CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2536}

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(AMATO)

E DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

(TESINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELLE FINANZE

(AMATO)

CON IL MINISTRO DEL TESORO

(BARUCCI)

E CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(ANDREATTA)

—

Conversione in legge del decreto-legge 19 aprile 1993, n. 111,
recante disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale

Presentato il 19 aprile 1993

ONOREVOLI DEPUTATI! — Da tempo si è sentita l'esigenza di guardare con particolare attenzione ai porti: in varie occasioni e da più parti è stata rappresentata l'opportunità di un'apposita normativa per avviare le riforme strutturali indispensabili allo sviluppo dei traffici, elemento fondamentale per l'economia del settore e per l'economia nazionale.

Finora le iniziative portate avanti a livello governativo hanno dato luogo ad una riduzione consistente della manodopera in esubero (i lavoratori portuali, am-

montanti a 21.000 unità nel 1983, sono attualmente 6.800), ma non hanno inciso, nonostante i tentativi, sulla trasformazione globale del sistema portuale che continua a soffrire dei processi involutivi legati a vecchi schemi.

L'esigenza di rinnovamento della portualità si è maggiormente acuita con l'affermarsi delle recenti forme di trasporto integrato che richiedono non solo infrastrutture efficienti ed un'azione di coordinamento e programmazione atta a consentire la congiunzione completa dei vari seg-

menti operativi, ma anche un'area di mercato libero, spoglia di vincoli ed a costi competitivi.

Ai vecchi sistemi organizzativi e gestionali del lavoro nei porti si sta, di fatto, sovrapponendo un nuovo assetto che non riesce a trovare adeguati spazi e possibilità di sviluppo per il sussistere di una normativa ormai obsoleta e non più rispondente alle esigenze dei mercati.

Il quadro normativo vigente è, infatti, lontano dalla nuova realtà che si delinea nel sistema dei trasporti, avviato verso forme intermodali ed integrate che devono trovare il loro punto di riferimento e di incontro nelle strutture del porto.

Il processo di riforma dell'ordinamento portuale — già oggetto di esame nella precedente legislatura — deve quindi essere affrontato con la massima urgenza, non solo per venire incontro ad esigenze operative di base, ma anche per aderire a sollecitazioni di organi nazionali e sovranazionali.

È noto, infatti, che a seguito dell'emanazione della legge 10 ottobre 1990, n. 287, concernente la disciplina sulla concorrenza ai fini del rispetto delle norme comunitarie, l'Autorità garante, in relazione all'esame di singole fattispecie afferenti il settore, ha rivolto l'invito ai competenti organi per addivenire ad un riordino della materia che tenga conto dei principi affermati con la legge *antitrust*.

Successivamente la Corte di giustizia delle Comunità europee, con sentenza in data 10 dicembre 1991, ha ribadito la valenza delle norme comunitarie sulla libera concorrenza negli Stati membri, evidenziando il contrasto sussistente tra alcune norme del nostro ordinamento relative al lavoro portuale con i principi contenuti nel Trattato di Roma.

Tale situazione, accertata dal giudice europeo, richiede, come affermato dalla giurisprudenza della Corte costituzionale e ribadito dal Consiglio di Stato con il parere del 13 maggio 1992, una disapplicazione delle norme interne confliggenti con quelle comunitarie da parte degli organi giurisdizionali ed amministrativi, ma soprattutto la conseguente modifica normativa da parte degli organi legislativi.

Nel frattempo la competente Commissione della Comunità europea, nonostante il recente intervento amministrativo (circolare del Ministro della marina mercantile n. 21 del 9 luglio 1992, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 31 luglio 1992), ha invitato il Governo italiano ad adeguare, entro il 30 settembre 1992, la legislazione nazionale a quella comunitaria in tema di libera concorrenza nel settore portuale, riservandosi, oltre tale termine, di avviare la procedura di infrazione.

La riforma è quindi particolarmente urgente non solo per le pressanti sollecitazioni e misure in via di adozione, ma perché le disposizioni amministrative emanate al riguardo con la citata circolare del 9 luglio 1992 sopra richiamata, sulla base del citato parere del Consiglio di Stato ed in aderenza ai principi enunciati dal giudice europeo, stanno incontrando difficoltà in sede di applicazione per le numerose vertenze giudiziarie insorte in materia.

Allo stato attuale si presenta quindi nei porti (e soprattutto in alcuni grandi scali) una situazione di difficile gestione a causa delle posizioni contrapposte e radicalizzate assunte dalle parti che hanno dato luogo a notevoli contenziosi, alcuni dei quali conclusi con sentenze di contenuto opposto.

È urgente, quindi, una disciplina organica per un settore vitale dell'economia attraverso l'emanazione di norme cogenti che, in aderenza ai nuovi indirizzi comunitari, eliminino interpretazioni difformi di natura giurisdizionale e rispondano alle istanze di rinnovamento avanzate dalle forze che operano nel settore.

Fulcro della riforma è la gestione del porto, incentrata sull'ingresso di operatori privati in grado, attraverso le strutture di cui sono dotati e l'organizzazione operativa, di effettuare servizi efficienti in tempi brevi.

Il porto deve, quindi, essere aperto a più imprese che operino in un regime di piena concorrenza: solo attraverso il confronto continuo e la competizione, si può realizzare una politica portuale mirata a

contenere i costi ed a fornire, nel contempo, servizi sempre più articolati e completi.

In quest'ottica nuova e moderna, in linea con i porti europei, si inserisce infatti l'operatore privato, esercente attività d'impresa nell'ambito di aree e banchine in concessione, dotato cioè di una serie di strutture tali da poter offrire sul mercato un servizio completo, assicurando il trasporto dei beni dalla stiva a destinazione, ad un prezzo fisso, comprensivo di tutti gli oneri connessi al ciclo operativo unico.

L'organizzazione del lavoro nell'ambito dei porti deve muoversi per il futuro in questa direzione: far convergere nel porto e nel territorio retrostante le diverse tipologie di trasporto, in modo da realizzare, con la contiguità dei servizi, l'obiettivo della massima riduzione di tempi e di costi aggiuntivi.

Il porto deve risultare strettamente collegato al territorio onde realizzare una stretta connessione ed integrazione tra i vari sistemi di trasporto.

Giova sottolineare, a questo riguardo, che negli ultimi venti anni il porto ha cessato di costituire un'entità a sé stante, per divenire un anello o un segmento del sistema di trasporto delle materie prime e delle merci dal luogo di produzione al luogo di utilizzazione o di consumo; l'operatore, che provvede ad organizzare la catena del sistema completo e che ne assume la responsabilità, sceglie e decide in base a criteri di efficienza, affidabilità ed economicità; i porti i cui servizi o le cui strutture non rispondano a questi requisiti restano emarginati dai grandi itinerari di trasporto.

Altro dato saliente è che, attualmente, il settanta per cento dei movimenti di merce nell'intero Mediterraneo transita attraverso porti italiani. Con l'accentuazione della competitività conseguente alla completa realizzazione del mercato comune, la percentuale indicata potrebbe notevolmente contrarsi a vantaggio di scali meglio attrezzati ed organizzati. È evidente l'esigenza di un intervento urgente di trasformazione e di adeguamento alle nuove condizioni del mercato.

Nel contempo è necessario che da parte degli stessi operatori del settore venga realizzata, attraverso strutture ed organizzazione del lavoro proprie, un ciclo unico dei carichi, evitando frazionamenti inutili ed onerosi.

Nel sistema sopra delineato si devono muovere anche le compagnie portuali, non più detentrici di una posizione di monopolio e collocatrici di manodopera, ma trasformate in imprese; in tale veste possono continuare ad operare offrendo sul mercato il patrimonio professionale e tecnico di cui sono dotate, garantendo, nel contempo, il livello occupazionale dei soci.

Le linee sopra descritte possono ritenersi, allo stato attuale, sufficienti per introdurre con immediatezza elementi innovativi nei porti nazionali tali da avvicinarli ai sistemi gestionali dei porti comunitari, la cui attività ed il cui sviluppo sono principalmente legati ad un regime concorrenziale.

Altri elementi dovranno essere valutati ed affrontati al più presto dal legislatore, sentito anche il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), in ordine all'organizzazione amministrativa dei porti. È noto, infatti, che i porti principali, detentori delle correnti di traffico vitali per l'economia nazionale, sono porti sedi di enti portuali. Detti enti, figure giuridiche pubbliche economiche, hanno finora svolto sia funzioni di natura amministrativa, con l'espletamento di gran parte dei compiti attribuiti in sede locale alle capitanerie di porto, sia attività gestionale anche attraverso la partecipazione a società private costituite con proprio capitale.

I risultati non sono stati positivi sul piano imprenditoriale; la commistione tra le due figure ha senz'altro contribuito ad affossare le iniziative di natura imprenditoriale.

Occorre, pertanto, dare un nuovo assetto giuridico agli enti, assegnando ad essi solo compiti di programmazione, coordinamento e controllo delle attività che si svolgono nel porto, e stabilire una netta separazione dei compiti concernenti la si-

curezza e la funzionalità dei servizi comuni rispetto alle attività produttive e commerciali.

Le linee portanti del nuovo assetto devono, quindi, ricondursi a due elementi contrapposti, ma coordinati negli obiettivi da raggiungere; da una parte gli enti, quali autorità portuali, che coordinano e che devono costituire il punto di riferimento e di garanzia per il corretto funzionamento dell'attività portuale, e dall'altra parte gli operatori privati ai quali è affidata la gestione commerciale del porto.

Questo sistema organizzativo basato su due poli distinti, autonomi e con funzioni diverse, ma entrambi miranti a potenziare lo sviluppo dei traffici, è il sistema che si riscontra nei modelli dei porti nord-europei e che dovrebbe far uscire i porti nazionali dalla presente situazione di crisi, utilizzando, in tal modo, le risorse disponibili non adeguatamente sfruttate.

In tale contesto un accento particolare deve essere posto in ordine alla riorganizzazione del sistema portuale nazionale; è urgente pervenire ad una diversa classificazione dei porti che miri ad individuarli sulla base delle funzioni specifiche alle quali possono essere chiamati in relazione alla posizione geografica, alle strutture ed infrastrutture ed all'economia del territorio retrostante.

La conformazione del nostro Paese, con una estensione notevole di coste e di approdi, deve fare affidamento su porti destinati a funzioni diverse, ma armonizzati tra loro in modo da realizzare un quadro della portualità sviluppato nei vari settori.

Sono questi gli ulteriori aspetti legati alla portualità che dovranno entro tempi brevi essere oggetto di valutazione ed esame da parte degli organi legislativi per completare il tessuto normativo dell'ordinamento portuale.

Trattasi di tappe significative e non più eludibili nella prospettiva del rilancio della portualità con l'obiettivo di coniugare il recupero di efficienza e di funzionalità dei porti con l'incremento occupazionale.

Per quanto concerne il presente decreto-legge si delineano qui appresso i

contenuti dei singoli articoli, che per i motivi sopra esposti, non possono essere ulteriormente procrastinati, in attesa della riforma completa della portualità.

L'articolo 1 affronta il settore specifico del lavoro portuale, stabilendo in via prioritaria ed immediata l'abrogazione della riserva prevista a favore delle compagnie portuali, nonché l'abrogazione, a decorrere dal 31 luglio 1993, di tutte le norme del codice della navigazione e del regolamento marittimo attinenti la materia portuale.

Il medesimo articolo attribuisce l'esercizio della vigilanza sulle attività di carico, scarico, trasporto e movimento in genere delle merci e su quelle complementari ed accessorie, all'ente portuale o all'autorità marittima, cui spetta pure il compito di curare l'osservanza del rispetto delle relative tariffe, la cui determinazione è comunque rimessa alle stesse imprese.

È, altresì, prevista la nuova regolamentazione per lo svolgimento di attività di impresa per conto proprio o per conto di terzi, con l'indicazione dei requisiti idonei a garantire lo svolgimento delle relative attività.

L'esercizio è, comunque, subordinato ad un apposito atto autorizzatorio in quanto (come indicato dall'Autorità garante e dal Consiglio di Stato) l'autorizzazione, rispetto alla concessione, consente « una più vasta partecipazione degli interessi ed un più penetrante controllo giudiziario ».

L'attività in questione è altresì soggetta ad un'azione costante di vigilanza e di controllo che può dar luogo, allorché venga accertata la mancata sussistenza dei requisiti richiesti, alla sospensione, alla revoca ed infine al diniego del rinnovo.

L'articolo 2 concerne la trasformazione delle compagnie e dei gruppi portuali nelle forme societarie previste dal codice civile in materia di società e di cooperative.

I nuovi organismi in possesso dei requisiti indicati nell'articolo 1 possono svolgere attività d'impresa; quelli che, vi-

ceversa, non svolgono attività imprenditoriali o abbiano personale in esubero non possono assumere nuovi elementi e possono solo limitarsi ad avviare, in mobilità o distacco, il personale eccedentario presso le imprese richiedenti.

Nell'ambito del nuovo quadro normativo viene così ad essere tutelato il patrimonio professionale dei lavoratori delle compagnie, con la trasformazione delle compagnie medesime in imprese, e nel contempo, qualora detta trasformazione non sia possibile, con la continuazione nello svolgimento da parte del personale in esubero di attività presso altre imprese.

È, altresì, in parte garantito il livello occupazionale delle categorie prevedendo, in caso di esuberi, oltre l'avviamento in mobilità e distacco, anche la priorità nelle assunzioni di nuovo personale da parte delle imprese.

L'articolo 3 individua il regime fiscale applicabile al settore nella fase di trasformazione.

L'articolo 4, al comma 1, differisce al 31 dicembre 1993 il beneficio del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria nei confronti di 1.000 lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali, ivi comprese le compagnie del ramo industriale e di carenanti del porto di Genova. Il comma 2 stabilisce che l'anzidetto beneficio, qualora non pienamente utilizzato negli anni 1992-1993, possa essere utilizzato fino al 30 giugno 1994. Il comma 3 stabilisce l'applicabilità ai lavoratori operanti in porto, siano essi soci o dipendenti, alla scadenza dei benefici di cui ai commi 1 e 2, di quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ivi compresa la normativa della cassa integrazione guadagni secondo criteri e modalità da determinarsi con decreto interministeriale, che tenga conto della specificità del settore. Il comma 4 quantifica gli oneri

derivanti dall'applicazione dei commi 1 e 2 e pone la relativa spesa a carico della tabella A — voce Ministero dei trasporti — della legge finanziaria per l'anno 1993.

L'articolo 5 prevede l'istituzione a livello locale di commissioni consultive presiedute dall'autorità marittima, composte da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale e da tre rappresentanti delle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato di coordinamento dell'utenza nazionale, con compiti di consulenza sulle materie ad esse sottoposte dall'ente portuale o dalla autorità marittima.

Analoga commissione è prevista a livello centrale con compiti consultivi, in materia di problemi generali attinenti le attività e l'organizzazione portuale, da attuarsi su impulso del Ministro della marina mercantile.

L'istituzione dei predetti organi collegiali è quanto mai opportuna, venendo a costituire un utile supporto — rappresentativo degli interessi presenti nella portualità — nell'espletamento dei compiti affidati all'autorità.

L'articolo 6 disciplina la gestione di aree demaniali e delle banchine affidate ad imprese — comprese le compagnie portuali trasformate in società ai sensi dell'articolo 2, che svolgano attività di impresa — particolarmente qualificate, che vengono a realizzare un ciclo produttivo a carattere continuativo ed integrato.

L'articolo in questione introduce una nuova figura dell'ordinamento portuale, il terminalista, operatore che racchiude nell'ambito delle strutture e delle aree di cui è dotato il ciclo completo del trasporto da stiva a destinazione. Il terminalista è la figura giuridica più avanzata che realizza quelle condizioni operative integrate rispondenti alle nuove esigenze organizzative del mercato e più produttive per i porti.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 362).

La messa in cassa integrazione guadagni di 1.000 lavoratori nel corso dell'anno 1993 implica un onere di 22 miliardi.

Infatti il trattamento massimo di integrazione salariale è pari a lire 1.248.000 mensili, che con l'accredito contributivo, correlato ai salari medi contrattuali fissati per la giornata retributiva ai fini del pagamento dei salari differiti, dà luogo ad un onere complessivo medio mensile ad unità di lire 1.833.000.

Pertanto:

$$1.833.000 \times 12 \text{ mesi} = 21.996.000$$

$$21.996.000 \times 1000 \text{ unità} = 22 \text{ miliardi.}$$

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 19 aprile 1993, n. 111, recante disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 19 ottobre 1992, n. 409, 19 dicembre 1992, n. 484, e 18 febbraio 1993, n. 36.

Decreto-legge 19 aprile 1993, n. 111, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 90 del 19 aprile 1993.

Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Vista la sentenza della Corte di giustizia della Comunità economica europea in data 10 dicembre 1991, che ha dichiarato la normativa italiana relativa al lavoro portuale incompatibile con l'articolo 90, in combinato disposto con gli articoli 30, 48 e 86, del trattato CEE;

Considerato che la Commissione CEE ha invitato il Governo italiano a comunicare, entro il 30 settembre 1992, le misure che intende adottare per conformare la normativa interna al diritto comunitario;

Considerato, altresì, che la stessa Commissione si è riservata di avviare il procedimento di infrazione qualora, sempre entro il 30 settembre 1992, le misure adottate non fossero sufficienti a rendere la normativa nazionale conforme al diritto comunitario;

Ritenuta, pertanto, la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in tema di libera concorrenza nel settore portuale, al fine di corrispondere all'invito della Commissione CEE;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 16 aprile 1993;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica;

E M A N A

il seguente decreto-legge:

ARTICOLO 1.

(Nuova disciplina delle attività portuali).

1. L'articolo 110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Sono altresì abrogati, a partire dal 31 luglio 1993, gli articoli 108, 109, 110, commi primo,

secondo, terzo e quarto, 111, commi primo, secondo e terzo, 112, 116, comma primo, n. 2), 1171, comma primo, n. 1), 1172 e 1279 del codice della navigazione, nonché gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, per le parti afferenti la navigazione marittima.

2. La vigilanza sull'espletamento delle attività portuali di carico, scarico, trasporto, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto e di quelle complementari ed accessorie, nonché sull'applicazione della misura delle tariffe indicate da ciascuna impresa, è esercitata dagli enti portuali e, laddove non istituiti, dalle autorità marittime.

3. L'esercizio di attività portuali di cui al comma 2, espletate per conto proprio e/o per conto di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'ente portuale e, laddove non istituito, del capo del compartimento marittimo.

4. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 3 le imprese richiedenti devono risultare in possesso dei seguenti requisiti:

a) iscrizione nel registro delle imprese o titolo equipollente per le imprese appartenenti agli Stati membri della Comunità economica europea;

b) capacità tecnico-organizzativa adeguata al volume ed alla tipologia delle operazioni portuali da svolgere;

c) capacità finanziaria e di capitale adeguata all'attività da espletare;

d) organico di lavoratori da assumere alle dirette dipendenze, rapportato alle esigenze dell'impresa.

5. Le tariffe dei servizi e delle attività portuali sono pubbliche. Le imprese in possesso dell'autorizzazione di cui al comma 3 debbono comunicare, all'autorità marittima o all'ente portuale, le tariffe che saranno praticate nei confronti degli utenti, nonché ogni eventuale e successiva variazione.

6. Qualora il personale dipendente non sia sufficiente a far fronte alle esigenze operative, l'impresa può avvalersi dei lavoratori di cui all'articolo 2, chiamati in mobilità temporanea o distacco.

7. L'impresa autorizzata all'esercizio di attività portuali, iscritta in apposito registro tenuto dall'ente portuale o dall'autorità marittima, deve versare un canone annuo ed una cauzione nella misura determinata dallo stesso ente portuale o dall'autorità marittima, in relazione al volume degli investimenti e delle attività da espletare.

8. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, non sono ammesse forme di collaborazione contrattuali o istituzionali tra imprese, finalizzate ad eludere la sussistenza dei requisiti di cui al comma 4.

9. Alla scadenza dell'autorizzazione, che ha durata annuale e che può essere rinnovata, l'ente portuale o l'autorità marittima sono tenuti a verificare la realizzazione delle condizioni previste nel programma operativo e, in caso di ingiustificata mancata attuazione, non danno luogo al rinnovo.

10. L'autorizzazione può essere sospesa o revocata allorché venga accertata la mancata sussistenza dei requisiti di cui al comma 4.

11. Nel rilascio dell'autorizzazione di cui al presente articolo, l'ente portuale ovvero l'autorità marittima sono tenuti a valutare il rapporto tra numero di imprese ed esigenze del traffico, garantendo comunque la concorrenza nel settore.

12. L'ente portuale o l'autorità marittima possono rilasciare autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, in occasione di arrivo o partenza, alle navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, previo versamento di apposita somma di denaro e di idonea cauzione, determinate dallo stesso ente portuale o dall'autorità marittima in relazione alle attività da espletare.

ARTICOLO 2.

(Trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali).

1. Le compagnie ed i gruppi portuali, entro il 31 luglio 1993, si trasformano secondo i tipi societari previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile.

2. La società di cui al comma 1, che subentra alla compagnia o gruppo portuale a tutti gli effetti nei rapporti patrimoniali e finanziari attivi e passivi, può svolgere attività di impresa ai sensi dell'articolo 1, sempreché sia in possesso dei requisiti ivi indicati, determinando il proprio organico ed individuando l'eventuale personale in esubero secondo criteri determinati dall'ente portuale o dall'autorità marittima.

3. Qualora la società di cui al comma 1 non possa svolgere attività di impresa o abbia personale in esubero, non può procedere all'assunzione di altro personale e può limitarsi ad avviare in mobilità temporanea o in distacco, nell'ambito delle eccedenze, il personale in esubero presso le imprese richiedenti in relazione alle loro esigenze organizzative ed operative.

4. Nell'assunzione di nuovo personale le imprese, a parità di caratteristiche tecnico-professionali, debbono accordare precedenza ai lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali iscritti nei registri alla data di entrata in vigore del presente decreto, nonché ai dipendenti degli enti portuali, ferme restando l'anzianità di servizio e la qualifica rivestita.

ARTICOLO 3.

(Disposizioni transitorie).

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

2. Le operazioni suddette 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, e non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

ARTICOLO 4.

(Norme in favore dei lavoratori portuali).

1. Il beneficio di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, è differito al 31 dicembre 1993, nel limite di ulteriori 1.000 unità.

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

3. Ai lavoratori, soci o dipendenti operanti in porto ai sensi degli articoli 1 e 2, alla scadenza del beneficio di cui ai commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e successive modificazioni ed integrazioni.

4. All'onere derivante dall'applicazione del comma 1, 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.

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

ARTICOLO 5.

(Commissioni consultive).

1. È istituita in ogni porto, previa approvazione del Ministero della marina mercantile, una commissione consultiva, composta da tre rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, nonché da tre rappresentanti designati dalle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato di coordinamento dell'utenza nazionale, e presieduta dall'ente portuale e, laddove non istituito, dall'autorità marittima.

2. La commissione consultiva di cui al comma 1 esprime il proprio parere sull'organizzazione delle attività portuali e sugli aspetti connessi all'utilizzo delle strutture portuali, su richiesta dell'ente portuale o dell'autorità marittima.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile è istituita la commissione consultiva centrale, presieduta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale e composta da tre rappresentanti delle associazioni nazionali imprenditoriali aderenti al comitato di coordinamento dell'utenza nazionale, da tre rappresentanti delle organizza-

zioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale, da un dirigente del Ministero della marina mercantile e dal presidente dell'Associazione nazionale dei porti italiani.

4. La commissione di cui al comma 3 ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale, ad essa sottoposti dal Ministro della marina mercantile.

ARTICOLO 6.

(Nuova disciplina della concessione delle aree demaniali e delle banchine).

1. Le aree demaniali e le banchine nell'ambito portuale destinate ad attività di carico, scarico e deposito di merci, oltreché ad attività relative a passeggeri o servizi di preminente interesse commerciale o industriale, possono essere date in concessione alle imprese di cui all'articolo 1, previe idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro della marina mercantile, con proprio decreto, al fine di assicurare la concorrenza nel settore e la parità di condizioni tra gli operatori.

2. Il rilascio della concessione di cui al comma 1 è subordinato alla sussistenza, nei destinatari dell'atto concessorio, dei seguenti requisiti:

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

b) sussistenza di 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.

3. La durata ed il canone della concessione sono determinati in relazione al valore delle aree e degli impianti utilizzabili da parte delle imprese concessionarie in modo da assicurare il perseguimento dei fini previsti nell'interesse dei traffici e dell'economia nazionale.

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

5. L'ente portuale o, dove non istituito, l'autorità marittima sono tenuti ad effettuare accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare la sussistenza dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione del piano di investimenti.

6. La mancata osservanza degli obblighi assunti da parte del concessionario, nonché il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati, danno luogo alla revoca dell'atto concessorio.

7. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto, possono essere revocate le concessioni esistenti qualora il concessionario non

abbia i requisiti di cui al presente articolo e/o non svolga un'attività coerente con le linee di sviluppo portuale determinate dall'autorità portuale.

8. Gli indennizzi eventualmente dovuti a seguito della decadenza delle concessioni esistenti alla data di entrata in vigore del presente decreto sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui viene affidata in concessione la relativa area ai sensi del presente articolo.

ARTICOLO 7.

(Entrata in vigore).

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 aprile 1993.

SCÀLFARO

AMATO, *Presidente del Consiglio dei Ministri e, ad interim, Ministro delle finanze.*

TESINI, *Ministro della marina mercantile.*

BARUCCI, *Ministro del tesoro.*

ANDREATTA, *Ministro del bilancio e della programmazione economica.*

Visto, *il Guardasigilli:* CONSO.