

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 652

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **ROGNONI, NERLI, ANGELONI,
BARBIERI, BENVENUTI, CHIARANTE, PEDRAZZI CIPOLLA,
PINNA, RANIERI, SENESI e TEDESCO TATÒ**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 SETTEMBRE 1992

Riforma dell'ordinamento portuale

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	6

ONOREVOLI SENATORI. - Il problema di una riforma dell'ordinamento dei porti risale ad oltre trenta anni or sono, cioè quando lo sviluppo del Paese fece esplodere la movimentazione delle merci per mare (nel decennio 1955-65) e aumentò il traffico di quasi due volte e mezzo, rendendo clamorosamente evidenti le arretratezze e le carenze dei nostri scali marittimi. Risalgono infatti a quel periodo le prime numerose proposte di riforma del settore.

Nonostante i molteplici tentativi di aggiornamento normativo nelle precedenti legislature, a fronte di profonde trasformazioni sul piano dei flussi di traffici, delle tecnologie disponibili, dall'organizzazione dei cicli trasportistici, dell'apertura e dello sviluppo di nuovi bacini di utenza e dei nuovi assetti geo-politici che hanno stravolto gli equilibri politici ed economici dell'Europa, il quadro istituzionale della portualità italiana risulta tuttora improntato ad un modello organizzativo concepito molti decenni or sono.

Anche sul piano normativo più generale si sono registrati orientamenti innovativi, soprattutto in termini di programmazione del territorio e di governo del trasporto che spingono per una radicale trasformazione e superamento dell'attuale assetto caratterizzato da disomogeneità, sovrapposizione delle competenze, polverizzazione delle risorse, burocratizzazione delle procedure, in poche parole in inefficienza complessiva della portualità italiana, che comporta un crescente flusso di merci «ricche» dai nostri porti verso quelli del Mare del Nord.

Già nel contesto del primo piano generale dei trasporti del 1988, riprendendo elaborazioni risalenti alla fine degli anni '60, si prospettava l'avvio di un processo di razionalizzazione ed intervento program-

matore dell'offerta portuale italiana, polverizzata in oltre centoquaranta scali, attraverso l'indicazione dei sistemi portuali quali «complessi economico-territoriali» miranti a realizzare un «modello organico di offerta» del trasporto, cioè integrato con le infrastrutture intermodali dell'entroterra.

Tali indicazioni programmatiche hanno successivamente assunto valore normativo con la legge 13 febbraio 1987, n.26. Successivamente, con la legge 4 agosto 1990, n. 240, concernente interventi dello Stato per la realizzazione di trasporti finalizzati al trasporto merci ed in favore della intermodalità, si è voluto proporre uno sviluppo integrato dei vari sistemi di trasporto delle merci, che superi le attuali diseconomie sul piano funzionale nonchè gli alti costi in termini di impatto ambientale e soprattutto l'altissimo tributo sociale di vite umane. Questi indifferibili obiettivi non possono essere, a nostro avviso, raggiunti prescindendo da un radicale rinnovamento dell'organizzazione e dell'assetto istituzionale dei nostri porti.

Un ulteriore decisivo impulso a rivedere il quadro normativo della portualità italiana è venuto dalla recente sentenza del 10 dicembre 1991 della Corte di giustizia della Comunità europea sulla compatibilità degli articoli del nostro codice della navigazione, disciplinanti l'organizzazione del lavoro nei porti, con lo spirito del trattato istitutivo della Comunità economica europea. Dall'emanazione di detta sentenza, che peraltro proprio per la sua natura, affronta solo uno dei tanti nodi dell'organizzazione dei porti italiani, è scaturita una situazione interna di incertezza giuridica e di tensione ed aggravio delle viscosità del sistema.

Risultando la portualità italiana negativamente condizionata da una molteplicità di

fattori di natura istituzionale, economica e gestionale, riteniamo improponibile l'avvio di una seria discussione per il rinnovamento e la razionalizzazione dei nostri porti affrontando, così come da più parti viene proposto, esclusivamente il problema dell'organizzazione del lavoro in termini di smantellamento dell'organizzazione, delle esperienze, delle professionalità e degli investimenti delle Compagnie portuali, che in molte realtà hanno rappresentato l'unico tentativo di innovazione e qualificazione dei porti.

Una nuova ed efficiente organizzazione dei porti non può e non deve affermarsi, in nome di un generico liberismo, sulla mortificazione della professionalità e delle risorse esistenti, dei diritti dei lavoratori operanti nei porti e sulla dequalificazione degli *standard* di sicurezza delle procedure di movimentazione delle merci. Occorrono certamente nuove regole, ma debbono valere per tutti i soggetti che operano nei porti, sia pubblici che privati, e devono mirare alla razionalizzazione, alla qualificazione, alla specializzazione dei nostri scali valorizzando le risorse esistenti.

In tale ottica la nostra proposta si caratterizza come un tentativo di soluzione contestuale dei principali nodi che a nostro avviso condizionano la portualità italiana.

A tale riguardo con il Capo I del presente disegno di legge si è inteso dare attuazione normativa agli indirizzi già espressi dal decreto-legge 17 dicembre 1986, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, circa l'istituzione dei sistemi portuali, individuando gli ambiti territoriali secondo le indicazioni già confermate nel Piano generale dei trasporti e prevedendo con l'articolo 2 l'istituzione di Comitati di programma per ciascun sistema portuale, come momento di raccordo e proposizione degli enti locali, delle strutture periferiche dell'Amministrazione statale e delle forze sociali per l'elaborazione, da parte del CIPET, dei piani funzionali di sistema.

Con il Capo II si è proceduto alla ridefinizione dei criteri per la classificazione portuale, che superi l'attuale anacronistica classificazione, disciplinata dal regio-

decreto del 2 aprile 1885, n. 3095, riferita a fasce di traffico individuate in base alla media annua della movimentazione delle merci nell'ultimo triennio. Dal 1885 non si è più provveduto a rivedere tali criteri e tali livelli di traffico, con la conseguenza, a tutti evidente, che oggi tali limiti risultano talmente bassi da poter essere raggiunti da qualsiasi porto, anche di minime dimensioni e con la conseguente polverizzazione delle risorse per la costruzione e manutenzione di opere portuali.

Si propone quindi di procedere alla nuova classificazione attraverso processi programmatici che tengano conto dei bacini di utenza, dell'entità e qualità dei traffici, della capacità operativa e delle infrastrutture degli scali, nonché del grado di integrazione degli stessi con le infrastrutture del trasporto dell'entroterra.

Con il Capo III si procede all'istituzione nei principali porti italiani dell'Autorità portuale quale organo collegiale di programmazione, vigilanza e governo degli scali, che vede la partecipazione degli organi periferici dello Stato, del presidente della giunta regionale, del presidente della provincia, del sindaco del comune sede del porto e dei rappresentanti dell'imprenditoria e dei lavoratori portuali.

In particolare con l'articolo 8 si stabilisce la natura di enti pubblici economici delle autorità portuali, sotto la vigilanza del Ministero della marina mercantile ed il loro subentro, laddove preesistenti, agli enti porto e alle aziende mezzi meccanici, ripristinando un criterio di omogeneità nella gestione dei principali porti italiani.

L'articolo 11 delinea l'ampio spettro di competenza dell'autorità portuale sia per quanto concerne la programmazione territoriale, strutturale e funzionale dello scalo che per quanto riguarda la vigilanza e la regolamentazione delle operazioni portuali e dell'organizzazione del lavoro.

Nel Capo IV viene individuata una nuova organizzazione del lavoro portuale, che attraverso l'individuazione di criteri di efficienza e produttività per le attività portuali, riconosce all'Autorità le competenze e le responsabilità di programmazio-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ne territoriale e di controllo sullo svolgimento delle operazioni al fine di favorire uno sviluppo ordinato degli scali e il rispetto del principio della natura pubblica del porto.

L'articolo 14 regolamenta, individuando i criteri direttivi, la facoltà riconosciuta all'Autorità portuale di rilascio, attraverso l'indizione di gara pubblica d'appalto, della concessione di parte delle aree e delle banchine a soggetti privati.

Con l'articolo 17, ribadendo i diritti dei lavoratori portuali al mantenimento del posto di lavoro ed il riconoscimento della peculiarità e qualificazione del lavoro portuale, si propone la possibilità di trasformare le attuali compagnie di lavoratori in imprese, attraverso le forme societarie che gli stessi lavoratori nelle singole realtà riterranno più idonee. Tali imprese, dotate di adeguate strutture e aree in concessione, debbono poter operare in termini concorrenziali nel nuovo assetto portuale.

Nel medesimo articolo si prevede la costituzione, sotto la diretta vigilanza dell'Autorità portuale, di una Agenzia di lavoro, costituita con i lavoratori attualmente iscritti nei registri portuali, con il compito di fornire manodopera alle singole imprese che per la peculiarità dei flussi marittimi, non possano far fronte con le proprie maestranze alle operazioni di sbarco, imbarco, deposito e movimentazione delle merci.

L'Autorità portuale provvederà a promuovere la costituzione di una società, con la partecipazione degli enti locali, degli operatori e dei lavoratori, secondo le formule del diritto privato che verranno ritenute più idonee per la variegata realtà degli scali italiani, e comunque secondo un modello di

partecipazione di vari soggetti che è già operante nei principali porti europei, per la gestione dell'Agenzia di lavoro.

Questi in estrema sintesi gli assi portanti del disegno di legge che il gruppo parlamentare del Partito democratico della sinistra intende sottoporre all'attenzione del Senato, delle altre forze politiche e dei lavoratori.

Siamo ben consci delle difficoltà e complessità che l'argomento della portualità ed in particolare della portualità italiana, in tutte le molteplici forme in cui si è venuta caratterizzando nella storia remota e recente, comporta, e di come sia manifesta l'urgenza di un riordino e di un nuovo slancio per i porti italiani.

Ma se questa è la situazione, nessuno può illudersi ed illudere che la soluzione possa essere rintracciata in risposte parziali e frammentarie.

Tutti riconosciamo la necessità per la salvaguardia della competitività della nostra struttura produttiva e per il soddisfacimento di *standard* qualificati di benessere collettivo, di una rete di servizi efficiente ed al passo con quelle esistenti nei Paesi economicamente più avanzati.

La portualità è certamente uno degli assi principali di questa rete. Se non si riuscirà in breve tempo a recuperare i ritardi e le antinomie che si registrano in questo come nelle principali infrastrutture l'Italia, l'economia italiana, la società italiana, vedranno sempre più ridursi il loro peso nel contesto internazionale ed europeo.

È con tale spirito che, nel formulare la nostra proposta, ci auguriamo che il Parlamento nell'XI legislatura possa finalmente dare una risposta risolutiva ai problemi della portualità italiana.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

I SISTEMI PORTUALI

Art. 1.

(Istituzione dei sistemi portuali)

1. Sistemi portuali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, tenendo conto delle indicazioni in proposito contenute nel piano generale dei trasporti, sono i seguenti:

- a) Ligure;
- b) dell'Alto e Medio Tirreno;
- c) del Basso Tirreno;
- d) dello Ionio e Basso Adriatico;
- e) del Medio Adriatico;
- f) dell'Alto Adriatico;
- g) della Sicilia;
- h) della Sardegna.

2. Gli ambiti circoscrizionali dei sistemi portuali rispondono a criteri geografici, trasportistici ed economici, con la finalità di costituire un'offerta organica di trasporto intermodale, imperniata sui porti marittimi, nonché una interconnessione funzionale tra i rispettivi porti basata sulla complementarietà, sulla specializzazione e sulla divisione del lavoro.

3. Il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) e la Conferenza permanente di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988, n. 400, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, di concerto con il Ministro dei trasporti e con il Ministro dei lavori pubblici, determina con decreto gli ambiti circoscrizionali dei Sistemi portuali.

Art. 2.

(Comitato di programma)

1. 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 sostituito dai seguenti:

«4. In ciascun sistema portuale con delibera del CIPET, su proposta del Ministro della marina mercantile, è istituito un Comitato di programma con il compito di acquisire ed elaborare i dati economici dei rispettivi ambiti territoriali, nonché predisporre le proposte programmatiche, per l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture dei singoli sistemi, da sottoporre al CIPET per l'elaborazione del piano funzionale di sistema.

4-bis. Di ciascun Comitato di programma fanno parte:

a) il capo di ciascuna Direzione marittima compresa nell'ambito territoriale del sistema;

b) il presidente di ogni Autorità portuale compresa nell'ambito circoscrizionale del sistema;

c) il presidente, o suo delegato, della Giunta di ciascuna regione marittima i cui porti rientrano nel sistema;

d) tre rappresentanti degli imprenditori;

e) tre rappresentanti dei lavoratori, designati dalle organizzazioni più rappresentative competenti per territorio;

f) il Direttore di ciascun compartimento delle ferrovie dello Stato compreso nell'ambito territoriale del sistema;

g) il Direttore di ciascun compartimento dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) compreso nell'ambito territoriale del sistema;

h) il capo di ciascun ufficio del Genio civile opere marittime compreso nell'ambito territoriale del sistema;

i) il sindaco del comune o suo delegato;

l) il presidente della provincia o suo delegato.

4-ter. Il ruolo di presidente del Comitato di programma di ciascun sistema spetta al capo della Direzione marittima; qualora queste siano più di una, spetta al più anziano in grado.

4-quater. La sede del Comitato di programma per ciascun sistema è stabilita dal CIPET con proprio decreto, su proposta del Ministro della marina mercantile».

Art. 3.

(Criteri dei piani funzionali di sistema)

1. Il CIPET, acquisiti gli elementi di conoscenza e di verifica raccolti dai Comitati di programma, elabora per ciascun sistema portuale un piano funzionale che definisce:

a) le caratteristiche funzionali, strutturali e la classificazione dei singoli scali, applicando i criteri di cui al capo II;

b) le strategie che, con riferimento alle indicazioni di massima del piano generale dei trasporti, si intendono perseguire per l'ottimizzazione dell'offerta complessiva dei servizi resi dai porti del sistema;

c) gli interventi strutturali e infrastrutturali da intraprendere per consentire ai singoli scali del sistema di raggiungere livelli di efficienza adeguati al moderno ciclo di trasporto intermodale con particolare riguardo all'esigenza di garantire la continuità operativa degli scali stessi con i corridoi plurimodali, con gli interporti e i valichi.

2. I piani funzionali di sistema hanno durata decennale. Ogni tre anni si provvede alla loro revisione seguendo la stessa procedura prevista per la loro approvazione.

CAPO II

CLASSIFICAZIONE PORTUALE

Art. 4.

(Criteri per la classificazione dei porti)

1. Al fine di graduare gli investimenti nei diversi porti e di orientare l'attività di questi

ultimi secondo la rispettiva consistenza e potenzialità operativa, nonchè di garantire un'armonica integrazione dei singoli scali rispetto all'insieme del ciclo intermodale, nel quadro della strategia complessiva del sistema, il piano funzionale stabilisce la classificazione dei rispettivi scali.

2. La classificazione stabilita dal piano funzionale di ciascun sistema per i rispettivi porti sancisce il loro rango e la loro funzione esclusiva o prevalente, già in atto o programmata.

3. A tale riguardo il piano tiene conto:

a) del bacino di utenza nazionale o internazionale, sotto i profili demografico, territoriale ed economico;

b) dell'entità del traffico globale e delle rispettive componenti, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo;

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

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

Art. 5.

(Classificazione funzionale)

1. Sulla base dei criteri di cui all'articolo 4, il piano funzionale classifica i porti del sistema rispetto alle seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) peschereccia;
- d) turistica.

2. Quando ne ricorrano le condizioni, il piano funzionale può qualificare una o più sezioni di un porto commerciale come sezione di porto commerciale specializzato per l'industria, ovvero per la pesca, ovvero per il turismo: ai fini della classificazione, tali sezioni sono equiparate rispettivamente ai porti industriali, ai porti pescherecci ed

ai porti turistici, e come tali ricevono l'attribuzione di categoria indipendentemente dalla categoria attribuita al porto commerciale di cui fanno parte.

3. La classificazione funzionale dei rispettivi scali sarà attribuita tenendo conto che:

a) sono porti commerciali quelli destinati a servire la generalità degli utenti dei traffici marittimi;

b) sono porti industriali quelli prevalentemente destinati a servire uno o più stabilimenti industriali che importino o esportino via mare, in grandi masse, materie prime necessarie le loro lavorazioni o prodotti lavorati;

c) sono porti pescherecci quelli che dispongono dei servizi necessari a costituire base per il naviglio da pesca oceanica o di altura, nonché delle attrezzature idonee per il ricevimento, la temporanea conservazione e lo smistamento del pescato, quanto meno su scala interregionale;

d) sono porti turistici quelli forniti di attrezzature, di impianti e dei connessi servizi permanentemente destinati alla sosta di navi e di imbarcazioni da diporto.

4. I porti militari, industriali, pescherecci e turistici sono considerati porti specializzati. Salvo eccezioni autorizzate dall'Autorità portuale, nei porti specializzati non è ammessa l'esecuzione di operazioni portuali diverse da quelle corrispondenti alla qualifica di appartenenza.

Art. 6.

(Categorie portuali)

1. Il piano funzionale di sistema assegna a ciascun porto del sistema una delle seguenti categorie:

a) porto di preminente interesse nazionale;

b) porto di interesse nazionale;

c) porto di interesse regionale.

2. Sono porti di preminente interesse nazionale:

a) tutti i porti militari e quelli che servono a rifugio e alla sicurezza della navigazione in generale;

b) quelli ai quali il piano funzionale di sistema attribuisce tale categoria perchè fondamentali per la vita economica del Paese in relazione ai criteri di cui al comma 3 dell'articolo 4, nonchè al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

3. Sono porti di interesse nazionale quelli ai quali il piano funzionale di sistema attribuisce tale categoria perchè importanti per la vita economica del Paese in relazione ai criteri di cui al comma 3 dell'articolo 4 nonchè al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

4. Sono porti di interesse regionale quelli ai quali il piano funzionale di sistema attribuisce tale categoria perchè servono soprattutto ai rapporti interregionali o regionali in relazione ai criteri di cui al comma 3 dell'articolo 4, nonchè al ruolo ad essi assegnato dal piano medesimo.

5. Il piano funzionale di sistema attribuisce la categoria:

a) di porto di preminente interesse nazionale ai porti commerciali;

b) di porto di interesse nazionale a tutti i porti industriali, ai porti commerciali ed ai porti pescherecci;

c) di porto di interesse regionale ai porti commerciali, ai porti pescherecci ed a tutti i porti turistici.

Art. 7.

(Porti e scali di rilevanza militare)

1. Il Ministro della marina mercantile, con proprio decreto da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, di concerto con il Ministro della difesa, indicherà i porti e le spiagge che interessano la sicurezza della navigazione in generale o servono unicamente o precipuamente a rifugio o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato.

2. Le norme della presente legge si applicano ai porti militari in quanto siano compatibili con le funzioni dei porti stessi.

CAPO III
AUTORITÀ PORTUALE

Art. 8.

(Istituzione delle Autorità portuali)

1. Nei porti marittimi di Savona, Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Venezia, Trieste, Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina, Ravenna, Bari, Brindisi e Catania sono istituite le Autorità portuali.

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

3. Le Autorità portuali subentrano, laddove preesistenti, agli enti porto e alle Aziende mezzi meccanici attualmente operanti, in tutti i rapporti patrimoniali, contrattuali, finanziari ed economici esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge e succedono agli stessi enti ed Aziende nei beni patrimoniali ceduti dallo Stato ovvero acquisiti o da acquisire a seguito delle procedure di espropriazione a termini di legge e per fini di pubblica utilità.

4. Il personale impiegatizio in servizio presso gli Enti portuali e le Aziende mezzi meccanici alla data di entrata in vigore della presente legge passa alle dipendenze delle Autorità portuali senza interruzione del rapporto di lavoro ed è disciplinato, fino all'emanazione del regolamento organico di cui all'articolo 9, comma 8, sulla base dei regolamenti organici vigenti e con tutti i diritti economici e normativi acquisiti, con salvezza della progressione di carriera e delle qualifiche maturate. L'Autorità portuale può distaccare il predetto personale sia presso il Comitato di sistema nella cui circoscrizione rientra il porto in questione sia alle imprese portuali di cui all'articolo 15.

5. Nei porti di Ravenna, Bari, Brindisi e Catania per lo svolgimento dei compiti di istituto, le Autorità portuali devono avvalersi, in via prioritaria, attraverso l'assunzione alle dirette dipendenze, nei limiti e nelle

forme previste dal regolamento organico di cui all'articolo 9 comma 8, dei lavoratori e dei dipendenti svolgenti mansioni tecnico amministrative delle Compagnie portuali iscritti nei registri alla data di entrata in vigore della presente legge.

6. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria delle Autorità portuali con le modalità di cui all'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259.

Art. 9.

(Composizione ed organi dell'Autorità portuale)

1. Il massimo organo deliberativo dell'Autorità portuale è il Consiglio generale nel quale sono presenti:

- a) il capo della Direzione marittima nella cui circoscrizione è ubicato il porto;
- b) il capo dell'ufficio del Genio civile opere marittime;
- c) il capo del compartimento doganale;
- d) un funzionario del Ministero dei trasporti;
- e) il presidente della Giunta regionale o suo delegato;
- f) il presidente della provincia o suo delegato;
- g) il sindaco del comune o suo delegato;
- h) il presidente della Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura della provincia nel cui territorio ha sede il porto;
- i) un rappresentante degli armatori;
- l) un rappresentante degli industriali;
- m) un rappresentante dell'utenza portuale;
- n) tre rappresentanti dei lavoratori.

2. I componenti di cui alle lettere i), l), m) e n) sono nominati dal Ministero della marina mercantile su indicazione delle rispettive organizzazioni maggiormente rappresentative competenti per territorio.

3. Del Consiglio generale fanno parte il presidente ed il vice presidente dell'Autorità portuale.

4. Il presidente è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro della marina mercantile, ed è scelto all'interno di una rosa di tre nomi indicati dal presidente della regione sede del porto, sentiti i soggetti di cui alle lettere f) e g) del comma 1 del presente articolo, tra persone di sperimentata competenza amministrativa, tecnica od economica nel campo marittimo e portuale. Il vice presidente è di diritto il capo della Direzione marittima nel cui ambito è compreso il porto.

5. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Autorità portuale, convoca il Consiglio generale e ne presiede le riunioni. Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o impedimento.

6. Il Consiglio generale approva il bilancio preventivo e quello consuntivo dell'Autorità portuale, l'indirizzo generale della attività e delibera sulle proposte di piano regolatore del porto.

7. L'assetto funzionale della Autorità portuale, le procedure di funzionamento ed i criteri per la predisposizione dei regolamenti organici sono disciplinate da un regolamento che il Ministro della marina mercantile emana con proprio decreto entro novanta giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

8. Entro centottanta giorni dalla entrata in vigore della presente legge l'Autorità portuale è tenuta ad emanare il regolamento organico del personale.

Art. 10.

(Durata delle cariche)

1. Le cariche dei componenti il Consiglio generale dell'Autorità portuale hanno durata quadriennale. I relativi titolari possono essere confermati illimitatamente, salvo il presidente, che può esserlo solo una volta.

2. Qualora una carica rimanga vacante, viene ricoperta con la stessa procedura seguita per la precedente copertura; il nuovo titolare scade alla stessa data nella quale era stabilita la scadenza del suo predecessore.

Art. 11.

(Compiti dell'Autorità portuale)

1. Sulla base degli indirizzi del piano funzionale di sistema, l'Autorità portuale ha i seguenti compiti:

a) promuove le iniziative finalizzate alla programmazione ed alla pianificazione del territorio portuale;

b) provvede all'adozione ed all'aggiornamento, limitatamente alle funzioni commerciali e portuali, dei piani regolatori del territorio portuale e dei relativi piani esecutivi, nel rispetto delle determinazioni degli strumenti della pianificazione territoriale degli enti locali, con particolare riguardo a quanto concerne l'utilizzo di aree e di beni demaniali, situati all'interno del porto, per finalizzazioni non inerenti il ciclo produttivo portuale;

c) provvede alla progettazione, esecuzione e manutenzione delle opere portuali nelle aree di sua competenza curando la direzione e la sorveglianza dei relativi lavori, nonché di quelli eseguiti dalle imprese concessionarie sulla base di apposite convenzioni con il Ministero dei lavori pubblici, assegnando l'esecuzione delle stesse mediante pubblica gara;

d) pianifica l'assetto delle attività di sbarco, imbarco e connesse, individuando i conseguenti progetti economici, commerciali ed organizzativi la cui realizzazione è demandata, in regime di concessione, alle imprese di cui all'articolo 17;

e) amministra le aree ed i beni del demanio marittimo compresi nella propria circoscrizione territoriale, sulla base della normativa vigente in materia, esercitando le attribuzioni stabilite dal codice della navigazione e relative norme di attuazione;

f) esercita con potere di vigilanza e disciplina, attraverso gli organi periferici dell'Amministrazione marittima, le attribuzioni conferite all'Autorità marittima dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di attuazione in materia di concessioni di servizi portuali e di ogni altra attività portuale, incluse quelle atti-

nenti al lavoro portuale, rimanendo riservate alle autorità competenti le materie attinenti alla difesa militare, alla polizia giudiziaria, alla dogana, al rimorchio e pilotaggio, alla sicurezza ed alla sanità pubblica, alla giurisdizione, al soccorso, al servizio antincendi. Determina la durata delle concessioni nonchè l'ammontare dei relativi canoni;

g) vigila sulla operatività ed economicità dei servizi portuali ed esercita le relative attribuzioni, ivi comprese quelle di controllo, conferite all'Autorità marittima dal codice di navigazione e dal relativo regolamento di attuazione, definendo, le tariffe massime dei servizi concessi alle imprese portuali;

h) attua iniziative per la promozione generale dei traffici portuali nelle aree di propria competenza e promuove il coordinamento, finalizzato all'efficienza complessiva del porto, di ogni attività svolta nel porto da altre pubbliche amministrazioni e dalle categorie economiche.

2. L'Autorità portuale può provvedere, attraverso la costituzione di imprese, anche con la partecipazione di soggetti pubblici e privati, alla gestione del servizio ferroviario, del servizio di acquedotto e, previa autorizzazione del Ministero della marina mercantile, anche di altri servizi comuni, di interesse generale, quali i servizi ecologici e i sistemi informativi e telematici portuali.

3. L'Autorità portuale può partecipare a società o consorzi di imprese esercenti attività di impresa portuale, in regime di libera concorrenza, purchè non assuma, unitamente ad altri enti pubblici, una posizione di controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile.

4. Le Autorità portuali che in precedenza, in veste di enti portuali o di Aziende di mezzi meccanici, hanno costituito società ai sensi dell'articolo 3, penultimo comma, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, devono adeguarsi alle disposizioni di cui al comma 4 cedendo sul mercato le proprie quote sociali entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Il Ministro della marina mercantile, sentita la competente Autorità portuale, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto determina la delimitazione e la disciplina delle zone e dei punti franchi.

6. Con l'entrata in vigore della presente legge, le aree del demanio marittimo, precedentemente gestite dagli enti porto e dalle Aziende mezzi meccanici, situate sia all'interno che all'esterno dell'ambito territoriale dei porti, non attinenti alle attività commerciali e portuali, sono trasferite alle regioni.

Art. 12.

*(Gestione amministrativa,
proventi e regime tributario)*

1. Alla gestione patrimoniale, finanziaria, ed economica delle Autorità portuali si applicano le disposizioni del codice civile.

2. Per l'assolvimento dei propri compiti l'Autorità portuale dispone e amministra, eccezion fatta per le opere e le strutture attinenti la difesa militare e la sicurezza della navigazione, i beni del demanio marittimo, compresi gli specchi acquei e gli accosti, quale concessionario a titolo gratuito anche a valere sui beni demaniali già oggetto di concessione alla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Le Autorità portuali, ai fini dell'esercizio della propria attività, dispongono delle risorse provenienti:

a) dal contributo ordinario dello Stato e dai contributi degli Enti partecipanti;

b) dai canoni di concessione e dai proventi delle autorizzazioni per licenze di impresa;

c) dalle tasse e sovrattasse di ancoraggio, nonchè dalle addizionali di cui al comma 4;

d) dalle tasse sullo sbarco e imbarco delle merci e dei passeggeri;

e) da fondi ricavati da prestiti obbligazionari e da altre operazioni finanziarie, con facoltà di accendere mutui presso la Cassa depositi e prestiti nonchè presso gli istituti comunitari. Tali operazioni finanziarie sono garantite dallo Stato nei limiti dei

redditi annuali che l'Autorità portuale delibera di assegnare al servizio degli interessi e degli ammortamenti delle operazioni medesime;

f) dagli utili conseguenti a partecipazioni a società di capitali;

g) da somme attribuite all'ente in virtù di successioni testamentarie, legati, donazioni, ed a qualsiasi altro titolo legale.

4. Le Autorità portuali possono stabilire speciali addizionali sulle merci e sui passeggeri finalizzate alla copertura degli oneri derivanti dalla realizzazione di opere e di programmi straordinari di intervento manutentivo.

5. Le Autorità portuali sono esenti dall'imposta sul reddito delle persone giuridiche (IRPEG), dall'imposta locale sui redditi (ILOR) e dall'imposta comunale per l'esercizio di imprese, arti e professioni (ICIAP).

6. I redditi dei terreni e dei fabbricati appartenenti alle Autorità portuali sono esenti dall'IRPEG e dall'ILOR, ancorchè non destinati ad usi o servizi portuali.

7. Ai fini dell'imposta sul valore aggiunto le Autorità portuali non rientrano tra i soggetti che esercitano le attività commerciali previste dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, e pertanto sono escluse dal campo di applicazione dell'imposta le cessioni e le acquisizioni di beni e servizi effettuate dalle Autorità portuali nell'ambito della loro attività istituzionale.

8. Nella gestione finanziaria delle Autorità portuali deve essere rispettato il criterio del pareggio di bilancio; qualora tale obiettivo non fosse raggiunto per tre esercizi consecutivi, il Ministro della marina mercantile provvederà a sciogliere gli organi dell'Autorità e a nominare il Commissario straordinario per la gestione dell'ente.

Art. 13.

(Collegio dei revisori)

1. Le funzioni di revisione amministrativo-contabile per ciascuna Autorità portuale

sono svolte da un collegio dei revisori nominato con decreto del Ministro della marina mercantile.

2. Ogni collegio è composto da cinque membri, di cui tre effettivi e due supplenti. Di questi, uno effettivo con funzioni di presidente ed uno supplente sono designati dal Ministro della marina mercantile tra propri funzionari; uno effettivo ed uno supplente dal Ministro del tesoro tra funzionari della Ragioneria generale dello Stato; uno effettivo è designato dal Ministro dei lavori pubblici.

3. La nomina dei revisori è soggetta alle disposizioni di cui all'articolo 2399 del codice civile.

4. Il collegio dei revisori esercita le sue attribuzioni ai sensi dell'articolo 2403 e seguenti del codice civile. L'indennità di funzione dei revisori è fissata dal Consiglio generale dell'Autorità portuale all'atto della nomina del collegio.

CAPO IV

ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO PORTUALE

Art. 14.

(La concessione)

1. Per perseguire l'obiettivo di una razionale ed efficiente organizzazione e pianificazione dei servizi portuali, l'Autorità portuale e, ove non istituita, l'Autorità marittima si avvale, attraverso l'indizione di gara pubblica d'appalto, dell'istituto della concessione dell'uso di parte delle aree e delle banchine a soggetti imprenditoriali, statutariamente abilitati ad espletare le attività portuali, dotati di strutture teniche ed organizzative atti a svolgere servizi integrati nell'ambito portuale e nell'intero ciclo trasportistico.

2. Il Ministro della marina mercantile entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge stabilisce con proprio decreto:

a) i contenuti dell'atto di concessione che comunque deve prevedere:

1) l'autorizzazione all'esercizio di impresa per lo svolgimento, nelle aree oggetto della concessione, delle operazioni di sbarco, imbarco, deposito e movimento delle merci;

2) l'indicazione delle aree e delle pertinenze sulle quali il concessionario è autorizzato a svolgere le proprie attività;

3) il canone di locazione e la durata della concessione che saranno stabiliti in base al valore delle aree e all'entità degli investimenti;

4) le regole volte a assicurare il rispetto degli obiettivi fissati dalla pianificazione in funzione della quale la concessione è stata rilasciata, compresa la revoca della concessione medesima nel caso di determinate inadempienze;

5) ogni altra clausola volta a definire i rapporti tra l'Autorità e il concessionario nonché le caratteristiche e le modalità delle attività che si intendono svolgere sulle aree in concessione, compatibilmente con la funzione di servizio pubblico della struttura portuale;

b) le procedure per pervenire all'atto concessorio che comunque devono prevedere la presentazione, da parte delle imprese aspiranti alla concessione, di un piano di impresa che consenta oggettive valutazioni relativamente agli obiettivi e alle garanzie di traffico, al modello organizzativo e gestionale del terminale portuale con particolare riguardo alla ricaduta occupazionale, al programma di investimenti e alle relative garanzie.

3. L'Autorità portuale e, ove non istituita, l'Autorità marittima, è tenuta al controllo e alla verifica dell'attuazione di quanto previsto nell'atto di concessione.

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, per la stessa categoria merceologica, di altra area demaniale.

5. Le imprese, società, consorzi e cooperative concessionarie devono svolgere le

loro attività nei confronti della generalità degli utenti e sono interamente responsabili della realizzazione degli obiettivi di piano stabiliti nell'atto di concessione.

6. Con il completamento della riorganizzazione delle attività portuali sulla base del piano di rilascio delle concessioni da parte dell'Autorità portuale, decadono le autorizzazioni alla autonomia funzionale, precedentemente rilasciate.

Art. 15.

(Trasferimento dei beni degli Enti portuali e delle Aziende meccaniche)

1. Gli Enti portuali e le Aziende dei mezzi meccanici, trasformati in Autorità portuali, devono trasferire definitivamente o temporaneamente, in virtù del titolo oneroso più idoneo nell'interesse pubblico, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, alle imprese, cooperative, società o consorzi titolari delle concessioni di cui all'articolo 14, i mezzi meccanici di carico e scarico, e tutti gli altri beni mobili od immobili di proprietà dello Stato o delle Autorità stesse, adibiti al traffico delle merci, ovvero conferirli come quota di partecipazione nel caso previsto dal comma 3 dell'articolo 11.

2. Il personale degli Enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici, passato alle dipendenze dell'Autorità portuale, ai sensi dell'articolo 8, che dopo la emanazione del regolamento organico di cui al comma 8 dell'articolo 9, risulti in esubero, transita in un ruolo speciale ad esaurimento dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero della marina mercantile.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, sentite le organizzazioni sindacali del comparto maggiormente rappresentative su base nazionale, è definita la tabella di equiparazione tra le qualifiche ed i profili professionali dell'ordinamento statale e le posizioni giuridiche rivestite dal predetto

personale alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 16.

(Il lavoro portuale)

1. Entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge le Compagnie ed i Gruppi di lavoratori portuali possono costituirsi in imprese disciplinate dalle norme del codice civile ed ammesse, nel caso di imprese cooperative, ai relativi benefici di legge, compresi quelli della legge 19 dicembre 1983, n. 696.

2. Alle imprese ed alle cooperative portuali così costituite, vengono trasferiti, in condizioni di neutralità fiscale, i beni patrimoniali di proprietà delle Compagnie e dei Gruppi dei lavoratori portuali.

3. Alle Compagnie portuali, trasformate in imprese, dotate di adeguate strutture tecniche ed organizzative, è affidata in concessione, in via prioritaria, dalla Autorità marittima competente, la gestione di un'area o di una banchina per lo svolgimento di attività di carico, scarico, movimentazione e deposito di merci, oltre che ad attività relative a passeggeri o a servizi di preminente interesse commerciale od industriale.

4. Nei porti commerciali, con decreto del Ministro della marina mercantile, sentite le parti sociali, è costituita una Agenzia di lavoro, sotto la diretta vigilanza delle Autorità portuali, costituita dai lavoratori portuali, operanti nel porto stesso e in porti vicini, iscritti nei registri alla data di entrata in vigore della presente legge e dagli addetti delle Compagnie portuali, che non risultano assunti dalle imprese, consorzi e cooperative portuali.

5. Dalla entrata in vigore della presente legge le imprese portuali operanti nei porti dal 1° gennaio 1992 o di nuova costituzione, ove ricorrano all'assunzione di personale operativo, devono procedere all'assunzione dei lavoratori e dipendenti dalle Compagnie e Gruppi portuali, degli Enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici, iscritti alla suddetta data nei registri portuali,

riconoscendo loro l'anzianità di servizio maturata ai fini retributivi e pensionistici nonché l'eventuale qualifica rivestita, o all'utilizzazione in distacco temporaneo dei lavoratori dell'Agenzia di lavoro, di cui al comma 4, o dei lavoratori operativi, già dipendenti degli Enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici, che verranno iscritti in un apposito ruolo speciale ad esaurimento dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero della marina mercantile.

6. L'Agenzia svolge attività e mobilità di manodopera, in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, per le imprese, i consorzi e le cooperative portuali.

7. I criteri e le modalità per le prestazioni di lavoro fornite dall'Agenzia nonché le relative tariffe e l'organico delle maestranze alle dipendenze dell'Agenzia, sono stabilite dalle Autorità portuale e laddove non istituita, dalla Autorità marittima, in accordo con le parti sociali.

8. L'Autorità portuale, e laddove non istituita l'Autorità marittima, promuove la costituzione di una società, con la partecipazione di soggetti pubblici e privati, nonché dei lavoratori portuali, per la gestione della Agenzia di lavoro, definendone, sentite le parti sociali, la natura giuridica.

9. L'Agenzia, laddove, l'Autorità portuale o marittima lo ritenga, svolge compiti di formazione professionale delle maestranze portuali.

10. Ai lavoratori dell'Agenzia è riconosciuta l'anzianità di servizio maturata ai fini retributivi, assistenziali e previdenziali, nonché l'eventuale qualifica rivestita. I lavoratori dell'Agenzia sono soggetti alle normative generali del trattamento di integrazione salariale con le modalità previste per il settore edile, in considerazione delle peculiarità del lavoro portuale.

11. L'Autorità portuale o, laddove non istituita, l'Autorità marittima:

a) iscrive in apposito registro, dopo aver riscontrato la sussistenza dei requisiti professionali previsti, tutto il personale operante nel porto dipendente delle imprese, società, consorzi e cooperative portuali o facente parte dell'Agenzia;

b) dota tale personale di apposito tesserino di riconoscimento per l'espletamento di specifiche attività portuali;

c) autorizza la immissione di nuovo personale nell'Agenzia, qualora non sia possibile fare ricorso alla mobilità nel porto stesso o anche da porti vicini.

12. I lavoratori ed i dipendenti delle Compagnie e Gruppi portuali, se non inseriti nelle imprese, società, cooperative, consorzi o nell'Agenzia di cui ai commi 4 e seguenti sono collocati in pensionamento anticipato, secondo le modalità previste dall'articolo 9 del decreto del 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, e successive modificazioni, sino al termine del 31 dicembre 1994.

13. Entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge le Compagnie dei lavoratori portuali sono soppresse. Entro il medesimo termine devono essere definiti e risolti i rapporti economici fra il Commissario liquidatore dei fondi centrali e le singole Compagnie, per quanto attiene i crediti vantati da queste ultime per spese generali, per crediti di gestione nonchè per le quote consolidate di trattamento di fine rapporto salariale.

Art. 17.

(Ripiano dei debiti delle compagnie)

1. Per l'attuazione delle incombenze connesse alla gestione commissariale di cui al decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, nonchè per fronteggiare le occorrenze relative alle spese di gestione e di amministrazione delle Compagnie e Gruppi portuali incombenze contrattuali, non altrimenti assicurate, è previsto un ulteriore intervento finanziario dello Stato ammontante a lire 183 miliardi.

2. Per le finalità di cui al comma 1 provvede il Commissario liquidatore che, unitamente al collegio sindacale, resta in carica fino al completamento delle operazioni di liquidazione, e comunque non oltre

il 31 dicembre 1994, procedendo alla stipula di mutui nel limite di lire 833 miliardi per l'anno 1992 secondo le procedure di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI

Art. 18.

(Disposizione abrogativa)

1. Tutte le disposizioni in contrasto con la presente legge sono abrogate.