchine e negli approdi di loro uso esclusivo, nei loro stabilimenti e nelle aree adiacenti. Alla scadenza delle suddette concessioni, la prosecuzione della attività industriale costituisce titolo di preferenza per il rinnovo della concessione.

#### ART. 19.

*(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. 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 pre-

sente legge, ovvero entro sei mesi dal loro insediamento se il primo termine è più breve, dispongono 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 dell'articolo 15 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

4. Fino alla data di cui al comma 3 i presidenti assicurano la continuità della gestione corrente delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse affluite 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. L'amministrazione dei beni demaniali già attribuita alle organizzazioni portuali è trasferita alle autorità portuali,

non appena insediate, nella cui circoscrizione territoriale i beni insistono.

6. Le autorità portuali, non appena costituite, subentrano alle organizzazioni portuali nella titolarità dei beni e nella totalità dei rapporti attivi e passivi.

7. 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.

#### ART. 20.

*(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, nonché 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.

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 operanti nei porti vicini, anche al fine di costituire, nei porti di maggior traffico, un organismo societario in grado di svolgere attività di impresa.

#### ART. 21.

##### *(Agevolazioni fiscali).*

1. Per la trasformazione in società e in cooperative delle compagnie e dei gruppi portuali, 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, 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.

3. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 si applicano anche ai gruppi ormeggiatori e barcaioli che intendano trasformarsi in società e in cooperative secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI del codice civile.

#### ART. 22.

##### *(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 co-

dice 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 20.

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, nonché *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 mantenuto 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 20, sono impiegati in regime di mobilità temporanea ai sensi del presente articolo, con provvedimento 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 di cui all'articolo 19, 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 secondo 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 esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge 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.

#### ART. 23.

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

1. È fatto divieto alle imprese di cui agli articoli 15, 17, 18, 19 e 20 di

assumere lavoratori che fruiscono del 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 piena-

mente 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, 19 e 20, 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.

7. All'onere derivante dall'applicazione del comma 5, valutato in lire 22 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1993, 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.

#### ART. 24.

*(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 degli speditori e dei ricevitori di merce nonché 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 1° 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. Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, da emanarsi entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge vengono stabilite 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.

## ART. 25.

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

1. Dal 1° 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'ammmodernamento e la manutenzione dei mezzi effossori, nonché 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.

5. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, previa deliberazione del CIPET, e sentito il Ministro dell'ambiente per le questioni che attengono alla valutazione dell'impatto ambientale, approva il piano poliennale di escavazione dei porti e del rinnovo dei mezzi e delle attrezzature.

6. Il piano, di cui al comma 5, ha durata quinquennale. In sede di prima applicazione della presente legge, il decreto del Ministro della marina mercantile deve essere emanato entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

## ART. 26.

*(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 19.

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. 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.

5. 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° gennaio 1993 e riguardanti le spese effettuate dai consorzi negli anni a partire dal 1991.

6. 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.

7. 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. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Sono altresì abrogati, a partire dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 108; 109; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171 n. 1); 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.

#### ART. 27.

##### *(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 850.000 milioni, nonché gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali, maturati alla medesima data per complessive lire 150.000 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

91.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1994 al 2004, si provvede mediante utilizzo delle entrate derivanti per effetto dei commi 3, 4, 6 e 7, e, quanto a lire 28.100 milioni, per effetto del comma 2 dell'articolo 12, nonché con i contributi e spese erogati a favore delle organizzazioni portuali ai sensi delle vigenti norme ed iscritti ai capitoli 4302, 4303, 4304, 4305, 4306, 4307 e 8732 del bilancio del Ministero della marina mercantile per l'anno 1993 e al capitolo della marina mercantile e al capitolo 4519 del bilancio del Ministero del tesoro.

3. Il gettito delle tasse e dei diritti marittimi di cui al comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni e integrazioni, e da ultimo dall'articolo 7 della legge 6 agosto 1991, n. 255, è acquisito, a partire dal 1° gennaio 1994 al bilancio dello Stato.

4. Il gettito della tassa di ancoraggio di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni e integrazioni, e da ultimo dall'articolo 7 della legge 6 agosto 1991, n. 255, è acquisito a decorrere dal 1° gennaio 1994 al bilancio dello Stato.

5. La tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963, n. 82 e all'articolo 1 della legge 5 maggio 1975, n. 355, e successive modificazioni e integrazioni, e da ultimo dell'articolo 7 della legge 6 agosto 1991, n. 255, viene estesa a tutti i porti a decorrere dal 1° gennaio 1994.

6. Nei porti ove è istituita l'autorità portuale, il gettito della tassa di cui al comma 5 viene devoluto nella misura del 50 per cento alla autorità medesima. La restante parte affluisce al bilancio dello Stato. Successivamente al 31 dicembre 2004, l'intero ammontare del gettito della tassa di cui al comma 5 viene devoluto alla autorità portuale.

7. Per i porti ove non è istituita l'autorità portuale il gettito della tassa di cui al comma 5 affluisce al bilancio dello Stato.

8. Su proposta della autorità portuale, le aliquote della tassa di cui al comma 5 possono essere ridotte nei limiti di un quinto della misura del 50 per cento della tassa di cui al comma 5. La conseguente riduzione del gettito è computata a carico della quota del gettito stesso devoluta alla autorità.

9. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 23, 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.

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

**PRESIDENTE.** Propongo che tale testo sia assunto come testo base per la discussione.

Pongo in votazione tale proposta.  
(*E' approvata.*)

Ricordo ai colleghi che la discussione deve riguardare il testo elaborato dal Comitato ristretto, essendosi già chiusa la discussione sulle linee generali nella seduta del 30 giugno scorso.

**PINO LUCCHESI, Relatore.** Vorrei dare notizia ai colleghi che nell'ambito dell'ufficio di presidenza si è stabilito di fissare per martedì prossimo alle ore 10 il termine per la presentazione degli emendamenti da esaminare nella giornata di mercoledì 27 ottobre.

**CARLO D'AMATO.** La relazione svolta dal collega Lucchesi suscita una serie di valutazioni sul testo elaborato a seguito di un'approfondita disamina da parte del Comitato ristretto; quest'ultimo si è scontrato innanzitutto con la difficoltà di misurarsi su un testo lungamente esaminato dal Senato e poi con la necessità di trovare le provviste di ordine economico e finanziario che rendano attuabile la legge. Abbiamo al nostro esame una legge di riforma che, per quanto riguarda il

gruppo socialista, si deve porre nell'ottica di non seguire i processi riformatori che hanno caratterizzato l'impegno e l'attività parlamentare nel passato, rimanendo per molto tempo pure petizioni di principio difficilmente applicabili, ed abbiamo pertanto dato un contributo in questa direzione. Abbiamo apprezzato lo sforzo compiuto dal relatore, ma riteniamo necessario ribadire in sede di discussione generale alcune questioni sulle quali ci soffermeremo nel corso dell'esame degli articoli, che hanno già formato oggetto di presentazione di emendamenti al testo che dovrà essere licenziato.

Vi sono alcuni profili sui quali, nonostante l'apprezzabile sforzo del relatore, vi è tuttavia la necessità di qualche aggiustamento, tenendo conto che stiamo recuperando una cultura giuridica nel senso di considerare non solo le fattispecie astratte, cioè quelle che caratterizzano in dottrina le norme, ma anche una reale applicazione di fattispecie concrete. Il settore nel quale ci muoviamo è particolarmente delicato e complesso e nel corso di questi anni ha subito ritardi inconcepibili e particolari omissioni da parte del Governo anche rispetto all'applicazione di dettati normativi che prevedevano, per esempio, un intervento rispetto ai disavanzi, che nel frattempo sono maturati senza che si intervenisse in alcune gestioni degli enti portuali. In tal modo la situazione del porto di Genova è divenuta drammatica: cito questo esempio non perché il caso di Genova debba diventare il punto di riferimento della discussione, ma perché, proprio partendo da cosa è successo a Genova e dal tipo di risposta che il Governo ha fornito alle esigenze più volte rappresentate, si possa recuperare in positivo questa esperienza per arrivare alla definizione di un testo che possa condurre in termini efficaci alla riforma del sistema portuale del nostro paese.

I principi sui quali la legge si deve attestare e che hanno ispirato l'attività del relatore e del Comitato ristretto credo che debbano essere salvaguardati. In particolare riteniamo che la legge, nel rea-

lizzare la privatizzazione del porto, debba tuttavia essere in grado di governare la fase iniziale del cambiamento fornendo prospettive occupazionali credibili sia nell'autorità portuale sia nelle imprese terminalistiche sia nelle società di servizio. Non ci può sfuggire che la realtà esistente, per essere completamente governata, ha bisogno di una fase di transizione - lo diceva anche il relatore nel suo intervento - che acquisisca l'ottimalità come punto d'arrivo ed una fase intermedia come punto di mediazione rispetto alle situazioni che ci troviamo a gestire.

Vi è inoltre un dato che pone qualche problema ai lavori della Commissione; non ne facciamo una questione di principio, ma richiamiamo su di esso l'attenzione della Commissione perché possa rimodulare i suoi lavori rispetto alla certezza delle disponibilità finanziarie, che sono elementi essenziali affinché la legge possa essere applicata. Mi riferisco al reperimento delle risorse, che il ministro più volte si è impegnato ad acquisire e che rappresentano la parte essenziale; tenuto conto che ci troviamo in fase di approvazione della legge finanziaria da parte del Senato, non vorrei che ci trovassimo nella necessità di licenziare un testo al quale poi non vengano conferite le disponibilità finanziarie necessarie. Pertanto la rapidità di applicazione delle legge va rimodulata rispetto alla certezza di avere le necessarie provviste finanziarie. Poiché, come ho detto, il ministro ha più volte dichiarato la sua disponibilità a reperire le risorse occorrenti, in particolare per rendere possibile il numero di prepensionamenti necessario alle imprese per dotarsi di personale proprio ed alle autorità portuali di essere finalmente svincolate da appesantimenti immotivati ed incompatibili con la nuova filosofia dell'impostazione che tale autorità deve avere, chiedo che si concretizzi in maniera efficace questa petizione di principio, questo auspicio, questo impegno del ministro, al fine di poter varare una legge effettivamente applicabile.

Su questo aspetto evidentemente la Commissione dovrà fare una riflessione, tenendo conto che le questioni vanno in

parallelo: legge finanziaria al Senato, che è un primo segnale, e provvedimento all'esame della Camera, in modo che non si debbano registrare discrasie che renderebbero obiettivamente vano il nostro lavoro.

Vi è poi un altro aspetto sul quale ritengo di dover richiamare la vostra attenzione, anche se su di esso si è svolto un grande lavoro al quale si dovrà aggiungere un ulteriore approfondimento in sede di discussione degli articoli. Mi riferisco al problema delle entrate e della copertura dei disavanzi. Abbiamo messo a punto un meccanismo delle entrate che rappresenta un segnale di sostanziale novità e che rafforza - com'era intenzione del Comitato ristretto e, mi auguro, anche della Commissione - l'autonomia gestionale tramite la capacità delle stesse autorità di acquisire le risorse necessarie. Tuttavia se raccogliendo una serie di sollecitazioni compissimo un ulteriore sforzo affinché il modello di gestione ipotizzato possa essere il più vicino possibile alla ottimalità delle iniziative dell'autorità portuale, credo che non faremmo un lavoro vano ma daremmo forza e sostanza all'obiettivo verso il quale siamo finalizzati.

In passato il partito socialista è stato accusato di essere acriticamente disponibile alle privatizzazioni; pertanto le affermazioni che ora farò non vogliono essere in contraddizione con questa impostazione, che da parte del gruppo socialista era coerente con l'obiettivo della cessazione di metodi di gestione e di creazione di disavanzi che avevano caratterizzato la gestione degli enti pubblici nel passato. In questo senso abbiamo proposto di mantenere l'autorità portuale nella fase della gestione di alcuni servizi in forme associative di minoranza, raccogliendo anche il contributo del Senato, nella consapevolezza che l'obiettivo non è quello di proseguire secondo una vecchia filosofia, ma di rendersi conto che vi è una realtà con la quale bisogna fare i conti anche se potrebbe essere ridimensionata nel tempo, se vogliamo che, in una situazione di grave disagio occupazionale, questa legge raggiunga tutti i

suoi obiettivi e non aggiunga effetti negativi dal punto di vista dell'occupazione.

Non faccio questioni di campanile — vorrei precisarlo al relatore — perché l'impostazione è di carattere generale, le realtà sono abbastanza omogenee nei vari porti del territorio nazionale; credo che porre all'ordine del giorno della Commissione ed all'esame del Comitato questo problema significhi cercare di partire con il piede giusto per evitare che davanti ad eventuali sommovimenti di piazza od occupazioni, alcune delle quali sono in corso, ci si trovi di fronte a decisioni del Governo — com'è accaduto in questi giorni — che possano vanificare il lavoro che abbiamo effettuato.

Abbiamo consapevolezza che i problemi esistono e che il Senato in questo senso ci ha fornito una risposta — che può essere anche modificata e corretta —, consci che dobbiamo anche attenerci alle indicazioni della CEE. Poiché si tratta di uno dei punti nodali vorrei aggiungere che la nota da parte del Garante della concorrenza mi sembra, per la verità, un po' eccessiva rispetto alle conclusioni organizzative e di partecipazione delle autorità portuali che erano state ipotizzate nello stesso testo del Senato: non si prevede la prosecuzione di un monopolio, ma si potrebbe consentire, per un periodo limitato, alle autorità portuali di partecipare, anche in quota di minoranza, a società insieme con altre imprese. Non credo che ciò si possa scontrare con i principi che hanno ispirato le decisioni della Comunità europea.

Auspavamo che si potesse fare una legge che partiva da zero, ma purtroppo così non è: la legge si sovrappone ed interviene in un settore che è in movimento da vari anni. È questa una considerazione con la quale dobbiamo fare i conti, proprio perché vogliamo che questa situazione sia obiettivamente superata, non soltanto in punto di principio o di norma, ma in maniera concreta. Questo è l'*animus* che ci ha ispirato nella presentazione di alcuni emendamenti e nell'aver sollevato — e chiedo scusa della foga — alcune questioni che avvertivamo come

effettivamente cogenti e significative. Vi è poi il problema della copertura dei disavanzi, che rappresenta un punto importante che abbiamo affrontato in ordine al capitolo delle entrate, ma che dovrà essere ulteriormente approfondito perché ci muoviamo sulla base di indicatori che non sono obiettivamente esaustivi del modello che abbiamo ipotizzato. Siamo del parere che si debba affrontare quanto prima una discussione di merito, approfittando della disponibilità espressa dal relatore, al fine di trovare soluzioni affidabili in ordine al modello di gestione finanziaria per quanto riguarda le entrate ed alla risoluzione dei disavanzi accumulati nel passato.

In questo senso confermo la disponibilità e l'impegno del gruppo socialista, riservandomi di intervenire nel corso del dibattito con le iniziative che riterremo più opportune per il raggiungimento dell'obiettivo della riforma dell'ordinamento portuale.

GIANNI RAVAGLIA. Il gruppo repubblicano è grato al relatore per la pazienza e l'intelligenza con la quale ha condotto in porto l'esame di un testo estremamente difficile, stante il fatto che sia nella Commissione sia nel Comitato ristretto non si è riusciti a definire con precisione una filosofia della riforma, talché il testo che ne è uscito rappresenta una sorta di ibrido che certamente migliora il testo del Senato ma non affronta con la coerenza necessaria i nodi della riforma della portualità secondo un'ottica di produttività. Avevamo di fronte a noi due strade: o quella di affrontare la riforma appunto secondo un'ottica di produttività oppure quella di affrontare i problemi connessi all'emergenza sociale derivanti da un non governo di questo settore da parte del Governo ma anche degli operatori responsabili dei vari enti di gestione della portualità italiana.

Il testo elaborato dal Comitato ristretto è certamente migliore sul versante della riforma rispetto a quello approvato dal Senato, ma non ha a mio parere affrontato alcuni nodi essenziali, che sono

oggetto degli emendamenti da me formulati. Il primo è quello della regionalizzazione dei controlli e delle nomine. Vi sono state resistenze politiche e burocratiche che hanno impedito di affrontare con decisione questo obiettivo, che a mio parere diventerà, nel giro di qualche tempo, inevitabile anche in considerazione degli orientamenti più generali che le forze politiche vanno assumendo per quanto attiene alle riforme istituzionali del nostro paese. Una legge di riforma varata oggi, nel 1993, che non affronti questo problema credo che si rivelerà al più presto come una riforma datata e da ridefinire.

Il secondo punto che non riceve una risposta definitiva, chiara e plausibile è quello dell'autonomia reale delle entrate degli enti, il che comporta come conseguenza una responsabilizzazione delle nuove autorità. Nel testo del Comitato ristretto vi è il tentativo di introdurre un'autonomia reale - debbo dare atto al relatore dell'impegno che ha profuso in sede di Comitato ristretto - ma al termine del lavoro non pare che l'articolato risponda plausibilmente a questo obiettivo.

Il terzo aspetto è la separazione dei compiti delle nuove autorità con la situazione pregressa e quindi con gli aspetti connessi ai debiti degli enti ed anche agli esuberi di personale addetto alle attività portuali nei vari porti italiani. Manteniamo d'autorità il presidente quale commissario degli enti, legando di fatto il vecchio al nuovo e a mio parere ricreando le condizioni per la formazione di nuovi disavanzi. Se poi la Commissione dovesse accogliere anche la tesi testé espressa dall'onorevole D'Amato avremmo inevitabilmente il riprodursi di debiti perché, se l'autorità dovesse promuovere e partecipare anche alla costituzione di società utili solo ed esclusivamente per coprire gli esuberi che attualmente si riscontrano nei porti, la conseguenza sarebbe che in carico all'autorità avremmo nuovi debiti accumulati. Poiché, fra l'altro, il Comitato ristretto giustamente ha soppresso tutte le norme che prevedevano contributi dello Stato alle autorità, proprio per staccare

l'autonomia delle autorità dalla « mamma » statalista, o scegliamo la strada dell'autonomia - ma si porrebbe un problema sul versante delle entrate che non è stato risolto - oppure chiaramente non possiamo addossare all'autorità compiti impropri, che non siano cioè quelli della programmazione, del coordinamento e dello sviluppo dei porti, perché la gestione deve essere lasciata ad altri tipi di organizzazione e di struttura imprenditoriale. Da questo punto di vista vi sono alcuni elementi che vorrei meglio affinati nella legge.

Il quarto punto che mi preoccupa è quello di non soffocare sul versante dell'imprenditorialità e quindi non sul versante dell'autorità lo sviluppo dell'attività produttiva nei porti con vincoli che possono rivelarsi eccessivi dal punto di vista del costo del lavoro. Nei miei emendamenti, pertanto, vi sono alcune proposte leggermente modificative che tendono a rendere più libere le imprese concessionarie di poter attivare un proprio sviluppo nell'autorità portuale. Su questi argomenti sento di dover presentare degli emendamenti perché spero che il Parlamento non dia vita ad una legge che costituisce una non scelta rispetto ai due corni del dilemma, cioè se dare veramente una svolta alla produttività della portualità italiana - e questa è una scelta - oppure se far prevalere nei nostri lavori esigenze pur giuste ed importanti di emergenza di carattere sociale. Certamente un altro degli elementi di ingiustizia della quale in parte dobbiamo farci carico è il fatto che con questo provvedimento sostanzialmente andremmo a finanziare i costi delle inefficienze e delle assurdità gestionali dei tradizionali enti e della portualità italiana, imponendo nuove imposte a carico di quelle attività e di quegli scali che invece nel corso di questi anni hanno gestito gli sviluppi dei traffici con minori costi: in questo modo si verrebbe a premiare ulteriormente l'inefficienza, penalizzando invece l'efficienza. Questo è un altro dei valori che dobbiamo far attenzione ad introdurre nelle nostre normative, perché queste

sono le logiche sulla base delle quali siamo arrivati a questo milione e 760 mila miliardi di disavanzo che oggi pesa come un macigno sull'attività produttiva del nostro paese; infatti tutto il risparmio è indirizzato per finanziare il debito pubblico e quindi non abbiamo i capitali per gli investimenti, con le conseguenze disoccupazionali che tutti possiamo constatare.

Se vi è una filosofia di svolta rispetto alle politiche fallimentari di questi anni è appunto quella della produttività. Se continueremo nella logica di voler mantenere il peso dell'assistenzialismo e delle ingiustizie fra lavoratori - è emerso chiaramente dal Comitato ristretto che abbiamo trend di crescita del costo del lavoro in questo settore che non sono presenti in alcun altro settore produttivo del nostro paese - daremo una risposta sociale a questo aspetto senza tener conto dei problemi di ordine complessivo che il paese sta vivendo. Queste tesi non sono soltanto le mie; il Comitato ristretto nel suo complesso avrebbe potuto concordare almeno su alcuni di questi principi, quali quello del ripiano dei debiti degli enti e dell'esubero del personale. Questa scelta avrebbe comportato un aumento di spesa che ritengo non superiore ad alcune centinaia di miliardi. Mi è parso di capire - e su questo concordo pienamente con il relatore - che il Governo si è rifiutato di affrontare questi nodi nei termini in cui li ha posti il Comitato ristretto con una politica lungimirante; il Governo, quindi, non ha voluto scegliere, costringendo la Commissione a costruire una proposta che avvia certamente - e qui lo sforzo compiuto dal Comitato ristretto è encomiabile - verso soluzioni innovative della legge ma non risolve i problemi (anzi vi è il rischio che questi ultimi vengano ad essere riproposti una volta approvata la legge).

La valutazione che mi sento di dover fare al termine di questo mio intervento è che mi rendo ben conto - e mi rivolgo al Governo - che esiste un problema di compatibilità complessiva delle risorse e quindi di destinazione delle stesse ri-

spetto ai guasti che una cultura statalista assistenziale ha determinato nel nostro paese; tuttavia il Governo deve compiere una scelta, perché non si possono lasciare aperti ed insoluti tutti i problemi o affrontarli soltanto a metà senza dare una risposta definitiva a quelli che più possono avvicinarsi ad una soluzione complessiva e radicale. Il Governo, invece, ha scelto questa strada, per cui vi sono problemi di esubero nelle ferrovie, alle poste e nei porti: i problemi vengono sempre risolti a metà. Credo che se il Governo avesse voluto affrontare seriamente una politica complessiva delle infrastrutture del nostro paese avrebbe dovuto cominciare da alcuni problemi dando una risposta a quelli; ripeto, se lasciamo dimezzati tutti i problemi, non ne risolviamo mai nessuno e continuiamo in una politica che non affronta il nodo che abbiamo rispetto agli altri paesi europei, quello cioè della competitività complessiva delle infrastrutture del sistema Italia.

È possibile che una politica di questo tipo possa non essere apprezzata da un ministro che ha brillato per la propria assenza nel dialogo e nel confronto con questa Commissione e che quindi non ha fatto propria nell'interno del Governo questa strategia; si tratta, infatti di scegliere se si intende affrontare e risolvere almeno i problemi di alcuni comparti delle reti infrastrutturali italiane. Poiché nel Comitato ristretto è stata manifestata l'intenzione di affrontare questo tipo di problematiche con autorità autonome, efficaci ed efficienti, mi pare che sia una responsabilità grave da parte del Governo il non aver voluto affrontare questo problema.

Nel proporre alcuni emendamenti mi sono rivolto più al Governo che non al Comitato ristretto o al relatore, nel tentativo di forzare l'esecutivo a compiere una scelta e quindi, nel momento in cui al Senato è in atto la discussione sulla legge finanziaria, ad affrontare il nodo strategico delle infrastrutture. Chiamo anche la Commissione a compiere uno sforzo di questo tipo, cioè a porre il

Governo di fronte alle proprie responsabilità, perché è inconcepibile che un ministro vada in giro per l'Italia a dire che la Commissione è responsabile dei ritardi e che il testo del Senato era credibile e plausibile, quando ben sa - il ministro prima di noi - che soprattutto con il testo del Senato, con quello elaborato dal Comitato ristretto un po' meno, si ripropongono, anno dopo anno, centinaia di miliardi di disavanzo. Questo il ministro lo sa e l'hanno apprezzato anche il Comitato ristretto e la Commissione; questa è anche la ragione delle nostre modifiche e pertanto non capisco perché il ministro vada in giro per l'Italia a raccontare queste falsità, secondo cui le responsabilità sarebbero di una Commissione che cerca di favorire il risanamento, lo sviluppo e la produttività del settore infrastrutturale del nostro paese. Il ministro invece si accontenta di riscuotere consensi e di non farsi fischiare; da una recente intervista della quale il relatore ci ha messo gentilmente copia in casella mi pare che l'unica preoccupazione del ministro, il quale doveva recarsi ad un incontro con gli operatori di Genova, sia stata quella di trovarsi una copertura per non farsi fischiare. Questo non è il modo di governare il paese e quindi con la *presentazione dei miei emendamenti* intendo provocare il Governo ad una scelta e ad un'assunzione di responsabilità.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Vorrei fare alcune considerazioni rispetto a quanto hanno detto il relatore ed i colleghi. Credo che il testo al nostro esame, nato da un confronto ma non ancora sottoposto a valutazioni, abbia a tutt'oggi bisogno di essere rivisitato; in questo senso presenteremo emendamenti per la parte attinente al lavoro, che è quella su cui la discussione a livello di Comitato ristretto è stata più modesta e sulla quale probabilmente vi sarà la necessità di lavorare di più in Commissione. Non intendo dare un giudizio, ma semplicemente osservare che vi è stata

disparità di attenzione rispetto a questi due problemi necessitata dalle cose, sicuramente non voluta.

Mi pare che in ordine alla parte iniziale, che è stata oggetto di confronto, il relatore Lucchesi abbia svolto un lavoro molto attento e preciso, cercando anche di sintetizzare al meglio le varie posizioni, salvo che sul famoso punto dell'articolo 5, comma 5, che attiene alla questione delle società che dovrebbero poter operare affiancando l'autorità portuale per quanto attiene ai servizi generali.

Vorrei fare alcune riflessioni di carattere generale. Fare una legge a mio parere significa necessariamente confrontarsi con la ricaduta che questa legge avrà; sappiamo tutti che l'obiettivo è quello di creare un sistema di portualità italiana, non certo dei singoli porti, migliore dell'attuale e comunque tale da poter entrare in competizione con la portualità quanto meno europea. È vero però che una legge non parte dal nulla e che bisogna anche farsi carico di quel nulla, altrimenti bisogna verificare quale effettivamente sia la ricaduta della legge. Le lamentele che sono venute da parte di più colleghi rispetto ad una filosofia di partenza, che era di un certo tipo e che forse poi è stata rispettata un po' meno nell'evolversi della discussione, derivano dalla mancanza dei supporti necessari per operare in maniera netta. Sappiamo che una legge ha un certo tipo di ricaduta: se già in questa sede abbiamo gli strumenti per far fronte a quei tipi di ricaduta si può lavorare in una certa maniera, ma quando non ci sono gli strumenti bisogna farsene carico all'interno della legge.

Dico subito con molta chiarezza che vorrei evitare - e mi batterò perché sia evitato - che la riforma dei porti crei disoccupazione. Questo deve essere molto chiaro e non può non essere assunto dai colleghi come un problema reale. Pertanto bisognerà discuterne approfonditamente nella seconda parte del nostro lavoro perché, se non verranno approfonditi alcuni spetti, si creeranno alcuni problemi. Sono d'accordo con il collega

Ravaglia quando afferma che bisogna costruire un sistema che non sia ingessato, però bisogna ricordarsi che non possiamo varare ora una riforma che, come affermava bene il collega D'Amato, non ha le gambe per partire perché sostanzialmente viene « bypassata » da una situazione di confusione già esistente e che genera molta conflittualità nei porti. A questo proposito vorrei osservare che sia che facciamo una riforma sia che non la facciamo la situazione è drammatica. Tanto vale, anche se la riforma non sarà perfetta come la vorremmo, metterci le mani fino in fondo e cominciare a fornire regole certe a questa benedetta portualità, perché attualmente siamo ampiamente fuori mercato. Cominciamo a dare regole, stabiliamo una fase di transizione che consenta a tutti di utilizzare alcuni strumenti che possono consentire di governare i problemi ed al tempo stesso di creare le ragioni per una prospettiva, che fra l'altro mi sembra che nelle vostre discussioni vi sia stata ampiamente. Rifiuto la riflessione di chi dice che questa non è una riforma: questa è una riforma che prevede una transizione, è una riforma che crea una situazione del tutto nuova sul terreno delle imprese, del lavoro e dell'autorità portuale. Certamente ha bisogno di un periodo di transizione, che deve essere guardato non solo in ragione delle risorse che saranno disponibili per ammortizzare i debiti, ma anche in ragione dell'effetto che avrà sul terreno dell'occupazione.

Esistono quindi dei nodi che bisognerà quindi esaminare fino in fondo. Probabilmente anche noi come parte politica avremmo compiuto scelte diverse se non vi fossero stati i nodi che invece vi sono: bisognerà — lo ripeto — farsene carico tutti. Va benissimo che il porto appartenga alle imprese, però attenzione, le regole debbono pure esservi e deve comunque essere tutelato il lavoro in ogni condizione. Quindi la legge deve tener presente la questione delle regole.

Per quanto riguarda il tema dell'assistenza, vorrei ricordare che si tratta di un terreno privilegiato delle imprese: questo

va detto e ricordato, altrimenti faremo due pesi e due misure. Sono favorevole a rinforzare le imprese perché esse danno lavoro ed occupazione, però al tempo stesso bisogna mettere sul piatto della bilancia il fatto che le imprese, che appunto dovrebbero creare occupazione, molto spesso non lo fanno, pur avendo attinto a cospicue risorse dello Stato. Il metro di giudizio non può essere da una parte tutto il bene e dall'altra tutto il male; si debbono invece creare le condizioni affinché, dando regole sia alle imprese sia ai lavoratori, queste situazioni di assistenza non si creino più su nessun versante.

Abbiamo compiuto un lavoro sostanzialmente positivo per quanto attiene alle autorità portuali anche se rimangono taluni nodi. In sostanza abbiamo cercato di creare una condizione di autonomia delle autorità che mi sembra un fatto estremamente positivo ed importante. Rispetto a questo vi è una serie di nodi da verificare — e mi sembra che sia questo l'intendimento — per vedere come si può realizzare questa autonomia in termini di entrate reali. Ritengo che sia questa la strada giusta, reale e possibile da perseguire.

Abbiamo l'intenzione di presentare alcuni emendamenti, per la verità pochissimi, come abbiamo garantito al relatore Lucchesi, perché non vogliamo appesantire la discussione più di tanto. Ritengo che sia stato individuato un elemento positivo che desidero sottolineare, quello cioè della flessibilità che abbiamo dato al problema: le autonomie sono tali perché rispondono a certi requisiti ed hanno alcune capacità; nei porti si individuano queste capacità e quindi le autonomie nascono e muoiono a seconda della capacità dei porti. Questo è un elemento estremamente positivo, che rifiuta un sistema ingessato e ne adotta uno flessibile; su questo versante ritengo che potremo registrare buoni risultati, senza nessun aggravio per lo Stato in una fase di grande incertezza circa le risorse.

I problemi sul fronte del lavoro sono quelli inerenti alle associazioni dei lavo-

ratori, rispetto alle quali avevamo proposto di verificare come ed in quali rapporti esse si pongano rispetto all'autorità portuale, ritenendo che questa sia una partita molto importante. Abbiamo previsto l'inserimento nell'associazione e dovremo studiare le forme in cui realizzarlo. Vi è poi il problema della transizione, che riguarda non solo il regime perfetto di qui al 2004 per quanto riguarda le autorità e la possibilità di muoversi nei porti, ma anche la questione del lavoro. Su questo bisognerà fare un ragionamento molto serio rispetto alla certezza delle risorse effettivamente disponibili; mi pare che a questo proposito fino ad oggi le garanzie siano state molto aleatorie ed anche noi lamentiamo una sostanziale assenza del Governo in un confronto pieno con il Comitato ristretto, che ci avrebbe molto aiutato a realizzare obiettivi diversi e probabilmente accordi migliori laddove questa presenza fosse stata più impegnata e più capace di fornirci certezze. Gli elementi di giudizio sono stati invece sempre molto sfumati e quindi non potevano essere assunti fino in fondo come elementi di garanzia nell'elaborazione della legge. Credo che ciò abbia creato qualche problema, prima di tutto al relatore e poi all'intero Comitato ristretto.

Voglio ancora ricordare la questione dei debiti e dei disavanzi, che abbiamo trattato nella maniera possibile; riteniamo necessario che vi sia una garanzia e concordiamo con l'onorevole Lucchesi quando chiede - e su questo vogliamo davvero tutte le garanzie - che a questa legge segua un decreto del Governo che risolva i problemi che rimangono aperti. Questo deve essere un impegno certissimo da parte del Governo; non vogliamo conoscere il contenuto del decreto, ma almeno sapere quali siano le risorse e quindi che cosa il Governo riuscirà ad ottenere (il Governo, non i nostri emendamenti) nella legge finanziaria per questa partita impegnativa ed estremamente importante. Credo che il Governo farebbe bene a fare una profonda riflessione sul fatto che le risorse sono necessarie oggi;

sono risorse di cui il Governo dovrà pur farsi carico in qualche momento della storia della portualità. Non si possono risolvere tutte le questioni attraverso la legge - dovremmo essere una sorta di maghi - e quindi chiediamo un impegno forte da parte del Governo che si concretizzi attraverso precisi atti, a partire dalla legge finanziaria.

Vorremmo altresì che avesse una definizione più precisa sia la partita degli esuberi del personale sia quella dei debiti degli enti porto. Desidero inoltre sottolineare che i lavoratori non hanno tutte quelle colpe che vengono qui evocate perché i debiti degli enti porto e delle compagnie lavoratori portuali sono stati tutti ampiamente avallati. Pertanto, come afferma spesso e ripetutamente il collega Angelini, si poteva anche provvedere a forme di controllo e di intervento che forse in alcuni casi sarebbero state necessarie. Dare la croce addosso ai lavoratori per colpe che non hanno commesso mi sembra davvero paradossale; tuttavia questa non è assolutamente intenzione di nessuno. La legge al nostro esame ha certamente molte funzioni ma, data la situazione, poiché dobbiamo essere realisti e calarla non nel mondo astratto delle idee ma in quello della realtà concreta, dobbiamo affrontare tutti i temi presenti. Va bene, quindi, stabilire l'apporto delle imprese, ma con molte regole per le imprese e per i lavoratori stessi.

MARIDA BOLOGNESI. Non credo di dover dare in questa sede un giudizio di carattere generale, che tra l'altro il mio gruppo aveva espresso sul testo approvato dal Senato (dove mi risulta siamo stati l'unica forza critica, in quanto prevedevamo i rischi che poi si sono concretizzati sin dalla prima lettura in Comitato ristretto). Dico questo perché ritengo che quest'ultimo abbia lavorato in maniera un po' anomala - lo ricordava la collega Biricotti - in quanto per una gran parte si è proceduto all'analisi ed alla discussione su alcuni temi mentre su altri il Comitato ristretto ha, per così dire, subito il ricatto continuo del relatore con le sue

annunciate e ritirate dimissioni, nel senso che spesso e volentieri non si è stati in grado...

LUCIANO FARAGUTI. La posizione del relatore era esattamente contraria: stava cercando di ottenere dal Governo più soldi...

MARIDA BOLOGNESI. I soldi sono stati ottenuti, ma non più tardi di ieri sera mi sembra che siano state nuovamente minacciate le dimissioni se non si arrivava ad alcune intese...

LUCIANO FARAGUTI. Stai cercando a tutti i costi un nemico perché intendi mostrare in giro il resoconto stenografico, ma io sarò implacabile! Spiegherò nei porti italiani cosa è effettivamente successo.

MARIDA BOLOGNESI. Non sto cercando nessun nemico...

PRESIDENTE. Onorevole Bolognesi, per favore prosegua il suo intervento.

MARIDA BOLOGNESI. Per favore, signor presidente, zittisca l'onorevole Faraguti...

LUCIANO FARAGUTI. Nessuno mi può zittire!

PRESIDENTE. Onorevole Faraguti, la prego! Lasci continuare l'onorevole Bolognesi.

MARIDA BOLOGNESI. Mi sembra che l'onorevole Faraguti si scaldi troppo!

PRESIDENTE. Onorevole Faraguti, lei è iscritto a parlare immediatamente dopo, quindi potrà fare tra breve le osservazioni che ritiene opportune.

MARIDA BOLOGNESI. Non intendevo assolutamente attaccare l'onorevole Lucchesi. Prendo atto - e l'onorevole Biricotti lo ha già detto, in maniera evidentemente più velata di me - che il Comitato ristretto ha già avuto modo di discutere

alcuni articoli, ma su altri, delicatissimi, si è trovato di fronte ad un testo del relatore che oggi nei fatti è diventato il testo del Comitato ristretto, che piaccia o meno ai colleghi, e sul quale entro mercoledì dovremo presentare i nostri emendamenti.

Ritengo che avremmo potuto lavorare prendendoci un po' più di tempo ed affrontando i gravi temi che sono rimasti in sospeso e che ora rischiamo di « bypassare » proprio a causa dei tempi così ristretti. Da parte mia non c'era nessun attacco al relatore, ma soltanto il richiamo ad una prassi che ha funzionato soltanto per metà del testo pervenutoci dal Senato - ho già premesso di avere alcune perplessità su quel testo - e che sull'altra metà non ha funzionato allo stesso modo. Abbiamo infatti dovuto discutere su un testo già predisposto dal relatore e questo è un fatto anomalo, così come è stato anomalo il funzionamento del Comitato ristretto; l'ho già detto in quella sede e lo ripeto qui perché anche i colleghi che non ne fanno parte ne siano a conoscenza.

Il gruppo di rifondazione comunista si è impegnato in Comitato ristretto per risolvere i nodi che il testo del Senato lasciava irrisolti e che ora ci sembra siano addirittura in parte peggiorati: mi riferisco da un lato al problema dell'occupazione, che mi rifiuto di considerare come problema di emergenza occupazionale, di esuberanti e via discorrendo; indubbiamente questo problema esiste e vi sono risorse preposte allo scopo; vi è il tentativo, ad oggi non riuscito, di garantire i livelli occupazionali o quanto meno le professionalità, che costituiscono anch'esse risorse economiche...

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Gli stipendi! I livelli occupazionali sono un *optional*!

MARIDA BOLOGNESI. Per me non lo sono. Secondo me il problema occupazionale non è soltanto una questione di esuberanti, ma anche di utilizzo di risorse umane, che comportano professionalità e

capacità, che io rifiuto di mettere in mezzo ad una strada. Indipendentemente dagli esuberanti, che certamente costituiscono un problema, vi è la non volontà o impossibilità di utilizzare le qualità professionali presenti nei porti italiani, sia a livello di dipendenti delle compagnie portuali sia a livello di dipendenti degli enti. Vi è quindi un problema occupazionale non risolto e ve ne è un altro di controllo da parte della collettività attraverso le forme ed i soggetti che la collettività possiede rispetto ad un importantissimo snodo dell'economia nazionale. Considero come una iattura la privatizzazione selvaggia in ogni campo, perché i fatti, una volta trascorsi i bellissimi anni ottanta, hanno dimostrato che la privatizzazione non ha comportato lo sviluppo né per alcune zone del paese né per alcune aziende, ma anzi il contrario. Quindi anche, ed a maggior ragione, il nodo dell'economia nazionale così importante come quello dei trasporti e dei porti... *(Interruzione del deputato Ravaglia)*. Vorrei finire il mio intervento, allo stesso modo in cui non interrompo quelli altrui; io non ti ho interrotto, collega Ravaglia, ritengo che...

**PRESIDENTE.** Colleghi, vi prego di non fare interruzioni perché vi sono ancora altri iscritti a parlare e poi dovremo passare ad un punto successivo all'ordine del giorno.

**MARIDA BOLOGNESI.** Dicevo che il controllo nel processo di privatizzazione è un diritto della collettività sia sul versante del collocamento - e qui c'è il nodo dell'associazione del lavoro portuale - per evitare il fronte del porto, collega Lucchesi, tanto per parlare in termini schietti, sia nel campo dell'economia. Non ritengo che la privatizzazione selvaggia dei porti sia un vantaggio ed un valore economico per la collettività nazionale. Evidentemente ciò comporta, per ricaduta, una serie di altri problemi.

Ciò non significa che per il gruppo di rifondazione comunista il testo sia da buttare perché, se ve ne è la volontà

politica, si può ancora intervenire per evitare i guai peggiori che io vedo nel testo sottoposto all'esame della Commissione. Certamente presenteremo, al pari di altri gruppi, alcuni emendamenti, che non saranno numerosi perché siamo contrari a forme di demagogia e di ostruzionismo: intendiamo soltanto incidere laddove crediamo si possa migliorare un testo molto brutto, addirittura peggiorato rispetto a quello del Senato. I nostri emendamenti interesseranno i lavoratori a partire dall'articolo 5, che riguarda i servizi generali, sui quali era stata chiesta ma non si è avuta un'esplicitazione; vi sono infatti alcuni servizi che riteniamo possano essere privatizzati, mentre altri dovrebbero rimanere collegati al soggetto pubblico autorità portuale. È stata perfino ignorata l'esistenza di una legge che assegnava la gestione delle manutenzioni ferroviarie per i porti di Genova, Savona e Napoli ai CAP; pertanto si sarebbe dovuta tener presente la legislazione esistente a proposito della questione dei servizi.

Detto questo, l'azzeramento della presenza dell'autorità portuale dentro le aziende significa una non garanzia; capisco che i lavoratori siano preoccupati a questo proposito, perché vi è il rischio di non poter garantire i livelli occupazionali in determinati servizi. Pertanto, o si inventano le camere a gas nei porti per uccidere questi lavoratori, oppure dobbiamo tener presente che questi lavoratori e quelle professionalità nei porti già ci sono.

Vi è poi il problema dell'associazione del lavoro portuale, che è un nodo a nostro avviso enorme perché investe non soltanto il futuro ma anche la discussione, che oggi è in atto presso la Commissione lavoro della Camera, in ordine al lavoro temporaneo, quindi al lavoro interinale. Vogliamo evitare di prefigurare nelle stesse forme del testo del Comitato ristretto un'agenzia del lavoro temporaneo esclusivamente privatistica. Tutte le discussioni in Commissione lavoro su questo tema prevedono una presenza ed un controllo rispetto al sog-

getto incaricato del collocamento; i soggetti del controllo possono essere l'autorità stessa, i lavoratori, i sindacati, le agenzie locali del lavoro. Ritengo che tutti i gruppi presenteranno emendamenti perché questo nodo trovi una soluzione, perché altrimenti ciò avrà riflessi dal punto di vista della competizione internazionale (*Commenti*). Vedo che sono molto contestata in questa Commissione.

L'altro nodo importantissimo è quello della transizione. Poc'anzi la collega Bivicotti affermava che il problema del periodo di transizione dopo la trasformazione è dirimente; da parte mia ritengo che il periodo di quattro anni, che già mi pareva una mediazione raggiunta nel testo del Senato, non sia scalfibile, mentre il testo elaborato dal Comitato ristretto stringe i tempi in maniera drammatica, tra l'altro senza avere le risorse necessarie per procedere ai prepensionamenti. Queste risorse a tutt'oggi non ci sono e non sono state neanche previste nella legge finanziaria; per questo i tempi minimi di trasformazione erano stati individuati in quattro anni.

Su tali tematiche ritengo si dovrà discutere in completa tranquillità all'interno della Commissione; tranquillità non vuol dire evitare ogni battaglia politica perché, se vi sono colleghi che hanno altre convinzioni credo sia giusto che facciano una battaglia per gli obiettivi che ritengono opportuni. Ma se davvero vogliamo dare una risposta ai lavoratori portuali, non perché siano in atto alcune mobilitazioni, ma perché vi sono problemi di prospettiva (stipendi, necessità di ripianare i debiti), vi è anche una questione di controlli, che non mi sembra appaiano nel testo del Comitato ristretto e che chiediamo siano inseriti nell'ambito della riforma portuale, trattandosi di uno snodo molto delicato dell'economia nazionale. Mi sembra anzi che in quest'ultimo si concentrino eccessivamente, soprattutto nella seconda parte, i poteri nelle mani di pochi, lasciando da parte una gestione decentrata e concordata con i soggetti collettivi, cioè gli enti locali, le regioni, le autorità, i sindacati ed i lavoratori stessi.

Come è stato affermato più volte dal relatore in Comitato ristretto, non vogliamo una legge per questo o per quell'altro porto, ma vogliamo una legge per tutti i porti. L'onorevole Lucchesi ammoniva che nessuno di noi deve essere pressato dai problemi locali o dalle rivendicazioni dei lavoratori della propria città. Non credo inoltre che nella legge debbano essere considerati solo i porti più piccoli, perché stiamo esaminando la riforma della portualità. Ripeto non si possono «bypassare» i problemi delle realtà locali. Nell'affrontare le diverse tematiche occorre essere elastici: l'elasticità ed i momenti di transizione possono ancora rappresentare gli strumenti idonei per fronteggiare situazioni come quella genovese o quelle di porti più piccoli.

La legge deve tener conto degli interessi della collettività generale.

LUCIANO FARAGUTI. Signor presidente, il confronto sviluppatosi testimonia la complessità delle problematiche affrontate dal relatore e dal Comitato ristretto. Non è per convenienza o per ragioni di schieramento che ringrazio il collega e amico Lucchesi per l'improbabile compito assunto oltre che per la lealtà con la quale, in alcuni momenti, ha illustrato al Comitato ristretto ed al rappresentante governativo la situazione esistente, sottolineando la drammaticità che l'ha caratterizzata.

Il presidente, nel raccomandarci di essere sintetici, ha sottolineato come l'impostazione generale del testo sia tesa alla ricerca di elementi ed all'individuazione del percorso che il Senato non ha indicato. Mi riferisco, in particolare, all'istituzione di autorità portuali in grado di svolgere un'efficace azione di programmazione e controllo, dotate di autonomia finanziaria nonché di una capacità di rapporto con le autonomie locali, con le categorie degli imprenditori, dei lavoratori e con le amministrazioni centrali. Non vorrei andare a casa convinto di aver perso tempo e senza aver dato alcun contributo ad una riforma che da alcune legislature stiamo esaminando senza riu-

scire a varare. Spero sia l'ultima volta che parlo di tali questioni: dico spero perché auspico che la riforma vada in porto; comunque è l'ultima per quanto riguarda la mia vita parlamentare. Consentitemi fin da ora di affidare agli atti parlamentari una considerazione: colleghi, non nascondiamoci dietro un dito!

Sappiamo tutti che alcune terribili problematiche - sottolineo l'aggettivo - sono il frutto dell'intreccio corporativo che in talune strutture portuali (in alcune in particolare) ha posto a carico dello Stato la produzione di servizi non economici. E questo riguarda tutte le parti politiche presenti in Commissione. In un modo o nell'altro è risultato vincente il condizionamento di questo intreccio, che non si è potuto, saputo e voluto sciogliere!

Bisogna essere consapevoli del fatto che la problematica del lavoro va affrontata evitando di ricorrere ai sistemi thatcheriani, garantendo a tutti le giuste e legittime - utilizzo questo termine nel suo significato più profondo - aspirazioni. A fronte delle difficoltà incontrate il Governo ha opposto un atteggiamento di sordità, sottovalutando lo sforzo compiuto dal Comitato ristretto. Ciò, nonostante il lavoro da noi svolto corrispondesse ad alcuni punti del programma governativo, che molte parti politiche presenti in Commissione hanno indicato, per realizzare un processo di risanamento e di riorganizzazione della portualità nazionale.

Purtroppo non abbiamo potuto confrontarci con il Governo, che si è rivelato un interlocutore insufficiente; di conseguenza abbiamo dato soluzione a problemi che, se affrontati direttamente, avrebbero salvaguardato i diritti dei lavoratori. Credo ad ogni modo che l'elaborazione della Commissione sia ampiamente positiva; ringrazio i colleghi che hanno partecipato, perché ritengo che si siano compiuti notevoli passi in avanti in relazione ad una materia complessa qual è quella della portualità.

Dobbiamo ora verificare, a fronte di questa impostazione, come affrontare al-

cuni problemi; ma sarebbe assolutamente ingiusto che qualcuno affermasse che non sono stati all'attenzione del Comitato ristretto e dello stesso relatore perché si sarebbe potuto approvare il testo del Senato così com'era. Ma, se così avessimo fatto, di chi avremmo potuto avere l'applauso, di quale portualità?

Dovevamo affrontare il tema del rapporto pubblico-privato: su questo non ho sentito nessuno affermare che il problema non esisteva o che non doveva essere affrontato. La questione del rapporto pubblico-privato all'interno dei porti italiani, nella nuova definizione dei ruoli del pubblico attraverso le autorità portuali, trova una difficoltà di realizzazione: forse perché qualcuno di noi ha chiesto che nel recinto delle autorità portuali non vigessero le leggi della Repubblica a difesa e garanzia del lavoro? Forse perché qualcuno di noi ha pensato che all'interno dei porti, con un balzo all'indietro fino al 1860, si potessero assumere le persone e mandarle negli scali o nelle stive... Ma questo avveniva ancor prima del libro *Cuore*! Non c'è nessun parlamentare della Repubblica che immagini di costruire situazioni in cui possano essere violate le leggi sulla tutela del lavoro, non diciamo sciocchezze! Che poi queste cose possano avvenire (e forse stanno avvenendo mentre sto parlando) non è responsabilità di questo Parlamento e di questi parlamentari: è responsabilità di chi non fa rispettare le leggi della Repubblica, che è cosa diversa. Cerchiamo di non fare della propaganda tra di noi e di affrontare invece i problemi con realtà, verità ed asprezza, ma non dicendo cose che non possono essere credute.

Per quanto riguarda il problema del rapporto pubblico-privato nei porti o, come dice qualche collega, il problema della costruzione del porto delle imprese, come si può immaginare che l'autorità portuale non abbia il potere di regolazione, di programmazione e di garanzia delle leggi della Repubblica, addirittura in riferimento agli investimenti pubblici, che sono il capitale investito dalla nazione italiana nel corso degli anni all'in-

terno di molti di questi porti storici? So che abbiamo le stesse opinioni e che stiamo cercando il modo migliore di affrontare e realizzare al meglio la questione. Siamo però di fronte a problemi che sono il retaggio di un passato di malgoverno; non è possibile trovarci di fronte a questo Everest di deficit di alcuni enti (tuttavia abbiamo cercato di farcene carico), che ha rinviato nel tempo la realizzazione di quelle proposte che nell'impostazione generale pur ci eravamo dati. Dobbiamo trovare la capacità di affrontare alcuni problemi facendo attenzione a che non si ricreino le condizioni che possano trascinare sul fondo ogni possibilità di sviluppo di questa riforma. Mi riferisco ai problemi del lavoro, che devono essere studiati con grande attenzione, cura ed intelligenza.

Certo è che se la presenza del Governo e del ministro ci avesse in qualche modo aiutato, trovando in una responsabilità coesa del Governo forme di intervento più forti e cospicue, questo problema presenterebbe sicuramente minori elementi di drammaticità. Ciò non toglie che su questo, quando discuteremo gli articoli e gli emendamenti, avremo modo di confrontarci. È necessario introdurre un meccanismo che nell'ambito della produzione dei servizi crei vero lavoro; non si deve inoltre pensare che la creazione di situazioni che garantiscono la vita materiale di molte o poche persone siano una soluzione di transizione perché altrimenti, invece di creare vero lavoro e vera produzione di servizi economici e quindi di ricchezza da redistribuire, creeremo situazioni che - ripeto - possono riportare a fondo una riforma che, pur volando meno alta di quello che avrei sperato, tuttavia ha caratteristiche innovative e positive.

**MAURIZIO PIERONI.** Molte cose sono già state dette dai colleghi e pertanto sarò molto breve. Devo dire innanzitutto di essere arrivato al dibattito di quest'oggi con una notevole punta di amarezza e di delusione e proclamo quindi la particolare insoddisfazione del gruppo verde per

come è stata condotta questa vicenda. Ci tengo a chiarire che questa mia insoddisfazione non è diretta nei confronti del relatore, al quale invece riconosco una notevole volontà, più volte espressa, di approdare a risultati più positivi di quelli ai quali siamo arrivati; per quanto mi riguarda ho apprezzato, a differenza di altri che glielo hanno rimproverato, il gesto delle dimissioni. Debbo dire che ho l'impressione che il relatore, così come il resto della Commissione, ad un certo punto abbia « rotto », come si dice per il trotto dei cavalli, e si sia lasciato andare ad una deriva inevitabile.

La mia insoddisfazione non è neppure rivolta ad alcuno dei colleghi; casomai è rivolta a me stesso, che probabilmente ho dato un contributo assai meno significativo di altri, dei quali ho avuto modo di apprezzare l'impegno ma anche la lucidità delle proposte. La questione sta semplicemente nel fatto che si è creata una situazione di ricatto da parte del Governo - e qui, collega Faraguti, uso consapevolmente questa parola - attraverso un uso spregiudicato dei *mass media* nei confronti di questa Commissione, rispetto al quale quest'ultima ha ceduto le armi nella maniera più totale. E questo lo rimprovero con particolare decisione ai gruppi di maggioranza, che così spesso sono solerti e solleciti nel proclamare in tutti i modi la dignità ed il ruolo del Parlamento, ma poi abdicano a questa dignità ed a questo ruolo nei momenti decisivi che riguardano i loro rapporti con il Governo stesso. Questo è un rimprovero che mi sento di dover fare politicamente, con convinzione, perché credo alla dignità ed al ruolo del Parlamento.

Nel merito credo che il collega Ravaglia abbia illustrato, sia pur sinteticamente, gli aspetti sostanziali del provvedimento. A me non resta dunque che ribadirli, sottolineando come il nostro lavoro sia rimasto a metà del guado. Mi riferisco alla regionalizzazione, all'autonomia reale, anche finanziaria, delle nuove realtà oltre che alla irrisolta questione del passaggio tra la vecchia situa-

zione e la nuova, su cui non siamo riusciti ad avanzare, avendo dovuto abdicare alle pressioni del Governo.

Il teatro fa parte della politica - la mia però non vuole essere una polemica nei confronti di nessuno - ma in sede di discussione generale, dopo aver compiuto un lavoro pesante e faticoso, non ci si deve sentir dire che bisogna mandare i lavoratori nelle camere a gas: questo è un non senso oltre ad essere fuori luogo. Non credo all'esistenza di possibilità di recupero: fondamentalmente ci limiteremo a « tappare » una situazione che rischia di diventare drammatica. Da questo punto di vista capisco l'atteggiamento di alcuni gruppi - senza con questo polemizzare con la posizione assunta dai gruppi democratico cristiano e del PDS - perché in effetti l'alternativa è tra l'ingovernabilità dei porti e l'adozione di una toppa. Di fatto stiamo per licenziare l'ennesimo aborto (cioè una riforma che tale non è), l'ennesimo episodio italiano che getta inevitabilmente discredito sulle istituzioni, tra la gente che vive ed opera nei settori economici di riferimento.

Constato con amarezza che questo è lo stato dell'arte. Spero vivamente in un soprassalto di dignità collettiva - non perché io ne abbia più di altri, per carità! - che consenta di recuperare alcuni terreni conquistati durante la fase iniziale dei lavori del Comitato ristretto, ma immediatamente abbandonati in precipitosa ritirata, collega Castelli, sotto l'incalzare del Governo.

ROBERTO CASTELLI. Nonostante io viva tra le montagne e nonostante gli insulti ricevuti da un collega, il quale mi ha rimproverato di non capir nulla in fatto di porti, mi sono sentito molto coinvolto nell'esame del provvedimento. D'altra parte, mio zio era marinaio, mio cugino era notaio del porto di Genova e mio nonno spesso mi faceva guidare i rimorchiatori nel porto di Genova: la mia perciò era una famiglia marinara. Quando ero bambino il porto di Genova era diverso: le navi stazionavano in rada molti giorni perché non vi erano posti

sufficienti e la città prosperava; non dico che tutti erano felici e contenti, ma Genova era assai attiva ed il lavoro portuale dava lavoro, dignità e speranze per il futuro. Se oggi si visita il porto, balza agli occhi lo squallore che lo caratterizza; anche le grandi navi transatlantiche (le ho visitate tutte, dalla *Andrea Doria*, alla *Cristoforo Colombo* fino alla *Conte Biancamano*) sono pressoché sparite, ci sono soltanto i banali traghetti della Tirrenia. La faraonica opera del bacino di carenaggio è un monumento inesperto - o forse troppo espresso - all'incapacità di gestire la politica portuale, ma in compenso il porto di Rotterdam è lungo 43 chilometri!

Si dice sempre che la colpa è degli altri, ma non dei lavoratori, come ha sostenuto anche la collega Biricotti Guerrieri non più di trentacinque minuti fa. Io invece sostengo che la colpa sia di tutti. Sicuramente hanno enormi responsabilità le forze di maggioranza, che hanno considerato i porti alla stregua di centri di potere clientelare ed elettorale, avallando la situazione, visto che da cinquant'anni governano quelle realtà. Non ci si può dunque svegliare nel 1993 gridando che la situazione portuale è disperata! Sostengo anche - se me lo consentono i colleghi alla mia destra - che di colpe ne hanno anche i lavoratori. Qualcuno dovrebbe spiegare ai metalmeccanici lombardi perché guadagnano un milione e trecentomila lire al mese lavorando quaranta ore a settimana, mentre i loro compagni più avanzati sul fronte della solidarietà marxista guadagnano il doppio, lavorando metà tempo! Questo va detto con sincerità e franchezza, anche se la collega Bolognesi ha promesso che nella tornata elettorale genovese leggerà il resoconto stenografico del mio intervento sulle banchine. Sono convinto che ognuno debba dire ciò che sente. Che i lavoratori abbiano meno responsabilità perché non sono classe dirigente, è evidente; è altrettanto evidente però che oggi sono venuti al pettine i nodi che tutti hanno contribuito a creare, giungendo ad un punto di non ritorno.

Il risultato di tutto questo è che l'Italia, che sostanzialmente è una banchina in mezzo al Mediterraneo - e in ragione di questo avremmo dovuto essere un popolo di portuali -, non è capace di avere un sistema ed una politica portuale, fondamentale per noi e per la Comunità europea.

Personalmente avevo riposto grandi speranze nel provvedimento in esame, per cui condivido l'amarezza del collega Pieroni. Su questa illusione abbiamo lavorato alacramente, di questo dovete darci atto. Ai lavori del Comitato ristretto però è sempre stato presente un « invitato di pietra », rappresentato dal porto di Genova, con il corollario di quelli di Trieste e Livorno. Poiché quasi sempre ho sentito parlare dei problemi dei lavoratori e solo qualche volta dei trasporti, mi domando come mai la Presidenza della Camera abbia assegnato il provvedimento alla Commissione trasporti anziché alla Commissione lavoro. Invito perciò il relatore a dichiarare la propria incompetenza istituzionale perché sinceramente ritengo si sia perso il cosiddetto filo di Arianna, giungendo ad un punto in cui tutta la riforma risulterà condizionata, in maniera decisiva, da questo problema.

Il collega Pieroni ha centrato il punto: si è lavorato per un determinato periodo in un certo modo, poi vi è stata un'inversione di tendenza abbastanza pesante. Il collega Pieroni però non deve buttare la croce addosso al gruppo della lega. Al termine del lavoro verrà approvato un testo, rispetto al quale si deve dare atto al relatore di aver compiuto un'opera veramente faticosa e commendevole. Nonostante le premesse iniziali fossero positive, durante l'iter si è perso di vista lo scopo istituzionale, quello cioè di fare una riforma che mettesse veramente i porti in condizione di funzionare. Ci troviamo invece di fronte ad un testo che, nelle intenzioni di molte forze politiche, risulta finalizzato a salvare i lavoratori; è chiaro che tutti vorrebbero salvare i lavoratori, ma non era questa la materia del contendere. Abbiamo perso completamente di vista la finalità di questa legge, dimen-

ticando lo scopo istituzionale della Commissione trasporti. Credo sia questo il punto fondamentale sul quale dobbiamo recitare un *mea culpa*; anche se il testo è stato migliorato rispetto a quello del Senato, sicuramente non si tratterà di una vera e propria riforma dei porti perché questa legge non metterà i porti italiani in condizioni di funzionare né di fare concorrenza ai porti di Rotterdam, Anversa e quant'altro.

Per dimostrare quanto, alla fine, il funzionamento dei porti sia divenuto un fatto secondario, vorrei sottolineare come alcuni emendamenti siano volti ad aggiungere a quelli previsti nel testo chi il porto di Marina di Carrara, chi quello di Catania, altri quelli di Livorno e Messina, Taranto e così via: come al solito la legge viene considerata come un modo per attingere alle provvidenze dello Stato, che è talmente « scassato » che qualche miliardo in più o in meno non cambia molto la situazione.

Visto che il problema tecnico è passato in secondo piano, bisogna quindi dare un giudizio politico sul comportamento dei vari gruppi. Ci siamo trovati di fronte ad una tenaglia: da un lato ci sono i lavoratori, che giustamente si trovano in grosse difficoltà perché addirittura non percepiranno lo stipendio per il mese di ottobre ma, non solo, il CAP è giunto talmente a raschiare il fondo del barile da non riuscire più nemmeno a contrarre nuovi debiti perché non ha più nulla da offrire in garanzia; dall'altro vi è il Governo, il quale ci ha piantati politicamente in asso ed ha abbandonato il relatore al proprio destino - questa è la verità politica -, l'ha veramente « scaricato ». A questo punto il problema è di capire che relazione vi sia fra il Governo e la maggioranza, in presenza di strane e trasversali alleanze che stanno attraversando questa Commissione da destra a sinistra. In questo senso mi aspetto di vedere emendamenti presentati dal gruppo socialista e votati dalle sinistre.

GIORDANO ANGELINI. Il partito socialista non è mica di destra!

ROBERTO CASTELLI. Il PSI non sta né a destra né a sinistra, sta solo dentro.

PRESIDENTE. Onorevole Castelli, vada avanti e si limiti alle osservazioni sul merito del provvedimento.

ROBERTO CASTELLI. Mi scusi, signor presidente, ho solo raccolto una provocazione.

PRESIDENTE. Ha fatto male!

ROBERTO CASTELLI. Volevo inoltre dire che il nostro movimento il quale, per un semplice motivo di ordine cronologico, credo sia l'unico a potersi chiamare fuori da questo sfascio, non può certamente prestarsi - mi dispiace dover forse deludere il relatore - alla ricostituzione di una maggioranza insieme ad alcuni frantumi della precedente, ormai abbandonata dal Governo.

Ci troviamo di fronte al fatto che andremo a votare in ordine sparso e quindi chiaramente non ci stiamo; prendiamo le distanze da questo testo di legge, anche se diamo atto per l'ennesima volta al relatore di aver compiuto un notevole sforzo per arrivare ad un testo funzionale all'operatività dei porti. Egli tuttavia alla fine si è trovato di fronte a forze preponderanti che gli hanno impedito di perseguire il suo obiettivo e pertanto, come gruppo della lega nord, non possiamo far altro che prenderne atto.

Diciamo chiaramente che avremmo elaborato un testo ben diverso da questo e, per quanto riguarda l'atteggiamento che prenderemo in sede di voto degli emendamenti e del testo nel suo complesso, chiaramente non assumeremo una posizione di carattere tecnico ma di carattere politico, in funzione delle maggioranze, strane o meno strane, che si creeranno all'interno di quest'aula.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Ho potuto notare come nella discussione che si è svolta oggi, che ha

registrato anche toni molto forti (questo, da un certo punto di vista, è apprezzabile perché dimostra quanto l'argomento stia a cuore di tutti quanti noi), sia stato chiamato molte volte in causa il Governo ed in particolare il ministro dei trasporti. Quest'ultimo mi pare avesse fatto in un certo senso delle promesse in ordine ai profili finanziari; da parte mia spero di poter nuovamente intervenire, non dico per fornire della garanzie, ma almeno per dare qualche risposta in maniera serena alle questioni emerse dalla discussione in Commissione.

GIACOMO MACCHERONI. Prendo atto con soddisfazione delle dichiarazioni del sottosegretario Sellitti, che ha assiduamente partecipato alla fase elaborativa del testo. Mi pare che egli abbia accolto il dato politico di questo dibattito generale, che non è sembrato conclusivo ma anzi teso a riaprire tutta la problematica della portualità. Vorrei sottolineare le dichiarazioni che egli ha fatto circa gli impegni assunti dal ministro di fronte ai giornali invece che in questa sede, che converrà ribadire in Commissione prima che la Commissione voti il provvedimento.

L'altra questione che vorrei fosse sottolineata nei confronti del Governo è come su alcuni punti fondamentali dell'articolato vi siano posizioni mutevoli anche all'interno della maggioranza, che possono assumere anche qualità politica. Preghiamo il sottosegretario Sellitti di riferire al ministro che il gruppo socialista gradirebbe conoscere dalla sua viva voce l'opinione del Governo circa i punti di divergenza, senza ricorrere al « mi rimetto » come qualche volta si è fatto.

Ringrazio il sottosegretario, che credo abbia colto la posizione del gruppo al quale appartengo. Esistono problemi di copertura finanziaria e di scelte di indirizzi: se il ministro dei trasporti ed il Governo vogliono avere una maggioranza coerente, manifestino con chiarezza il proprio pensiero. Sarà un contributo al dibattito.

**PINO LUCCHESI, Relatore.** Desidero innanzitutto ringraziare i colleghi per l'ulteriore contributo offerto alla discussione, al di là delle posizioni assunte, che possono non essere sempre collimanti, sulle quali avremo modo di confrontarci durante il seguito dell'iter legislativo.

Vorrei anch'io evidenziare al senatore Sellitti la necessità della presenza del ministro per comprendere quale sia il pensiero del Governo, cosa assolutamente non secondaria. Vorrei nuovamente ribadire, perché avverto qualche preoccupazione, che abbiamo costruito un tessuto rispetto al quale è indispensabile che il Governo chiarisca le sue intenzioni circa le modifiche da apportare alla legge finanziaria e la presentazione di un provvedimento parallelo, sotto forma di decreto-legge, non appena approvata la legge finanziaria. È una condizione fondamentale che attiene allo svolgimento del nostro lavoro.

Concludo esprimendo fin da ora un ringraziamento ai funzionari della Camera che ci hanno assistiti nel lavoro di predisposizione del testo; altrettanto vorrei fare nei riguardi dei funzionari ministeriali, che del pari hanno condiviso con noi le fatiche derivanti dall'esame del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 16,50.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA*

**DOTT. VINCENZO ARISTA**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

**DOTT. PAOLO DE STEFANO**

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 26 ottobre 1993.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO