

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 665

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori FAGNI, LIBERTINI, SARTORI, BOFFARDI,
GALDELLI, CONDARCURI, MANNA, MARCHETTI, ICARDI,
CROCETTA, DIONISI, MERIGGI, SALVATO, COSSUTTA, VINCI,
LOPEZ, PICCOLO, GIOLLO, GRASSANI e PARISI Vittorio**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° OTTOBRE 1992

Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali

INDICE

Relazione	Pag.	3
Disegno di legge	»	7

ONOREVOLI SENATORI. - Il problema di una riforma dell'ordinamento dei porti risale ad oltre venticinque anni or sono e cioè a quando l'aumento considerevole del volume delle merci movimentate mise clamorosamente in evidenza le arretratezze e le carenze dei nostri scali marittimi.

Da allora numerose sono state le proposte al riguardo nel corso delle varie legislature, soprattutto a partire dalla VI, e la 8^a Commissione del Senato ha lavorato sostenuta dalla consapevolezza della situazione che intanto emergeva in tutta la sua gravità dall'indagine conoscitiva sui porti condotta sulla base di molteplici documentate denunce.

Tuttavia, lo sforzo così compiuto, che pure aveva trovato larghi consensi politici, non è valso a condurre ad un risultato tangibile anche perchè si manifestarono forti resistenze e pressioni provenienti da alcuni settori che ritenevano di veder minacciati i loro interessi particolari da un rinnovamento della portualità che, per essere autentico, non poteva non coinvolgere i molteplici soggetti operanti a vario titolo nei porti.

Le tendenze contrarie alla spinta riformatrice furono aidate anche dalla recessione subentrata nell'economia italiana e dalla contestuale crisi dei trasporti marittimi internazionali tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80; recessione e crisi che parvero attenuare le insufficienze dei nostri porti, in proporzione, appunto, alle minori quantità di traffico movimentato.

D'altra parte, nello stesso tempo venendo a maturazione l'orientamento del più vasto mondo trasportistico verso un Piano generale dai trasporti come quadro di riferimento unitario delle varie politiche realizzate o realizzabili nel comparto e l'attesa della sua formulazione concorse a trattenere da ulte-

riori iniziative di riforma portuale. L'attesa perdurò per tutto il lavoro preparatorio del Piano, aperto con la legge 15 giugno 1984, n. 245, e concluso, dopo che il Piano stesso aveva acquisito il parere favorevole anche delle Commissioni parlamentari di merito, con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986.

Ora, è noto che l'indicazione più significativa del piano generale dei trasporti anche nelle sue ultime modificazioni per quel che concerne i porti consiste nei *sistemi portuali*. Un'indicazione non originaria del Piano, beninteso, perchè già presente fin nel «Progetto 80» del lontano 1969 e in seguito diventata sempre più oggetto d'interesse sia nel campo della letteratura scientifica e tecnica, sia nello stesso lavoro parlamentare sopra citato. È tuttavia innegabile che il Piano generale dei trasporti le ha conferito una forza nuova, dovuta, se non altro, alla coerenza con cui essa si lega logicamente alle altre indicazioni dello stesso Piano relative ai *corridoi plurimodali*, ai *sistemi urbani* ed agli *interporti*, formando con esse la nervatura di un unico disegno programmatico-progettuale e gestionale del trasporto inteso a rispondere alle esigenze del moderno intermodalismo.

È anche noto che l'articolo 1 delle legge 13 febbraio 1987, n. 26, è poi venuto a dare valore normativo all'indicazione del Piano circa i sistemi portuali; cosicché questi, ormai, non possono che essere attuati.

A questo si aggiunga l'istituzione del CIPET (Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto) cui è affidato il compito di valutare in termini di efficienza e di economicità le modalità di trasporto.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Poichè in proposito permangono ancora equivoci, sembra opportuno chiarire che i sistemi portuali secondo il Piano generale dei trasporti sono cosa ben diversa da quelle «gabbie calate dall'alto» di cui ha parlato e parla certa pubblicistica: al contrario, riflettono il reale articolarsi della nostra portualità, al di là del numero pletorico degli scali, in diversi «spazi» geo-economici legati alla morfologia stessa del Paese. Ma rispetto a questo fenomeno assolutamente spontaneo, e come tale anche fonte di contraddizioni e di diseconomie, si pongono come elemento di razionalizzazione, in quanto si basano strutturalmente e funzionalmente sull'integrarsi dei porti col territorio e sul raccordo degli stessi porti fra loro in termini di complementarietà, di divisione del lavoro e di sinergia complessiva, talchè la capacità di offerta prodotta dal loro insieme risulti superiore alla somma delle capacità dei singoli scali singolarmente presi.

Non occorre dilungarsi nell'illustrare i motivi di questa esigenza razionalizzatrice. Oggi è impensabile guardare ad un porto soltanto come ad un agglomerato di banchine, come ad un punto a sè stante, avulso dal contesto territoriale ed economico in cui opera. Il progresso tecnologico e produttivo ha fatto uscire di scena il «porto emporio» ottocentesco facendo dell'attività portuale sempre più un segmento di un ciclo complessivo, un anello di una catena di intermodalità, un momento operativo di una sequenza di momenti diversi, convergenti però verso un unico risultato: l'efficienza e la fluidità del trasporto. Ne consegue che è ormai assolutamente fuori gioco, non la sana concorrenza fisiologica, ma la guerra combattuta ad oltranza in condizioni di inefficienza, spesso a colpi di tariffe sottobanco, fra porti di uno stesso versante, a volte distanti poche decine di chilometri, per accaparrarsi quote di traffico marginali; e ciò mentre cresce la quantità di merce di pertinenza italiana che prende la via dei grandi porti del Nord, ciascuno dei quali, conviene osservare, costituisce un «sistema». Il servizio offerto da un porto dipende sempre più anche dal livello di servizio dei

suoi collegamenti con l'entroterra. Il suo sviluppo non può più prescindere dallo sviluppo dello spazio di gravitazione territoriale, economica e trasportistica al quale esso appartiene ed al quale appartengono i porti contermini. D'altra parte, la logica operativa di un porto non può più prescindere dalla logica operativa del ciclo di trasporto al quale esso concorre.

Il sistema portuale nasce pertanto da questa realtà concreta, all'interno della quale si delineano due terreni distinti: uno di programmazione e uno di gestione. Il primo non può che essere di tipo istituzionale, il secondo di tipo economico-aziendale. Opportunamente tale distinzione è assunta come fondamentale dal Piano generale dei trasporti, che nel sistema portuale identifica due sfere di competenza: una pubblicistica, con funzioni di programmazione, appunto, oltrechè di promozione e di coordinamento a livello di sistema complessivo, senza compiti gestionali (Comitato di programma); ed una imprenditoriale, con funzioni di gestione a livello di singolo scalo. Strumento essenziale della sfera programmatoria è il «Piano funzionale» di sistema; strumenti essenziali della sfera imprenditoriale sono le diverse possibili formule gestionali compatibili con il requisito dell'imprenditorialità.

A questa linea si ispira la proposta di legge seguente, che dall'*attuazione dei sistemi portuali* deriva gli altri due temi che la caratterizzano: i *nuovi criteri di classificazione* e la *ristrutturazione delle gestioni dei porti*. Volutamente si è evitato di affrontare l'intera tematica portuale. È apparso più produttivo, anzichè pretendere di tracciare una riforma simultanea ed onnicomprensiva come si era invano tentato negli anni '70, puntare sull'introduzione nella nostra portualità di alcuni elementi innovativi mirati, capaci peraltro di innescare nel settore quel cambiamento istituzionale che può realisticamente derivare soltanto da un'azione modificatrice calata nelle strutture. L'attuazione dei sistemi portuali, i nuovi criteri di classificazione e la riforma delle gestioni dei porti, l'assegnazione di compiti specifici all'Autorità portuale ed al Comita-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

to di programma, tendono a rispondere, appunto, a tale scopo.

Si sa che la vigente classificazione dei porti italiani è regolata dal regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, cioè da una legge ultracentenaria. Si sa anche che l'aspetto più grave della sua vetustà non risiede tanto nei contenuti (per cui, ad esempio, i volumi di traffico da essa posti a soglia delle diverse classi risultano oggi talmente bassi che anche i più alti sono facilmente raggiungibili da qualsiasi porto medio-piccolo), quanto nell'impostazione. La classificazione è fatta derivare in forma meccanica dal traffico pregresso. È un atto di tipo notarile col solo scopo di identificare gli enti pubblici su cui debba gravare l'onere delle infrastrutture nei porti; un atto che gli organi dello Stato sono obbligati a compiere in funzione di ciò che *a posteriori* si rileva essere stato nell'ultimo triennio l'andamento commerciale dei porti stessi, andamento soggetto notoriamente a correnti di traffico spesso estemporanee perché legate a convenienze particolari e contingenti. È, dunque, un'operazione di segno esattamente contrario a quello di un'operazione finalistica e programmatoria.

Perciò qui si segue la strada opposta, per buon tratto già intrapresa dal «comitato ristretto» della 8ª Commissione del Senato nella VII Legislatura. La classificazione viene assunta come strumento della programmazione portuale, e inquadra i porti non soltanto dal punto di vista del grado, o rango, ma anche dal punto di vista funzionale, nell'ambito del rispettivo sistema.

Per quanto riguarda la gestione, ricordando quanto precedentemente rilevato e a proposito della distinzione fra terreno programmatico-coordinatore a livello di sistema, e terreno gestionale a livello di singolo scalo, si osserva come al Comitato di programma, riferito al primo terreno, facciano riscontro, per quel che concerne il secondo, soggetti diversi individuati dal Piano funzionale. A quest'ultimo spetta il compito di stabilire la gestione di ogni singolo porto del sistema, con riguardo al tipo di funzione esclusiva o prevalente, secondo il modello che risulti il più idoneo

in base a tre parametri: 1) la situazione di fatto e gli orientamenti locali; 2) l'esperienza gestionale in atto nello scalo; 3) gli obiettivi programmatici ad esso assegnati. Viene comunque stabilito che il modello prescelto dovrà contemplare un unico soggetto gestionale e che questo dovrà garantire la massima efficienza imprenditoriale del porto, valutabile in termini sia di produttività che di economicità: si tratta di una esigenza già riconosciuta nel corso del lavoro parlamentare del «comitato ristretto» della VII Legislatura e ormai largamente condivisa, ma che è proponibile solo in un contesto innovativo rispetto agli assetti gestionali odierni. L'esperienza italiana non consente di disporre di un modello unico, che probabilmente non sarebbe nemmeno desiderabile, a causa della estrema diversità delle condizioni da un porto all'altro. Si è perciò lasciato aperto al massimo il ventaglio delle formule gestionali compatibili con il carattere imprenditoriale del porto.

Fra i temi che *non* sono stati trattati nel presente disegno di legge vi è quello del lavoro o più esattamente dell'organizzazione operativa portuale.

I fatti accaduti nei primi mesi del 1992 in alcuni porti italiani come conseguenza di un'interpretazione restrittiva della sentenza emessa dalla Corte di giustizia della Comunità economica europea del 10 dicembre 1991 hanno creato agitazione fra i lavoratori portuali ed hanno, di fatto, prodotto difficoltà a quell'attività che si vorrebbe e dovrebbe sviluppare anche in vista di un allargamento del mercato a dimensione europea superando arretratezze e disfunzioni.

Ci sembra opportuno soffermarci sui contenuti della sentenza della Corte di giustizia della CEE che, a nostro avviso, sono stati spesso strumentalizzati a fini di parte.

La suddetta sentenza ha infatti stabilito che «le Compagnie non possono essere esclusivamente composte da maestranze nazionali»; ciò comporta di modificare, nel senso indicato dalla stessa sentenza, gli articoli 152 e 156 del regolamento della navigazione marittima.

Vi è poi il problema, largamente dibattuto fra le forze politiche, sociali e gli operatori del settore, di come, nell'ambito delle operazioni portuali, si debba rispettare l'articolo 86 del Trattato istituito dalla CEE e quindi il disposto articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, del 1990 circa i comportamenti di una corretta concorrenza fra imprese.

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

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

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

La sentenza della Corte di giustizia della CEE non stabiliva peraltro l'illegittimità dell'articolo 110 del codice della navigazione bensì richiamava a comportamenti legittimi nella concorrenza fra imprese, intervenendo a conferma di quanto sosteniamo in una lite fra le Società «Merci convenzionali S.p.A.» e «Siderurgica Gabrielli».

In quali casi dunque si ha una «posizione dominante»? La sentenza afferma che ciò avviene solo in caso di «abusi»; vale a dire

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

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

Anche per le ragioni suddette e nonostante i ripetuti attacchi all'articolo 110 del codice della navigazione che, in quanto sancisce la riserva delle operazioni portuali in favore delle Compagnie viene fatto unico responsabile di tutte le arretratezze e di tutte le disfunzioni della nostra portualità, in questo disegno di legge si è ritenuto di doversi concentrare sulle cause *strutturali* di tali arretratezze e disfunzioni. Non si vuole con ciò intendere certamente che il campo del lavoro portuale debba restare escluso dal grande processo di trasformazione in corso così nei porti come in tutto il comparto trasportistico: ma si è dell'avviso che i cambiamenti hanno significato di progresso se vanno verso la crescita di responsabilità, di capacità operativa. Le Compagnie dei lavoratori portuali hanno dimostrato non solo di saper usufruire del progresso tecnico ed economico, ma di poterne essere fattori efficaci accanto alle altre componenti operative dei nostri scali. Dovere di una società democratica è aiutare una simile crescita; e proporre innovazioni di strutture idonee e favorirla, come qui si è voluto, sembra il più concreto apporto che in termini istituzionali si possa dare anche all'evoluzione dei cosiddetti «assetti di banchina».

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

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

Art. 2.

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

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

Art. 3.*(Classificazione dei porti)*

1. Con riferimento alla funzione specifica ed alla natura e potenzialità delle infrastrut-

ture i porti sono suddivisi in quattro classi:

a) 1^a classe: porti di preminente interesse nazionale. Appartengono alla 1^a classe i porti che interessano la sicurezza della navigazione e servono principalmente o unicamente alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato;

b) 2^a classe: porti di interesse nazionale. Appartengono alla 2^a classe tutti i porti commerciali ed industriali che movimentano un volume di merci imbarcate e sbarcate superiore ad un milione di tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio;

c) 3^a classe: porti nazionali. Appartengono alla 3^a classe tutti i porti commerciali ed industriali che movimentano un volume di merci imbarcate e sbarcate inferiore ad un milione di tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio;

d) 4^a classe: porti di interesse regionale. Appartengono alla 4^a classe tutti i porti pescherecci e turistici.

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

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

Art. 4.

(Comitato di programma)

1. A modifica di quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 1 del decreto legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, in ciascun sistema portuale su proposta del Ministero della marina mercantile, con decreto del CIPET è istituito il Comitato di programma che, in base ai dati relativi

alla funzionalità e potenzialità dei porti facenti parte del Sistema, provvede alla elaborazione di un piano funzionale di Sistema.

2. Del Comitato di programma fanno parte:

a) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

b) il capo di ciascuna Direzione marittima, se ve ne è più di una, facendo assumere compito di presidenza al capo più anziano di grado;

c) il presidente delle Autorità portuali presenti nell'ambito circoscrizionale del Sistema;

d) il presidente della Giunta regionale o suo delegato della regione o delle regioni interessate al Sistema;

e) tre rappresentanti degli imprenditori;

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

g) un rappresentante, ove sia presente, dell'Azienda mezzi meccanici;

h) tre rappresentanti dei sindacati;

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

l) il Direttore di ciascun compartimento dell'Agenzia nazionale autonoma delle strade (ANAS);

m) il capo di ciascun Ufficio del Genio civile Opere marittime.

3. La sede del Comitato di programma verrà individuata dal CIPET, sentito il Ministero della marina mercantile.

Art. 5.

(Compiti del Comitato di programma)

Il Comitato di programma, come espressione delle realtà portuali facenti parte del Sistema, ha i seguenti compiti:

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

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

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

Art. 6.

(Autorità portuali)

1. Nei porti di 2^a e 3^a classe vengono istituite le Autorità portuali in sostituzione degli Enti portuali ivi operanti.

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

3. Le Autorità portuali subentrano agli enti, ai consorzi ed alle Aziende mezzi meccanici, ove queste non si siano ridefinite come imprese, operanti attualmente nei porti, in tutti i rapporti patrimoniali, finanziari ed economici esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge e succedono agli stessi nei beni patrimoniali ceduti dallo Stato ovvero acquisiti o da acquisire a seguito di procedure di espropriazione per termini di legge e per fini di pubblica utilità.

4. Il personale dipendente dagli enti o dai consorzi ed eventualmente quello delle Aziende mezzi meccanici passa alle dipendenze dell'Autorità portuale in funzione dei compiti propri che ad essa sono attribuiti, mantenendo i trattamenti economici e normativi acquisiti. Al personale inserito in funzioni operative non più attribuite alla costituenda Autorità portuale sarà garantita la ricollocazione nel quadro della complessiva riorganizzazione del lavoro portuale, salvaguardando i livelli occupazionali preesistenti e i diritti individuali acquisiti e ferma restando l'accettazione dei lavoratori.

Art. 7.

(Compiti dell'Autorità portuale)

1. L'Autorità portuale ha i seguenti compiti:

a) promuove il processo formativo della pianificazione e della programmazione territoriale del porto provvedendo alla loro attuazione coordinandosi con il CIPET;

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

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

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

e) amministra le aree ed i beni del demanio marittimo compresi nella propria circoscrizione territoriale, sulla base delle disposizioni di legge in materia esercitando le attribuzioni di cui agli articoli da 36 a 55 del codice di navigazione e delle relative norme di attuazione;

f) esercita le attribuzioni conferite all'Autorità marittima dalle disposizioni del codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione in materia di concessioni di aree e servizi portuali e determina l'ammontare dei canoni sulla base delle disposizioni di legge in materia;

g) vigila sull'operatività ed economicità dei servizi portuali ed esercita le relative attribuzioni, ivi comprese quelle di controllo, conferite all'Autorità marittima dal codi-

ce della navigazione e dalle relative norme di attuazione, autorizzando, sentite le associazioni imprenditoriali degli utenti del servizio, le tariffe massime proposte dalle imprese esercenti;

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

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

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

4. Le società precedentemente costituite da enti, consorzi ed eventualmente Aziende mezzi meccanici potranno, nell'ambito delle concessioni o autorizzazioni previste dalla presente legge, proseguire la propria attività.

Art. 8.

(Organi dell'Autorità portuale)

1. Gli organi dell'Autorità portuale sono:

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

2. Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sono approvati lo Statuto-tipo dell'Autorità portuale ed i criteri per la predisposizione dei regolamenti organici del personale.

3. Lo Statuto ed il regolamento organico del personale dovranno essere approvati dalle assemblee di ciascuna Autorità portuale e resi esecutivi con decreti dei rispettivi presidenti.

Art. 9.

*(Composizione degli organi
dell'Autorità portuale)*

1. Il Presidente dell'Autorità portuale è designato con decreto del Presidente della Repubblica.

2. Dell'assemblea fanno parte:

a) un rappresentante dello Stato, uno della regione, uno di ciascuna provincia e Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura e di ciascun comune interessato. Essi sono designati dalle Giunte dei rispettivi enti;

b) un rappresentante dell'armamento, un rappresentante delle imprese terminaliste, un rappresentante dell'Associazione più rappresentative industriali, un rappresentante di ciascuna delle organizzazioni sindacali più rappresentative, un rappresentante delle Compagnie portuali;

c) il comandante della Capitaneria di porto.

3. Il Consiglio di amministrazione e il collegio dei revisori dei conti sono nominati dall'Assemblea. Essi possono assistere alle sedute dell'Assemblea stessa.

Art. 10.

*(Trasformazione delle Aziende
mezzi meccanici in Autorità portuali)*

1. Le Aziende dei mezzi meccanici, nel caso in cui non si ridefiniscano come imprese, si trasformano in Autorità portuali e dovranno concordare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'utilizzo delle attrezzature, dei magazzini e delle aree di deposito di loro proprietà prevedendone eventualmente la cessione mediante pubblica gara.

2. Il personale in servizio presso le Aziende mezzi meccanici alla data di entrata in vigore della presente legge, ove queste non agiscano da impresa, passa alle dipendenze dell'Autorità portuale o del Comitato di Sistema nella cui circoscrizione l'Autori-

tà stessa rientra, conservando le condizioni di trattamento economico e giuridico-amministrativo dell'ente di provenienza se di maggior favore, salvo quanto previsto dall'articolo 6, comma 4, della presente legge.

Art. 11.

(Disciplina delle operazioni portuali)

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

2. L'autorizzazione di cui al comma 2 viene rilasciata secondo le modalità ed i criteri stabiliti nel regolamento di attuazione della presente legge che dovrà essere emanato dal Ministro della marina mercantile con proprio decreto entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Fino alla data di entrata in vigore del Regolamento di attuazione l'Autorità portuale e marittima nel rilascio delle autorizzazioni continuerà a seguire, compatibilmente con la nuova normativa, le procedure per il rilascio delle concessioni di cui agli articoli 197, 198, 199 e 200 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

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

4. Restano in vigore fino alla loro scadenza le licenze e le autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi, per attività industriali o commerciali, rilasciate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge, di cui comunque dovranno essere accertati i requisiti ai sensi della presente normativa, la cui eventuale insussistenza

può comportare la revoca o il mancato rinnovo alla data di scadenza. Non potranno comunque essere rilasciate autonomie funzionali nell'ambito di attività commerciali.

Art. 12.

(*Compagnie portuali*)

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

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

2. Nell'articolo 152 del regolamento per la navigazione marittima, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il numero 2 è soppresso. Conseguentemente, nel n. 6 dell'articolo 156 è soppresso il riferimento al citato n. 2.

3. Nell'ambito delle vigenti leggi sui trattamenti ordinari di integrazione salariale viene istituita l'integrazione salariale ordinaria del lavoro portuale. Tale previdenza sarà finanziata mediante la contribuzione ordinaria, analogamente a quanto avviene per i lavoratori cui si applicano i trattamenti ordinari di integrazione salariale. Le giornate di integrazione indennizzabili non potranno comunque superare il trenta per cento delle giornate lavorative mensili.

4. Nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 111 del codice della navigazione le Compagnie portuali possono esercitare la funzione di Azienda di servizi fornendo servizi a ciclo completo. Nello svolgimento di tali funzioni le Compagnie operano in regime di mercato.

5. Allo scopo di una migliore tutela del patrimonio professionale ed occupazionale

esistente, riconoscendo altresì la specifica funzione formativa svolta ad oggi dalle Compagnie portuali, per un periodo di tre anni, a far data dall'entrata in vigore della presente legge, le Compagnie portuali avranno la priorità nell'espletamento dei servizi a ciclo completo da fornire alle imprese terminaliste, salvo quanto già espressamente previsto per le funzioni e le operazioni di cui agli articoli 11, comma 4, e 12, comma 1, della presente legge, e purchè in presenza dei necessari requisiti tecnico-organizzativi da parte delle Compagnie portuali e salvo mancato accordo fra le parti.

Art. 13.

(Terminali portuali)

1. Allo scopo di promuovere la specializzazione delle attività portuali nonchè l'aprontamento o l'ammodernamento delle opere e degli impianti portuali anche attraverso finanziamenti privati, alle imprese operanti su un'area demaniale con proprie attrezzature e sistemi integrati saranno dati in concessione le aree, le banchine e gli impianti portuali disponibili. A tali imprese concessionarie verrà riconosciuta, contestualmente al rilascio della concessione, l'autorizzazione di cui all'articolo 11, comma 3, della presente legge.

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

3. Nell'assentimento delle concessioni l'Autorità portuale, ed ove non istituita l'Autorità marittima, tiene conto oltre che dei criteri di cui all'articolo 37 del codice di navigazione anche del volume degli investi-

menti, del livello di efficienza operativa e della produttività degli impianti nonché dei relativi riflessi occupazionali.

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

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

6. Relativamente alle attrezzature per la movimentazione delle merci di proprietà degli enti o consorzi trasformati in Autorità portuale alla data di emanazione della presente legge, dovrà essere prevista una forma di utilizzo che comprenda anche la cessione alle imprese che ne facciano richiesta mediante pubblica gara.

7. Al fine di garantire la sicurezza del trasporto marittimo, del lavoro portuale e della tutela ambientale vengono costituiti nei porti di 2^a e 3^a classe specifici uffici ispettivi con la presenza di un rappresentante della unità sanitaria locale, dell'Istituto nazionale per l'assicurazione sugli infortuni sul lavoro e dell'Ispettorato del lavoro con compiti di controllo per il rispetto e la osservanza della vigente normativa nazionale in materia. L'onere

economico di tali uffici sarà a carico dell'Autorità marittima portuale istituita in ogni singolo porto.

8. I lavoratori delle Compagnie portuali, dipendenti delle stesse, di gruppi portuali, di enti, consorzi ed Aziende mezzi meccanici che hanno beneficiato o beneficeranno del prepensionamento agevolato non potranno operare sotto nessuna veste e forma alle dipendenze delle imprese portuali.

Art. 14.

(Disposizioni conclusive)

1. Tutte le disposizioni legislative o regolamentari incompatibili con la presente legge sono abrogate.

2. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile emana il relativo regolamento di attuazione, in particolare per quanto concerne le nuove regole per la concorrenza e i requisiti per il rilascio di concessioni e autorizzazioni.