

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 578

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della marina mercantile

(TESINI)

di concerto col Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(CRISTOFORI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° SETTEMBRE 1992

Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - Da tempo 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, ammontanti 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 segmenti 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 da parte

della 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 della entrata in vigore della legge 10 ottobre 1990, n. 287, concernente la disciplina della 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 citata legge *antitrust*.

Successivamente la Corte di giustizia della CEE, 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 recente 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 economica europea, nonostante il recente intervento amministrativo (circolare del Ministro della marina mercantile 9 luglio 1992, n. 21), ha aperto un procedimento nei confronti del Governo italiano per non aver provveduto ad adeguare la legislazione nazionale a quella

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

comunitaria in tema di libera concorrenza nel settore portuale.

La riforma è quindi particolarmente urgente non solo per le pressanti sollecitazioni e misure in via di adozione, ma perchè le disposizioni amministrative emanate al riguardo con la circolare del 9 luglio 1992, n. 21, 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, 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 se 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 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 realizzato, attraverso proprie strutture ed organizzazione del lavoro, 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 e garantendo, nel contempo, il livello occupazionale dei soci.

Le linee sopradescritte 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 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 sicurezza 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 provvedimento normativo 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 e successivamente, entro centotanta giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l'abrogazione di tutte le norme del codice della navigazione e del regolamento marittimo attinenti la materia portuale, onde consentire il passaggio al nuovo assetto in termini concreti.

Il medesimo articolo attribuisce l'esercizio della vigilanza sulle attività di carico, scarico, trasporto e movimento in genere

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

delle merci e su quelle complementari ed accessorie all'ente portuale o all'autorità marittima, cui spetta anche 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 della concorrenza e del mercato 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, allorchè 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, viceversa, 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 nella veste imprenditoriale e nel contempo, qualora detta trasformazione non sia possibile, con la continuazione dello 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 conferma l'applicabilità ai lavoratori operanti in porto, siano essi soci o dipendenti, dei benefici riconosciuti 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.

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 attivarsi 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 banchine affidate ad imprese - comprese le compagnie portuali trasformate in società ai sensi del precedente 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

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 le condizioni operative integrate rispondenti

alle nuove esigenze organizzative del mercato e più produttive per i porti.

Alla presente relazione non viene allegata la relazione tecnica, non implicando il presente disegno di legge alcun onere finanziario per lo Stato.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 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 centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, gli articoli 108, 109, 110, primo, secondo, terzo e quarto comma, 111, primo, secondo e terzo comma, 112, 116, primo comma, n. 2), 1171, n. 1), 1172 e 1279 del codice della navigazione, nonchè 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, nonchè 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 o per conto di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'ente portuale o, laddove non istituito, dal 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;
- b) capacità tecnico-organizzativa adeguata al volume ed alla tipologia delle operazioni portuali da svolgere;
- c) capacità finanziaria e di capitale adeguato alla 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, nonchè ogni eventuale, 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 dà luogo al rinnovo.

10. L'autorizzazione può essere sospesa o revocata allorchè 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.

Art. 2.

(Trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali)

1. Le compagnie ed i gruppi portuali, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, si trasfor-

mano secondo i tipi societari previsti nei titoli V e VI del libro V del codice civile.

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

3. 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, semprechè 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.

4. 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.

5. 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 della presente legge, nonchè ai dipendenti degli enti portuali, ferme restando l'anzianità di servizio e la qualifica rivestita.

Art. 3.

(Disposizioni transitorie)

1. Per la trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali, ivi compresi i gruppi ormeggiatori e barcaioli, 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; tali operazioni non costituiscono presupposto per l'applicazione dell'imposta sull'incremento di valore degli immobili.

Art. 4.

(Norme in favore dei lavoratori portuali)

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

2. Al personale di cui al comma 1, iscritto in appositi registri tenuti dall'ente portuale o dall'autorità marittima, si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro.

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

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.

Art. 6.

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

1. Le aree demaniali e banchine nell'ambito portuale destinate ad attività di carico, scarico e deposito di merci, oltrechè 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 della 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 della presente legge, possono essere revocate le concessioni esistenti qualora il concessionario non abbia i requisiti di cui al presente articolo 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 della presente legge sono, in ogni caso, a carico del soggetto cui viene affidata in concessione la relativa area ai sensi del presente articolo.

Art. 7.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.