CAMERA DEI DEPUTATI N. 1505

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(BERLUSCONI)

E DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

(FIORI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

(MASTELLA)

CON IL MINISTRO DEL TESORO

(DINI)

E CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(PAGLIARINI)

—

Conversione in legge del decreto-legge 21 ottobre 1994, n. 586, recante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo

Presentato il 22 ottobre 1994

ONOREVOLI DEPUTATI ! — La riforma dell'ordinamento portuale, ormai in fase di attuazione, richiede un ulteriore ed urgente intervento dello Stato per consentire la trasformazione prevista senza creare traumi sul piano sociale e difficoltà nella fase attuativa con conseguenti disagi per l'economia portuale.

Appare evidente come la trasformazione delle compagnie in imprese e la trasformazione degli enti ed aziende dei mezzi meccanici in autorità portuali, con ruoli rispettivamente improntati da una parte all'efficienza ed operatività e dall'altra a funzioni d'indirizzo e programmazione, presuppongano una riduzione del personale attualmente in servizio.

Con il presente decreto si interviene, pertanto, nel settore, per ridurre complessivamente di 2.000 unità gli esuberi dei lavoratori delle compagnie portuali e dei dipendenti degli enti ed aziende portuali,

ed agevolare, unitamente alle altre forme previste (avvio in mobilità, in distacco, eccetera) il processo di riorganizzazione dei porti.

Articolo 1.

Commi 1, 2 e 3 – Il pensionamento anticipato dei lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali, nonché dei dipendenti degli enti viene attuato seguendo, in linea di massima, i criteri già adottati nel corso dei precedenti esodi. È prevista l'individuazione di termini, criteri e modalità, da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base dei quali saranno predisposti i progetti di riorganizzazione ed i piani di esodo da parte degli enti e delle compagnie portuali.

Il pensionamento anticipato sarà effettuato, nell'ambito delle eccedenze individuate in relazione alla determinazione delle piante organiche, tenuto conto delle effettive esigenze delle singole realtà.

Comma 4 – Si procede ad un ulteriore intervento nel settore marittimo dell'armamento pubblico utilizzando lo strumento del pensionamento anticipato.

Il comma 17 dell'articolo 6 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, prevede la proroga, per il periodo 1994-1996, delle disposizioni riguardanti il pensionamento anticipato, di cui all'articolo 9, comma 8, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, a favore delle società Italia, Lloyd triestino, Adriatica, Tirrenia, Toremar, Caremar, Siremar e Saremar.

A seguito della ristrutturazione in atto riguardante il Gruppo Finmare e tenuto, altresì, conto della crisi occupazionale del settore, si rende necessario estendere tale provvedimento anche ai dipendenti delle società Sidermar di navigazione, Sidermar trasporti costieri, Sidermar servizi accessori, Almare e Interlogistica, nonché ai dipendenti della stessa Finmare.

Comma 5 – Oltre a disporsi la copertura degli oneri recati dai commi 1, 2, 3 e 4 dell'articolo 1, si provvede a fornire della necessaria copertura finanziaria anche il comma 4 dell'articolo 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. La citata norma allinea il trattamento previdenziale dei lavoratori portuali cancellati dai registri per inidoneità permanente a quello previsto dall'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222, per gli altri lavoratori assisiti dall'INPS.

Comma 6 – Per quanto riguarda la corresponsione del trattamento di fine servizio e delle indennità contrattuali collegate, è affidato al commissario liquidatore del Fondo gestione il compito di provvedere attraverso l'accensione di mutui secondo le modalità già previste dal decreto-legge n. 6 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990.

In particolare, è stato ribadito che sono a carico dell'erario dello Stato le spettanze per trattamento di fine servizio e delle indennità contrattuali collegate previste per i lavoratori portuali, mentre per quanto concerne i dipendenti delle compagnie è dovuta dal commissario liquidatore la corresponsione del solo trattamento di fine rapporto. Al riguardo, stante l'insorgere di eventuale contenzioso, è stata data interpretazione autentica dell'articolo 3, comma 3, del decreto-legge n. 6 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990.

È stato, altresì, stabilito che il commissario provveda anche alla corresponsione delle indennità di fine servizio a tre soci del gruppo portabagagli di Olbia, che, a seguito della soppressione del servizio di portabagagli nei porti cabotieri di cui alla legge 5 maggio 1989, n. 160, ed al conseguente trasferimento dei soci nell'ambito della locale compagnia portuale, non sono, per la loro particolare posizione e per la situazione deficitaria del fondo del gruppo, riusciti ancora a percepire le indennità loro spettanti. È stata, infine, prevista a carico della gestione commissariale la corresponsione del trattamento di fine rapporto a favore dei dipendenti degli enti portuali. Ciò in considerazione del fatto che il pensionamento del personale in questione avverrà nell'arco del triennio 1994-1996 ed allo scopo di non appesantire ulteriormente la grave situazione deficitaria degli enti stessi.

Per quanto concerne la corresponsione delle competenze di fine servizio, nella fattispecie in esame, collegata necessariamente al riconoscimento da parte dell'INPS del diritto al trattamento pensionistico, è stato precisato che tale corresponsione non può avvenire nei tempi previsti dalla legislazione in materia; pertanto il mancato rispetto dei termini non può dare adito, per i predetti motivi, a richieste di rivalutazione ed interessi. Tale norma scaturisce dall'esigenza di sanare una serie di vertenze nei confronti del Fondo dirette ad ottenere rivalutazione ed interessi sulle competenze a tale titolo percepite, vertenze che, per giurisprudenza costante, dovrebbero portare alla condanna della gestione commissariale con un onere finanziario notevole per lo Stato, senz'altro superiore ai 50 miliardi di lire. Occorre peraltro precisare che l'adottanda normativa stabilisce soltanto un accollo finanziario al Fondo degli interventi in questione, risultandone quindi una responsabilità del Fondo stesso limitata all'ambito finanziario autorizzato dalla normativa medesima, ferma restando l'obbligazione in via principale a carico dei soggetti tenuti, quali indicati nei commi da 1 a 4.

Comma 7 – A seguito della sentenza n. 261 del 12 giugno 1991 della Corte costituzionale, che ha dichiarato la parziale illegittimità dell'articolo 18, secondo comma, del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 ottobre 1968, n. 1089, nella parte in cui esclude dal beneficio degli sgravi contributivi le imprese industriali operanti nel Mezzogiorno d'Italia relativamente al personale dipendente le cui retribuzioni non sono assoggettate a contribuzione per l'assicurazione contro la disoccupazione involontaria, l'INPS sta procedendo al rimborso delle somme che risultano dovute a favore delle compagnie e gruppi portuali.

Per tali somme, stante il particolare sistema tariffario legato alle prestazioni rese dai lavoratori portuali, sono state avanzate richieste dagli utenti portuali, dagli enti portuali e dal commissario liquidatore del Fondo gestione.

Tenuto conto delle difficoltà per individuare in ogni realtà, e nell'arco dell'intero periodo considerato, i legittimi destinatari del rimborso ed al fine di evitare l'insorgere di contenzioso, si ritiene necessario intervenire con la presente norma per destinare le somme in questione a copertura del trattamento di fine servizio dei lavoratori portuali maturato alla data del 31 gennaio 1990.

Infatti per il periodo antecedente la soppressione del Fondo, a causa dei versamenti effettuati al Fondo medesimo delle quote accantonate al riguardo presso le compagnie portuali sulla base delle disposizioni ministeriali e stante il livello notevolmente contenuto dell'addizionale prevista a tale titolo al fine di non far lievitare i costi portuali, le compagnie si sono trovate spoglie delle somme maturate dai lavoratori ai fini della liquidazione del trattamento di fine servizio.

Sono attualmente pendenti numerose vertenze mosse dalle compagnie nei confronti del commissario liquidatore del Fondo e da ultimo anche nei confronti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero del tesoro e del Ministero del lavoro e della previdenza sociale per la copertura dell'istituto in questione.

Per i motivi dinanzi rappresentati, al fine di sanare una situazione pregressa che potrebbe col tempo comportare anche maggiori oneri all'erario dello Stato, si provvede a destinare le somme dei rimborsi effettuati dall'INPS a copertura del trattamento di fine servizio (TFS) pregresso dei lavoratori delle compagnie.

Le somme in questione devono essere versate dall'INPS al commissario liquidatore, che, secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, deve provvedere alla liquidazione delle competenze spettanti ad ogni singola compagnia previo debito accertamento, senza rivalutazione ed interessi. Nell'ambito di dette somme l'INPS è, altresì, autorizzato a trattenere in rate di otto anni e di pari importo, senza interessi e rivalutazione, la somma di lire 30.705.765.778 ad esso dovuta dal commissario liquidatore per i maggiori oneri sca-

turiti dall'applicazione del decreto-legge n. 6 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990, per i pensionamenti anticipati.

È, altresì, previsto che le ulteriori esigenze per l'erogazione del trattamento pregresso di fine servizio, pari a circa 150 miliardi di lire, siano poste a carico dell'erario dello Stato.

Infine, stante il maggior carico di lavoro e di responsabilità assunto dall'attuale personale in servizio presso la gestione commissariale, si considera la possibilità di utilizzo da parte del commissario liquidatore del personale, già dipendente dall'ente, che, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, può essere trasferito nuovamente presso detta gestione in relazione ai nuovi compiti ad essa assegnati.

Comma 8 – Per quanto concerne la cassa integrazione guadagni straordinaria si rammenta che il provvedimento di cui all'articolo 6, comma 15, del citato decreto-legge n. 148 del 1993, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 236 del 1993 – che prevede l'estensione al settore marittimo di detto trattamento – è applicabile solo al personale sospeso entro il 1993. Il comma citato prevede un'estensione di tale trattamento per il periodo 1994-1996, a favore del personale interessato dal piano di ristrutturazione e privatizzazione del Gruppo Finmare in via di ridefinizione.

Comma 9 – Anche per i lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali si ritiene necessario accompagnare il beneficio del pensionamento anticipato con la proroga per tutto il 1994 del trattamento straordinario di cassa integrazione.

Stante la crisi dei traffici, che ha ridotto notevolmente il livello occupazionale della categoria nel corso del 1993, si rende altresì necessaria una integrazione della quota già assegnata per il predetto anno, utilizzando, previa individuazione delle specifiche esigenze dei singoli scali con apposito decreto ministeriale, una parte delle 1.800 unità richieste per l'anno 1994.

Comma 10 – L'onere relativo alla prosecuzione, fino al 31 dicembre 1995, degli adempimenti contrattuali inerenti la gestione ed il funzionamento della casa di soggiorno per lavoratori portuali in Dovadola, già previsti dal comma 1, lettera *a)*, dell'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ammonta a lire 1.000.000.000.

Tale onere è posto a carico della gestione commissariale per il corrente anno e per l'anno successivo nelle more del perfezionamento dei provvedimenti normativi inerenti l'imposizione di contribuzioni specifiche da destinare a tale scopo, da porre a carico dell'utenza e delle imprese operanti in porto in base alla legge di riforma.

Articolo 2 – La legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale, pone un problema di coordinamento in ordine alla successione delle norme. Premesso che per l'effettiva costituzione delle autorità portuali previste dagli articoli 7 e seguenti della legge citata occorrono numerosi provvedimenti amministrativi, per la cui emanazione sono richiesti tempi dai 30 ai 60 giorni dall'entrata in vigore della legge (a ciò aggiungasi che per la nomina dei presidenti sembra richiesto il parere delle competenti Commissioni parlamentari), si richiamano in particolare:

l'articolo 27, comma 1, che dispone che « rimangono in vigore le norme legislative, regolamentari e statutarie che disciplinano le organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società ai sensi dell'articolo 20 »;

l'articolo 20, comma 4, che dispone che « i presidenti assicurano la continuità della gestione corrente delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse affluenti alle organizzazioni portuali ai sensi della normativa vigente » non oltre il 31 dicembre 1994;

l'articolo 20, comma 3, che dispone che per tale data i presidenti (preposti all'atto della nomina in base all'articolo 20, comma 1, con funzioni di commissari governativi alla gestione delle organizzazioni portuali) « dispongono la trasformazione delle organizzazioni portuali in so-

cietà (...) per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali, nonché in altri settori del trasporto o industriali ».

Può ritenersi che le richiamate norme abbiano inteso disporre ed assicurare il passaggio dall'attuale al nuovo sistema organizzatorio garantendo contestualmente la continuità delle attività svolte dalle organizzazioni portuali fino alla loro trasformazione in società.

Di contro, disponendo l'articolo 13, comma 2, che « dal 1° gennaio 1994 cessano di essere erogati i contributi alle organizzazioni portuali previsti dalle rispettive leggi istitutive », e l'articolo 28, commi 4, 5, 6 e 7, che sempre dal 1° gennaio 1994 è trasferito al bilancio dello Stato il gettito delle varie tasse e diritti marittimi (salvo il 50 per cento delle tasse sulle merci) già di pertinenza degli enti portuali, deve constatarsi come in concreto vengano meno le entrate necessarie proprio a garantire la continuità della gestione e l'organizzazione delle nuove autorità portuali.

Non essendo il problema risolvibile sul piano amministrativo e tenuta presente la grave situazione che si verrebbe a determinare negli scali italiani per effetto dell'applicazione della nuova normativa, si è reso necessario un intervento legislativo urgente per far coincidere il termine di vigenza delle norme di carattere finanziario con quello entro il quale le organizzazioni portuali dovranno trasformarsi in società (articolo 20, comma 3).

La disposizione non reca ulteriori oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato rispetto a quelli già previsti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in quanto i provvedimenti posti a carico del bilancio statale avranno concreta attuazione solo successivamente all'insediamento delle autorità portuali.

Al comma 2 viene differita al 31 dicembre 1995 l'operatività della delega alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative sul litorale marittimo di cui all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, disposta dall'articolo 6 del decreto-legge n. 400 del 1993, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494.

Il citato articolo 6 ha fissato al 19 dicembre 1994 il termine ultimo affinché il Governo proceda agli adempimenti necessari a rendere effettiva la delega delle funzioni amministrative alle regioni, stabilendo altresì che decorso tale termine siano queste ultime a provvedere al rilascio ed al rinnovo delle concessioni demaniali marittime per fini turistici e ricreativi.

Siffatta scadenza coglie, però, le regioni del tutto impreparate, sia per la mancanza di norme di coordinamento che disciplinino le modalità attuative della delega in parola, sia per la carenza di idonee strutture amministrative necessarie a consentire l'ordinato espletamento delle pertinenti funzioni.

Pertanto, alla data suindicata, sulle regioni graverà un notevole carico di lavoro, che esse potranno smaltire verosimilmente in tempi lunghi, con grave disagio per l'utenza e con pregiudizio per l'erario, in conseguenza dell'inevitabile ritardo nel versamento dei canoni demaniali. Di qui l'esigenza di prorogare il termine fissato dall'articolo 6 del citato decreto-legge n. 400 del 1993.

Articolo 3. – L'articolo in questione riporta alcune modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante il riordinamento della legislazione portuale.

La legge n. 84 del 1994 è stata approvata dal Parlamento sul finire della XI legislatura, in un momento di notevole produzione legislativa che non ha consentito di tenere conto della evoluzione legislativa del momento. Infatti l'applicazione della legge ha trovato notevoli intralci sia per gli aspetti cronologici degli adempimenti previsti, sia per le necessità di coordinamento con altre disposizioni legislative. Con l'articolo 3 del decreto-legge vengono pertanto apportate le seguenti modifiche alle singole disposizioni della citata legge n. 84 del 1994.

Al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 8, la modifica si è resa necessaria per rendere cronologicamente coerenti gli adempimenti per l'istituzione dell'autorità portuale.

L'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 prevede, infatti, che il presidente dell'autorità portuale sia nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione nell'ambito di una terna di esperti designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura la cui competenza territoriale coincide in tutto o in parte con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7.

In sede di prima applicazione la terna suddetta è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge.

L'articolo 6 della legge stabilisce che il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, individua entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

Una applicazione puntuale delle due disposizioni potrebbe portare alla esclusione, per quanto attiene alla designazione dei candidati alla presidenza dell'autorità portuale, di quei comuni che potrebbero essere compresi nella circoscrizione territoriale che sarà determinata con decreto in un momento successivo.

Si ritiene pertanto opportuno che la terna di cui al comma 1 dell'articolo 8 venga comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione entro quarantacinque giorni dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 7 dell'articolo 6.

All'articolo 11 della legge n. 84 del 1994, per quanto concerne il collegio dei revisori dei conti, la necessità della modifica deriva dal fatto che il registro dei revisori contabili, composto secondo i criteri ed i requisiti di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, non risulta ancora pubblicato; tuttavia si ritiene di salvaguardare l'interesse sostanziale tutelato dalla norma, consistente nello *standard* professionale garantito dall'iscrizione al suddetto registro mediante il possesso dei requisiti prescritti per la predetta iscrizione.

Circa le modifiche agli articoli 9 e 15, si ritiene opportuno evidenziare la inadeguatezza e la difficoltà applicativa delle norme riguardanti la designazione dei rappresentanti delle categorie imprenditoriali e dei lavoratori in seno al comitato portuale (articolo 9, comma 1, lettera *i*,) ed alle commissioni consultive (articolo 15, comma 1).

In particolare, per quanto riguarda la designazione dei rappresentanti delle categorie imprenditoriali nell'ambito del comitato portuale, tale designazione deve, in base alla legge in oggetto, essere effettuata unitariamente da tutte le organizzazioni di categoria.

Ciò implica una complessa procedura ed una lunga consultazione tra le organizzazioni interessate, dal momento che il numero delle organizzazioni stesse risulta essere particolarmente elevato ed i rappresentanti da designare unitariamente sono solo tre.

A quanto sopra si aggiunge l'ulteriore difficoltà costituita dal fatto che la designazione deve, in sede di prima applicazione, pervenire al presidente dell'autorità portuale entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge (articolo 9, comma 2) e che, in assenza di tale designazione, il comitato potrà regolarmente operare anche senza i rappresentanti delle categorie imprenditoriali.

Quanto sopra è sufficiente ad evidenziare l'eccessiva severità di una simile normativa che, da un lato, impedisce alle organizzazioni di categoria di giungere in tempi brevi ad una designazione unitaria e, dall'altro, penalizza tale mancata designazione consentendo un regolare funzionamento del comitato anche in assenza dei rappresentanti di dette categorie.

Per quanto riguarda invece la istituzione delle commissioni consultive, disciplinata dall'articolo 15, comma 1, tale articolo, nel rinviare alle disposizioni contenute all'articolo 9, comma 1, lettera *i*), prevede le stesse anomalie sopra indicate, con l'aggravante che nei porti ove non ha sede l'autorità portuale, i rappresentanti

imprenditoriali sono soltanto quelli delle imprese portuali autorizzate o concessionarie, con l'esclusione quindi delle imprese armatoriali, degli agenti marittimi e raccomandatari, degli spedizionieri e degli autotrasportatori.

Tale esclusione appare del tutto irrazionale dal momento che le competenze assegnate alle commissioni consultive non variano in funzione della presenza o meno nello scalo dell'autorità portuale ed è quindi del tutto incomprensibile l'esclusione dei rappresentanti delle categorie imprenditoriali sopra indicate dalle commissioni istituite nei porti ove non hanno sede le predette autorità.

L'articolo 9, comma 1, lettera *l*), prevede che i rappresentanti dei lavoratori siano designati tra coloro che sono alle dipendenze delle imprese che operano nel porto, con elezione a scrutinio segreto con voto singolo. Tale procedura assolutamente complessa pone seri problemi ai fini dell'applicazione dovendosi individuare criteri e modalità oggettivi sui quali, peraltro, non è facile raggiungere un'intesa fra le stesse organizzazioni sindacali.

Le modifiche proposte agli articoli in questione si ritiene rappresentino la soluzione più idonea.

In relazione al primo periodo del comma 1 dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, la modifica è proposta nella considerazione che la concessione delle aree e delle banchine comprese nell'ambito portuale viene rilasciata alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3. Pertanto le predette concessioni, riguardando esclusivamente operazioni portuali in senso stretto, non rendono pertinente il richiamo ad attività relative ai passeggeri.

Viene poi sostituito l'articolo 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in considerazione della constatata esigenza di prevedere un sistema più efficace per assicurare il passaggio dall'attuale al nuovo sistema organizzatorio della portualità.

A tale scopo si prevede, fino alla data di insediamento del presidente e del comitato dell'autorità portuale, il commissariamento delle organizzazioni portuali.

La nuova formulazione dell'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, recata dal comma 9 dell'articolo 3, mentre non innova allo spirito della norma che va a sostituire, ne rende più chiara l'interpretazione e l'applicazione.

L'eliminazione della società *holding* mira ad impedire che le due società che potranno derivare dalle ex compagnie portuali restino collegate attraverso nessi funzionali capaci di ricostituire il precedente regime monopolistico.

Inoltre, la modifica dell'articolo 21 si è resa necessaria, in relazione a specifiche indicazioni pervenute dalla Commissione CEE, ed urgente per evitare che nel frattempo le compagnie si trasformino secondo la disciplina dettata dalla legge n. 84 del 1994, nel testo finora vigente.

All'articolo 27, comma 8, secondo periodo, della medesima legge n. 84 del 1994, per un mero errore non è stato indicato, tra gli articoli che saranno abrogati dopo il centonovantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della legge, l'articolo 111, commi primo, secondo e terzo, del codice della navigazione. A ciò si provvede appunto con il comma 10 dell'articolo 3 del decreto-legge.

Articolo 4. – Il Centro internazionale radio-medico svolge attività assistenziale a titolo gratuito da oltre cinquanta anni a favore dei marittimi di tutto il mondo.

L'attività istituzionale del Centro è pertanto intesa all'erogazione di servizi di pubblica utilità che assumono notevole rilevanza per la salvaguardia della vita umana in mare nelle aree prive di strutture sanitarie.

Per tale motivo il Centro ha goduto fin dalla sua costituzione della contribuzione ordinaria dello Stato fissata con la legge n. 27 del 1985 in 450 milioni di lire.

Tale contribuzione è ormai assolutamente insufficiente perché l'ente possa continuare nella sua meritoria attività.

Con il disposto dell'articolo 4 il contributo viene elevato di un miliardo e 50 milioni a decorrere dal 1° gennaio 1994.

Il relativo onere è posto a carico del fondo speciale di parte corrente presente nella legge finanziaria 1994 a favore del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Articolo 5. – Nel quadro delle iniziative del Governo italiano a favore del Ruanda, il Ministro dei trasporti e della navigazione è stato autorizzato ad organizzare una spedizione straordinaria di generi di prima necessità, approvvigionando viveri, medicine e quant'altro necessario all'assistenza delle popolazioni locali, assicurando il trasporto via mare.

Articolo 6. – L'articolo 2, comma 4, della legge n. 431 del 1991 prevede che i mutui, per la corresponsione dei contributi finalizzati alla ristrutturazione e razionalizzazione delle imprese navalmeccaniche, siano stipulati ad un tasso d'interesse non superiore a quello fissato con decreto del Ministro del tesoro.

L'ultimo decreto aveva previsto quale tasso di riferimento il 10,25 per cento, livello ritenuto dagli istituti bancari del tutto non remunerativo in relazione all'andamento del mercato finanziario; la conseguenza è stata che i mutui autorizzati dall'amministrazione marittima, nel periodo considerato dalla legge, si trovano praticamente bloccati; di qui la necessità di una norma più flessibile che possa adattarsi a rapidi mutamenti del mercato finanziario (comma 1).

Il nuovo regime degli sgravi degli oneri sociali disposto dalla legge n. 21 del 1994 e dal decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 5 agosto 1994 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994) comporta a partire dal 1° luglio una loro degressività anche per le società di navigazione del Gruppo Finmare esercenti collegamenti con le isole.

Di conseguenza gli stanziamenti previsti per tali finalità sono ora sovradimensionati, mentre risultano ora insufficienti quelli per le sovvenzioni di esercizio dei servizi convenzionati. Nel comma 2 si dispone pertanto che lo stanziamento del capitolo 3656 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione diminuisca, per gli anni 1994, 1995, 1996 e 1997, rispettivamente di lire 11 miliardi, 23 miliardi, 27 miliardi e 45 miliardi, aumentando di pari importi e per gli stessi anni quello del capitolo 3651.

Articolo 7 – Secondo una consuetudine esistente da tempo immemorabile nell'ambito portuale, una percentuale della provvigione corrisposta dagli armatori agli spedizionieri per l'acquisizione del nolo marittimo viene erogata dagli spedizionieri ai dipendenti delle agenzie marittime per la collaborazione prestata.

Infatti le ditte di spedizione, per mancanza di una propria struttura organizzativa, si avvalgono delle prestazioni dei dipendenti delle agenzie marittime per l'espletamento delle pratiche inerenti l'imbarco delle merci.

L'erogazione di detta somma, chiamata « decimo di senseria », avviene al di fuori del rapporto di lavoro in essere tra agente marittimo e suoi dipendenti. L'agente marittimo, pur versando la predetta somma ai dipendenti, vi provvede per conto degli spedizionieri.

Stante l'intreccio delle posizioni dei soggetti sopra indicati, si è sviluppato un lungo contenzioso; di qui l'esigenza di introdurre la disposizione dell'articolo 7 che consente di risolvere la situazione sopra rappresentata, salvaguardando le posizioni giuridiche ed economiche acquisite dalle categorie interessate, senza determinare alcun onere per l'erario.

RELAZIONE TECNICA

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

Articolo 1:

Commi 1-3. La norma prevede il pensionamento anticipato di 1.000 lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali e 1.000 dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici.

Comma 4. Prevede il pensionamento anticipato di 398 marittimi ed amministrativi delle società indicate nella presente norma.

Gli oneri, relativi ai ratei di pensione anticipata ed all'aumento dell'anzianità contributiva, sono stati quantificati sulla base dei seguenti parametri che sono indicati nel prospetto riassuntivo:

— età anagrafica media		*a)*	51 uomini
		b) e *c)*	57 e 48 donne
— Numero complessivo lavoratori interessati	2398	*a)* 90 per cento	1.800
		b) 10 per cento	200
		c)	398
— Data ingresso		1° luglio 1994	1° luglio 1995
		70 per cento	30 per cento
— Retribuzione imponibile		40.000.000	
— Aliquota contributiva		26,97 per cento	
— Retribuzione pensionabile		37.600.000	
— Anzianità contributiva media (al netto abbuono)		*a)*	28
		b) e *c)*	25
— Numero medio anni anticipazione		*a)*	8
		b)	8
		c)	8

Comma 5. Estensione del trattamento ex *articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222, ai lavoratori cancellati dai registri del lavoro portuale.*

Gli oneri recati dal comma 4 dell'articolo 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, ammontano a lire 5.460.000.000 all'anno per il periodo iniziale per poi decrescere.

I lavoratori che dovranno usufruire del trattamento indicato all'articolo 2 della legge n. 222 del 1984 sono pari a circa 700 unità e sono destinati a diminuire nel corso dei prossimi anni. La norma infatti riguarda una situazione pregressa in fase di esaurimento.

La stima circa l'onere suindicato scaturisce da una media di lavori variabili connessi al livello occupazionale del porto di appartenenza ed alla posizione contributiva di ciascun lavoratore valutabile nei termini seguenti:

n. lavoratori	700 ×
trattamento integrativo mensile lire	600.000 ×
n. mesi	13 =
	Lire 5.460.000.000

lire 5.460.000.000 × 10 anni = lire 54.600.000.000.

A tale onere si provvede attraverso economie derivanti dal decreto legge 8 agosto 1994 n. 508, emerse successivamente alla sua emanazione.

Precisamente:

1. Lire 4.225.000.000, a seguito della modifica apportata all'articolo 1, comma 6, con la quale viene stabilito che il trattamento di fine rapporto previsto per i dipendenti degli enti portuali ed aziende dei mezzi meccanici, posti in pensionamento anticipato, viene posto a carico dei predetti enti, se in possesso degli accantonamenti finanziari a tale titolo.

Allo stato risulta che l'Ente Porto di Palermo e le aziende dei mezzi meccanici di Ancona, La Spezia, Livorno e Messina provvedono con proprie risorse all'erogazione delle competenze dovute a tale titolo ai 65 dipendenti posti in pensionamento anticipato:

n. dipendenti	65 ×
T.F.R. lire	65.000.000 =
	Lire 4.225.000.000

2. Lire 51.000.000.000 nell'ambito delle disponibilità determinatesi sulla base delle richieste pervenute per l'applicazione dell'articolo 1, comma 7, del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 508, relativamente ai trattamenti di fine servizio anteriori al 31 gennaio 1990 spettanti ai lavoratori delle compagnie portuali.

Comma 6. Pensionamento anticipato lavoratori portuali - Trattamento di fine servizio ed una tantum.

La quota necessaria per i lavoratori portuali a copertura di detto istituto, pari a lire 91 miliardi, è attinta attraverso l'accensione di un

mutuo da parte del commissario liquidatore del fondo gestione, la cui estinzione si articola nell'arco di 10 anni per una somma pari a 15 miliardi, comprensiva di capitale ed interessi.

L'onere indicato, pari a lire 91 miliardi, è comprensivo delle seguenti voci, individuate sulla base del valore medio del trattamento di fine servizio e dell'*una tantum* per l'esodo dell'anno 1992:

TFS (valore medio esodo 1992)	Lire 61.000.000
Una tantum (valore medio esodo 1992)	» 30.000.000
Costo *pro capite*	Lire 91.000.000

91.000.000 × 1.000 (lavoratori) = 91 miliardi

Nell'ambito dei 91 miliardi rientra anche il trattamento di fine servizio per i tre ex soci del gruppo portabagagli di Olbia, ammontante complessivamente a lire 150 milioni.

Dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici - Trattamento di fine servizio.

L'onere relativo a detto istituto ammonta per i 1.000 dipendenti interessati a lire 65 miliardi (lire 65 milioni *pro capite*, tenuto conto del valore medio del trattamento in questione erogato nel corso del precedente esodo).

Tale onere è stato posto a carico della gestione commissariale, dato che i relativi costi si articoleranno nell'arco di alcuni anni, secondo un piano predisposto dal Ministro dei trasporti e della navigazione, che terrà conto delle esigenze degli enti e delle disponibilità della gestione commissariale.

Il trattamento di fine servizio per il personale delle società del gruppo Finmare è a carico delle società medesime.

Comma 7. Trattamento di fine servizio (TFS) pregresso dei lavoratori portuali.

Per la parte pregressa del TFS la maggior parte delle compagnie portuali ha instaurato nei confronti del Fondo Gestione un contenzioso per rivendicare il versamento delle quote maturate dai lavoratori al 31 gennaio 1990, data di soppressione del Fondo medesimo (decreto-legge n. 6 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990).

Pertanto, sulla base delle richieste avanzate e dei dati in possesso, può farsi una stima del trattamento di fine servizio maturato dai lavoratori delle compagnie portuali al 31 gennaio 1990 nei termini seguenti: lavoratori portuali n. 5.900 × 47.000.000 = 280 miliardi.

Sono stati considerati 5.900 lavoratori in seguito alla detrazione di 1.000 lavoratori da porre in pensionamento anticipato.

A tale onere connesso soltanto alle spettanze di competenza, senza rivalutazione ed interessi, si provvede mediante il recupero delle somme che l'INPS, a seguito della sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 12 giugno 1991, sta rimborsando alle compagnie portuali operanti nel Mezzogiorno d'Italia e nella Laguna Veneta. Su tale somma è prevista altresì la compensazione del debito pari a lire 30.705.765.778 della gestione commissariale nei confronti dell'INPS per i maggiori oneri scaturiti in ordine ai pensionamenti anticipati nel triennio 1990-1992.

La restante somma necessaria per la copertura del TFS pregresso pari a lire 150 miliardi è posta a carico dello Stato a partire dal 1996 tenuto presente che la liquidazione delle competenze avverrà nel corso dei prossimi anni in relazione al piano individuato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, tenuto conto sia della esigenza di ciascuna compagnia portuale sia delle disponibilità finanziarie del Fondo.

Comma 8. Cassa integrazione straordinaria per personale dipendente delle società del gruppo Finmare.

Il trattamento in questione, già previsto a favore di detta categoria per l'anno 1993 con l'articolo 6, comma 15, del decreto-legge n. 148 del 1993, non essendo stato affatto utilizzato, viene esteso al periodo 1994-1996 nell'ambito dei limiti degli stanziamenti già previsti a tale titolo nel richiamato decreto-legge n. 148 del 1993. Pertanto per tale comma non sussiste alcun ulteriore onere a carico dell'erario dello Stato.

Comma 9. Cassa integrazione straordinaria — 1.800 lavoratori portuali.

Il trattamento massimo di integrazione salariale è pari a lire 1.248.000 mensili, aumentato dall'accredito contributivo, correlato ai salari medi contrattuali fissati per la giornata retributiva ai fini del pagamento dei salari differiti, pari mediamente a lire 97.346 per l'anno 1994, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 8, comma 4, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26.

Contribuzione:

GR media lire 97.346;

97.346 × 26 giorni × 12 mesi = lire 30.371.952;

30.371.952 (imponibile annuo) × 27 per cento = lire 8.200.427;

lire 14.976.000 + lire 8.200.427 = lire 23.176.427 *pro capite;*

lire 23.176.427 × 1.800 unità = lire 41.717.568.600 (42 miliardi).

Tenuto conto degli slittamenti temporali derivanti dal meccanismo di rendicontazione dell'INPS, delle modalità di rimborso sia del mutuo che delle somme relative ai trattamenti di fine servizio, gli oneri sono modulati secondo il prospetto allegato alla presente relazione.

Comma 10. Gestione casa di soggiorno di Dovadola.

La prosecuzione della gestione della casa di soggiorno di Dovadola a tutto il 31 dicembre 1995 comporterà l'onere di un miliardo di lire a carico della gestione commissariale del Fondo istituti contrattuali lavoratori portuali.

Articolo 4.

La norma prevede l'aumento del contributo annuo a favore del Centro internazionale radio-medico di un miliardo e 50 milioni di lire a decorrere dal 1° gennaio 1994.

A tale onere si provvede con i fondi iscritti sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Articolo 5.

Il previsto importo di lire 6.500 milioni rappresenta un limite massimo di spesa determinato sulla base di una stima degli oneri per il noleggio del mezzo di trasporto necessario per la spedizione straordinaria in favore delle popolazioni del Ruanda e per l'acquisto dei relativi generi alimentari e materiali di prima assistenza.

PROSPETTO RIASSUNTIVO ONERI

(in miliardi di lire)

ANNI	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Articolo 1:											
Prepensionamenti	–	31	73	94	96	99	100	100	100	68	16
CIGS	–	42	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Comma 6: trattamento fine servizio lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali posti in pensionamento anticipato	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Comma 6: trattamento fine servizio dipendenti enti portuali ed aziende dei mezzi meccanici posti in pensionamento anticipato	44	21	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Comma 7: trattamento fine servizio relativo a periodi pregressi 31 gennaio 1990	–	11	32	11	9	6	5	5	5	37	29
Comma 10: adempimenti contrattuali connessi alla prosecuzione della gestione della casa di soggiorno per lavoratori portuali di Dovadola	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Totali ...	60	120	120	120	120	120	120	120	120	120	60

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 21 ottobre 1994, n. 586, recante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 19 ottobre 1992, n. 409, 19 dicembre 1992, n. 484, 18 febbraio 1993, n. 36, 19 aprile 1993, n. 111, 21 giugno 1993, n. 197, 12 agosto 1993, n. 314, 19 ottobre 1993, n. 419, 16 dicembre 1993, n. 525, recanti disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale, nonché dei decreti-legge 12 febbraio 1994, n. 100, 14 aprile 1994, n. 231, 21 giugno 1994, n. 400, e 8 agosto 1994, n. 508.

Decreto-legge 21 ottobre 1994, n. 586, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 248 del 22 ottobre 1994.*

Interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni a completamento della complessiva riforma dell'ordinamento portuale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 20 ottobre 1994;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica;

E M A N A

il seguente decreto-legge:

ARTICOLO 1.

(Interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo).

1. Il contingente di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, è integrato di 1.000 unità relativamente ai lavoratori ed ai dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, ivi compresi quelli della compagnia carenanti del porto di Genova e del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 6 del 1990, e di ulteriori 1.000 unità relativamente ai dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, intendendosi il termine del 31 dicembre 1993 prorogato, rispettivamente, al 31 dicembre 1995 ed al 31 dicembre 1996.

2. Ai fini degli esodi di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, individua termini, criteri e modalità, riconoscendo priorità, nell'ambito delle eccedenze di ciascuna dotazione organica delle compagnie e gruppi portuali, a coloro che hanno

presentato la domanda e maturato i requisiti entro il 31 dicembre 1992. Con decreto determina le dotazioni organiche e relative eccedenze, suddivise per categorie e livelli professionali, sulla base di specifici progetti di riorganizzazione e dei piani di esodi predisposti da parte degli enti interessati, tenendo conto dell'andamento dei traffici dell'ultimo biennio ed in prospettiva. Ai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali che non abbiano maturato i requisiti entro il 31 dicembre 1993 è consentito il recupero volontario delle marche contributive relative al periodo di occasionalato, senza onere per lo Stato. È fatto divieto di procedere ad assunzioni in presenza di eccedenze.

3. Per le finalità di cui ai commi 1 e 2 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 3, commi 1-*bis* e 8, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed agli articoli 8-*bis* e 9, commi 1, 4, 5, 6, 8 e 9, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26. Ai lavoratori e dipendenti, posti in pensionamento anticipato, è concesso l'aumento dell'anzianità contributiva per un periodo massimo di otto anni e comunque non superiore alla differenza tra la data di risoluzione del rapporto o di cancellazione dai ruoli e quella di raggiungimento del sessantesimo anno di età, ovvero al periodo necessario al compimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale. Ai trattamenti pensionistici di cui al presente articolo si applicano i vigenti regimi di incumulabilità e di incompatibilità previsti per i trattamenti pensionistici di anzianità. Per i lavoratori titolari di pensioni o assegni di invalidità a carico dell'INPS, per i quali sussistono i requisiti per il pensionamento anticipato, l'accoglimento della domanda comporta la corresponsione di un supplemento di pensione secondo i criteri e le condizioni di cui al presente comma. Il trattamento pensionistico del personale iscritto alla CPDEL terrà conto degli eventuali elementi retributivi sinora non compresi nel computo e di fatto corrisposti, previo versamento volontario dei relativi oneri contributivi da parte dei lavoratori posti in prepensionamento ai sensi del presente decreto.

4. I trattamenti di pensionamento anticipato di cui all'articolo 6, comma 17, del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, si applicano, per il medesimo periodo 1994-1996, anche ai dipendenti della società Sidermar di navigazione, Sidermar trasporti costieri, Sidermar servizi accessori, Almare, Interlogistica e Società finanziaria marittima (Finmare), nonché delle società Italia e Lloyd Triestino, intendendosi il trattamento di pensione liquidato sulla base dell'anzianità contributiva, aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quella del conseguimento del sessantesimo anno di età, ovvero del minor periodo necessario al conseguimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale.

5. Gli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, nonché quelli derivanti dall'attuazione del comma 4 dell'articolo 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione e sono rimborsati agli istituti previdenziali di competenza sulla base di apposita rendicontazione annuale.

6. L'onere connesso alla corresponsione del trattamento di fine servizio e delle indennità contrattuali e del trattamento di fine rapporto relativi al pensionamento anticipato a favore, rispettivamente, dei lavoratori e dei dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, nonché dei lavoratori dell'ex gruppo di portabagagli di Olbia e di Porto Torres già in quiescenza e non ancora liquidati a tale titolo, fa carico alla gestione di cui al comma 5. A tal fine il commissario liquidatore del fondo provvede, con le modalità di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, alla contrazione di un mutuo per un importo pari a lire 91 miliardi. Le disposizioni di cui all'articolo 3, comma primo, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, e le successive disposizioni relative alla corresponsione delle competenze dovute ai dipendenti delle compagnie e gruppi portuali si intendono riferite al solo trattamento di fine rapporto. L'onere connesso alle competenze di fine servizio dei dipendenti dagli enti portuali e dalle aziende dei mezzi meccanici è a carico della gestione del fondo di cui al comma 5 nell'ambito dei piani triennali di esodo di cui al comma 2, limitatamente agli enti portuali ed aziende dei mezzi meccanici che non abbiano gli accantonamenti in termini finanziari. Le competenze di cui al presente comma, ivi comprese quelle già corrisposte a tale titolo, non sono soggette a rivalutazione o ad altri oneri finanziari.

7. Per il superamento del contenzioso relativo ai trattamenti di fine servizio maturati al 31 gennaio 1990 dai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali, la gestione del fondo di cui al comma 5 è autorizzata a rimborsare alle compagnie ed ai gruppi portuali medesimi, secondo un piano individuato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, la complessiva somma valutata in lire 280 miliardi senza rivalutazioni o altri oneri finanziari. Conseguentemente le somme dovute dall'INPS, in attuazione della sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 1991, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* – prima serie speciale – n. 24 del 19 giugno 1991, a titolo di sgravi degli oneri sociali a favore delle compagnie e gruppi portuali operanti nei territori di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171, e al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, e relative a periodi contributivi anteriori alla data della predetta pubblicazione, affluiscono alla gestione commissariale, e concorrono alla copertura finanziaria della predetta somma, unitamente alle somme a tale titolo già corrisposte dall'INPS per il complessivo importo valutato in lire 160 miliardi. L'INPS corrispondentemente è autorizzato a compensare, in otto rate annuali di pari importo su tali somme, senza aggravio di rivalutazioni o di altri oneri finanziari, la somma di lire 30.705.765.778 ad esso dovuta dalla gestione del predetto fondo a titolo di maggiori oneri connessi al pensionamento anticipato dei lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali nel triennio 1990-1992. Per le esigenze connesse ai compiti di cui al presente articolo, il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, con decreto, su richiesta motivata del commissario liquidatore, al trasferimento presso il Fondo gestione

istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione del personale già dipendente dal fondo stesso.

8. I termini per la presentazione delle domande per l'attuazione degli interventi di integrazione salariale di cui al comma 15 dell'articolo 6 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, nonché le sospensioni dal lavoro sono prorogati al 31 dicembre 1996, intendendosi altresì prorogato l'utilizzo delle somme stanziate allo scopo.

9. Il beneficio di integrazione salariale di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, è concesso nell'anno 1994 nel limite di ulteriori 1.800 unità, ivi compresa la regolazione delle eccedenze dell'anno 1993. Il relativo onere è a carico della gestione del fondo di cui al comma 5 ed è rimborsato all'INPS su conforme rendicontazione. Qualora gli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, del citato decreto-legge n. 370 del 1992, risultino non conformi alla normativa comunitaria in materia, il Governo attiva le procedure per il recupero delle somme erogate alle compagnie e gruppi portuali, unitamente ai relativi interessi legali.

10. Il commissario liquidatore di cui all'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, provvede agli adempimenti contrattuali inerenti la prosecuzione della gestione della casa di soggiorno per lavoratori portuali in Dovadola fino al 31 dicembre 1995. L'onere derivante dal presente comma, pari a lire un miliardo, è posto a carico della gestione commissariale di cui al comma 5.

11. Per l'attuazione dei commi da 1 a 10 sono autorizzati, in favore della gestione commissariale del fondo di cui al comma 5, gli ulteriori limiti di impegno di lire 60 miliardi per ciascuno degli anni 1995 e 1996. Al relativo onere di lire 60 miliardi, per l'anno 1995, e di lire 120 miliardi, per l'anno 1996, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

ARTICOLO 2.

(Differimento di termini).

1. Il termine del 1° gennaio 1994 previsto dall'articolo 13, comma 2, e dall'articolo 28, commi 4 e 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante riordino della legislazione in materia portuale, è differito al 1° gennaio 1995.

2. Il termine previsto dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, ai fini dell'attuazione della delega delle funzioni amministrative alle regioni ai sensi dell'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è prorogato al 31 dicembre 1995.

ARTICOLO 3.

(Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale).

1. L'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente: « In sede di prima applicazione della presente legge la terna di cui al comma 1 è comunicata al Ministro dei trasporti e della navigazione entro quarantacinque giorni dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 7 dell'articolo 6. ».

2. Le lettere *i)* ed *l)* dell'articolo 9, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono sostituite dalle seguenti:

« *i)* da sei rappresentanti delle seguenti categorie:

1) armatori;

2) industriali;

3) imprenditori di cui agli articoli 16 e 18;

4) spedizionieri;

5) agenti e raccomandatari marittimi;

6) autotrasportatori operanti nell'ambito portuale, designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria;

l) da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto e da un rappresentante dei dipendenti dell'autorità portuale, designati dalle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori. ».

3. L'articolo 9, comma 2, ultimo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente: « In sede di prima applicazione, la designazione dei componenti di cui al presente comma deve pervenire entro trenta giorni dalla data di nomina del presidente. ».

4. All'articolo 11, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Fino al 31 dicembre 1995, i revisori di cui al presente articolo sono nominati fra coloro che sono in possesso dei requisiti prescritti per l'iscrizione al registro dei revisori contabili di cui al decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, dietro presentazione di dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà da parte di ciascun interessato ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15. ».

5. L'articolo 15, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« *1.* Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è istituita in ogni porto una commissione consultiva composta da cinque

rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano nel porto, da un rappresentante dei dipendenti dell'autorità portuale o dell'organizzazione portuale e da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali, designati secondo le procedure indicate all'articolo 9, comma 1, lettere *i)* ed *l)*. Nei porti ove non esista organizzazione portuale e non sia prevista l'istituzione di una autorità portuale, i rappresentanti dei lavoratori delle imprese sono in numero di sei. ».

6. L'articolo 15, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« *3.* Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è istituita la commissione consultiva centrale, composta dal direttore generale del lavoro marittimo e portuale del Ministero dei trasporti e della navigazione che la presiede; da sei rappresentanti delle categorie imprenditoriali di cui all'articolo 9, comma 1; da sei rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative a livello nazionale; da tre rappresentanti delle regioni marittime designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano; da un dirigente del Ministero dei trasporti e della navigazione e dal presidente dell'Associazione porti italiani. La commissione di cui al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale, ad essa sottoposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione. ».

7. L'articolo 18, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« *1.* L'autorità portuale e dove non istituita, ovvero prima del suo insediamento, l'organizzazione portuale o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione di immobili demaniali da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di idonee forme di pubblicità, stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati:

a) la durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti a nuovo concessionario;

b) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare in rapporto alla durata della concessione, agli investimenti previsti, al valore delle aree e degli impianti utilizzabili, ovvero al solo valore delle aree qualora il concessionario rilevi gli impianti all'atto della concessione. ».

8. L'articolo 20 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« ART. 20 *(Costituzione di società e successione delle autorità portuali alle organizzazioni portuali).* — *1.* Il Ministro dei trasporti e della navigazione, laddove già non esista una gestione commissariale, nomina, per ciascuna organizzazione portuale, commissari scelti fra persone aventi competenza nel settore, con particolare riguardo alle valenze economiche, sociali e strategiche delle realtà portuali considerate. I commissari sostituiscono i presidenti e gli organi deliberanti delle organizzazioni predette, che all'atto della loro nomina cessano dalle funzioni. I compensi dei commissari sono fissati con i decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni.

2. I commissari, entro il termine di sei mesi dal loro insediamento, prorogabile con decreto ministeriale previa verifica delle situazioni in atto nelle singole realtà portuali, dispongono la trasformazione delle organizzazioni portuali in società secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile per l'esercizio, in condizioni di concorrenza di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali, nonché in altri settori del trasporto o industriali. A tal fine provvedono:

a) alla collocazione presso terzi, ivi compresi i dipendenti delle organizzazioni medesime, del capitale della o delle società derivanti dalla trasformazione;

b) all'incorporazione in tali società delle società costituite o controllate dalle organizzazioni portuali alla data di entrata in vigore della presente legge, ovvero alla collocazione sul mercato delle partecipazioni nelle società costituite o controllate;

c) alla cessione a titolo oneroso, anche in *leasing*, ovvero all'affitto a tali società ovvero a imprese autorizzate o concessionarie ai sensi degli articoli 16 e 18 delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati o posseduti dalle organizzazioni medesime.

3. Fino all'insediamento di cui al comma 4, i commissari provvedono con pienezza di poteri alla gestione delle organizzazioni portuali, nei limiti delle risorse ad esse affluenti e ai sensi delle disposizioni vigenti, comprese quelle della presente legge, in quanto applicabili anche sulla base di apposite direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione. Fino all'entrata in vigore delle norme attuative della presente legge, continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia. Fermo restando l'obbligo della presentazione dei bilanci entro i termini prescritti, i commissari trasmettono al Ministero dei trasporti e della navigazione ed al Ministero del tesoro, entro quarantacinque giorni dalla loro nomina, una situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni portuali riferite al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di entrata in vigore della presente legge, corredata dalla relazione del collegio dei revisori dei conti.

4. Le autorità portuali si intendono costituite con l'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9. Da quella data esse subentrano alle organizzazioni portuali nella titolarità delle funzioni, nella

proprietà e nel possesso dei beni e in tutti i rapporti in corso e ad esse è trasferita l'amministrazione dei beni demaniali compresi nella circoscrizione territoriale di competenza. ».

9. L'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« ART. 21 *(Trasformazione in società delle compagnie e dei gruppi portuali). — 1.* Le compagnie ed i gruppi portuali entro il 31 dicembre 1994 cessano dalle loro funzioni e debbono trasformarsi:

a) in una società secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, per l'esercizio in condizioni di concorrenza delle operazioni portuali;

b) in una società o una cooperativa per la fornitura di servizi, ivi comprese mere prestazioni di lavoro;

c) in una società secondo i tipi previsti nel libro quinto, titoli V e VI, del codice civile, avente lo scopo della mera gestione, sulla base delle condizioni di mercato ed in regime di concorrenza, dei beni già appartenenti alle compagnie ed ai gruppi disciolti, che siano stati alla società medesima conferiti dai soci delle compagnie o gruppi.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che le compagnie ed i gruppi portuali si siano trasformati, le autorizzazioni e le concessioni ad operare in ambito portuale, comunque rilasciate, decadono.

3. Le società e le cooperative di cui al comma 1 hanno l'obbligo di incorporare tutte le società e le cooperative costituite su iniziativa dei membri delle compagnie o dei gruppi portuali prima della data di entrata in vigore della presente legge, nonché di assumere gli addetti alle compagnie o gruppi alla predetta data. Le società o cooperative di cui al comma 1 devono avere una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali anche nelle persone fisiche.

4. Le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali nei pertinenti rapporti patrimoniali e finanziari.

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

6. Le autorità portuali e, laddove non istituite, le autorità marittime, dispongono la messa in liquidazione delle compagnie e dei gruppi portuali non trasformati nei termini e secondo le modalità di cui al comma 1. ».

10. L'articolo 27, comma 8, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

« *8.* Sono abrogate le disposizioni del testo unico approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, e del relativo regolamento di attuazione, approvato con regio decreto 26 settembre 1904, n. 713, che siano incompatibili con le disposizioni della presente legge. L'articolo

110, ultimo comma, e l'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione sono abrogati. Sono altresì abrogati, a partire dal 1° gennaio 1995, gli articoli 108, 109, 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, commi primo, secondo e terzo; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171, n. 1); 1172 e 1279 del codice della navigazione, nonché gli articoli contenuti nel libro I, titolo III, capo IV, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, per le parti afferenti la navigazione marittima. ».

ARTICOLO 4.

(Aumento del contributo annuo in favore del Centro internazionale radio-medico).

1. Il contributo annuo a carico del bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione a favore della fondazione « Centro internazionale radio-medico – CIRM », istituito con legge 31 marzo 1955, n. 209, e determinato in lire 450 milioni con legge 14 febbraio 1985, n. 27, è elevato di lire 1.050 milioni a decorrere dal 1° gennaio 1994.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a lire 1.050 milioni a decorrere dall'anno 1994, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

ARTICOLO 5.

(Assistenza alle popolazioni del Ruanda).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad organizzare, anche in deroga alla normativa vigente, una spedizione straordinaria per la fornitura di generi alimentari e di materiali di prima necessità per l'assistenza alle popolazioni del Ruanda, avvalendosi, per i compiti amministrativi ed operativi, del Comando generale delle capitanerie di porto.

2. Per le finalità del comma 1, è autorizzata nell'anno 1994, la spesa di lire 6.500 milioni, cui si provvede a carico delle disponibilità in conto residui iscritte al capitolo 2064 dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che vengono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per il medesimo anno.

3. Le restanti disponibilità in conto residui del medesimo capitolo 2064 vengono parimenti versate all'entrata del bilancio dello Stato per

essere riassegnate al capitolo 7615 dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio anche nel conto dei residui.

ARTICOLO 6.

(Interventi a favore del settore armatoriale).

1. L'articolo 2, comma 4, della legge 31 dicembre 1991, n. 431, è sostituito dal seguente:

« 4. Le condizioni ed il tasso di interesse dei contratti per l'accensione dei mutui di cui al comma 1 sono determinati dal Ministero del tesoro ».

2. Per far fronte ai maggiori oneri delle società di navigazione esercenti linee marittime sovvenzionate, in conseguenza delle disposizioni dettate dal decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994, sugli sgravi contributivi, è autorizzata la maggiore spesa di lire 11 miliardi per l'anno 1994, 23 miliardi per l'anno 1995, 27 miliardi per l'anno 1996 e 45 miliardi a decorrere dal 1997 sul capitolo 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi, mediante corrispondente riduzione del capitolo 3656 dello stesso stato di previsione per gli anni medesimi.

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

ARTICOLO 7.

(Decimi di senseria).

1. Gli emolumenti corrisposti da terzi, ancorché per il tramite dei datori di lavoro, a titolo di senseria di piazza, al personale delle agenzie marittime, in conformità di usi locali e dei contratti collettivi di categoria, non sono soggetti a contribuzione previdenziale e assistenziale obbligatoria.

ARTICOLO 8.

(Entrata in vigore).

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

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

Dato a Roma, addì 21 ottobre 1994.

SCÀLFARO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri.*
FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione.*
MASTELLA, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale.*
DINI, *Ministro del tesoro.*
PAGLIARINI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica.*

Visto, *il Guardasigilli:* BIONDI.