

Assiterminal, 5 maggio 2025

Spett.le segreteria Commissione trasporti Camera Deputati
Spett.le segreteria Commissione Ambiente Camera Deputati

Oggetto: **iter conversione DI Infrastrutture**

Egr Onorevoli,

nel ringraziare per la cortese attenzione prestata nel corso dell'audizione tenutasi ieri, riassumiamo di seguito i principali punti su cui vorremmo richiamare la Vs attenzione allegando alla comunicazione le proposte di emendamento che confidiamo possano essere prese in debita considerazione.

Riportiamo alla Vs attenzione la proposta di rendere finalmente esigibile la costituzione del cd **Fondo per il prepensionamento dei lavoratori portuali**. La formulazione prospettata e condivisa con le altre associazioni del cluster mira a favorire il processo di avvio di una misura essenziale a procedere, con gradualità, a un necessario ricambio generazionale concentrandosi su quei profili professionali che – nonostante non rientrino ancora tra i lavori usuranti – necessitano di poter avere l'opportunità di agevolare la propria quiescenza.

Il combinato disposto tra questa proposta e quella di rendere maggiormente fruibile il cd **Bonus portuale**, consentirebbe alle aziende del nostro settore una più efficace azione nei processi di formazione (inserimento di nuove risorse anche utilizzando le professionalità interne come formatori in ottica di trasmissione di competenze) e nei processi di transizione digitale e ambientale, con focus specifici sui sistemi di gestione della sicurezza sul lavoro.

Proponiamo inoltre due ipotesi di norma utile a sanare il disequilibrio dei costi concessori (**canoni concessori**) causato dall'impennata inflattiva post covid. I principi richiamati nelle proposte si rifanno anche al dispositivo di una recente sentenza del Giudice amministrativo che ha stigmatizzato la necessità di intervenire sul tema. L'articolazione dell'ipotesi normativa mira a tenere in equilibrio l'assetto finanziario delle Autorità di Sistema Portuale attraverso un meccanismo di graduale "recupero" degli extra costi sostenuti dalle imprese. Si potrebbe ipotizzare, come faranno alcuni colleghi di altre associazioni, di introdurre l'indice ISTAT "FOI" quale parametro per l'indicizzazione dei canoni concessori: lasciamo ovviamente a Voi la scelta, tenuto conto che l'obiettivo è comune.

Ci permettiamo inoltre, volgendo lo sguardo al settore del **lavoro marittimo**, proporre una norma che agevoli i processi di formazione nonché di assistenza funzionali a rendere il settore del lavoro marittimo più attrattivo e tutelato.

In ultimo Vi proponiamo una integrazione alla disposizione che stabilisce la penale per l'extratime sulle **soste** degli autisti funzionale a rendere maggiormente oggettivo l'inquadramento delle fattispecie operative all'interno dei porti ovvero di aree di carico/scarico merce.

In ultimo richiamiamo la Vs attenzione su un tema sollevato in corso di audizione: la necessità di fare chiarezza sui compiti e le funzioni **dell'Autorità di Regolazione e dei Trasporti**. La proliferazione di disposizioni della stessa in concorrenza con l'attività legislativa e le funzioni di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché con le prerogative del Parlamento, oltre a creare un assetto di superfetazione burocratica (antitetica alla necessità di semplificazione) un potenziale pregiudizio alle imprese che investono nella logistica della portualità, non fornendo un chiaro assetto di riferimento e un contesto in cui le "regole del gioco" cambiano di continuo; ciò evidentemente non agevola la pianificazione degli investimenti, la stessa programmazione strategica delle attività imprenditoriali, la relazione con i diversi Enti di riferimento il cui perimetro di azione muta in continuazione. A tela proposito ribadiamo la necessità di approfondire ulteriormente il tema, rendendoci disponibili a qualunque contributo

Il Presidente
Tomaso Cognolato

Il direttore
Alessandro Ferrari

Art (...)
Adeguamento bonus portuale

L'art. 1 comma 471 della legge 29 dicembre 2022, nr. 197 è modificato come segue

“ Nello stato di revisione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' istituito il Fondo per l'incentivazione alla qualificazione del lavoro portuale, con una dotazione di 2 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027, destinato alla concessione, per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 31 dicembre 2027 di un contributo, denominato « buono portuale », pari all'80 per cento della spesa sostenuta, in favore delle imprese titolari di autorizzazione o di concessioni rilasciate rispettivamente ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994 n. 84, e dell'articolo 36 del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327. Il contributo di cui al primo periodo è destinato a:

a) agevolare il conseguimento ovvero il rinnovo delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività di trasporto, ovvero movimentazione di persone e di merci all'interno delle aree portuali, da parte dei propri dipendenti, a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 3.500 euro per ciascun dipendente per singola tipologia di patente e abilitazione professionale;

b) sviluppare modelli di organizzazione e di gestione come indicati, a titolo esemplificativo, dall'articolo 30, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 20.000 euro per sviluppare o implementare modelli di organizzazione e di gestione per ciascuna impresa e per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027

c) incentivare azioni di riqualificazione del personale attraverso modelli di formazione funzionali alla riqualificazione dei lavoratori e al mantenimento dei livelli occupazionali rispetto all'avvio di processi di automazione, digitalizzazione e sostenibilità (ESG) a tal fine riconoscendo un «buono portuale» di importo massimo pari a 80.000 euro per ciascuna impresa per ciascuno degli anni dal 2025 al 2027”

Relazione illustrativa

L'esigenza di integrare la norma vigente con le specifiche proposte nasce dalla consapevolezza che lo strumento del Cd “buono portuale” è stato accolto molto positivamente da tutte le aziende del cluster portuale, motivo per cui si richiede innanzitutto un'estensione temporale del periodo di fruibilità. I dettagli di cui alle lettere a), b), c) sono utili a consentire la migliore fruibilità delle risorse disponibili in un'ottica di pianificazione di lungo periodo per le imprese sia dal punto di vista dei percorsi formativi di riqualificazione, della programmazione delle abilitazioni operative del proprio personale e dei processi di sviluppo dei sistemi di gestione

Art 6

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo

a) Al primo comma le parole “*si intende sostituito*” sono sostituite dalle seguenti “*è sostituito*”.

b) Dopo il comma 1, vengono introdotti i seguenti commi:

“1 bis. L’eventuale credito accertato dall’Autorità di Sistema Portuale a favore di un concessionario in ragione dell’applicazione della normativa previgente può essere compensato con il debito derivante dall’applicazione del canone per gli anni successivi al 2025 per un massimo di cinque anni o fino alla fine della concessione, se di durata inferiore.”

“1 ter. La variazione del canone annuo, calcolata secondo i criteri di cui al comma 1, non può essere in ogni caso superiore al 5%.”

Relazione di accompagnamento

La modifica di cui al punto a) ha la finalità di dare valore costitutivo alla disposizione e non meramente interpretativo come l’originaria formulazione sembra intendere. Un chiarimento in tal senso è necessario per offrire una soluzione certa e trasparente alla questione giuridica aperta dalla sentenza n. 3/2025 del Tar del Lazio, Sezione Quinta Ter, pubblicata in data 2/1/2025 che ha statuito l’annullamento del decreto ministeriale del 30/12/2022 (pubblicato in G.U.R.i., s.g., n. 31 del 7.2.2023), recante “Aggiornamenti relativi all’anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime” (e del conseguente atto applicativo comunale), sancendo l’illegittimità dell’incremento dei canoni annui relativi alla concessione in essere.

Per quanto riguarda l’introduzione del comma 1 bis, è opportuno prevedere un periodo transitorio che consenta di compensare i crediti eventualmente derivanti dall’applicazione dei criteri individuati ai sensi della normativa previgente senza gravare sulla cassa disponibile delle Autorità di sistema portuale. Tale compensazione potrà avvenire a valere sui debiti dei concessionari per il pagamento dei canoni concessori degli anni successivi al 2025 per un tempo massimo di 5 anni o fino alla fine della concessione, qualora la durata residua della concessione sia inferiore a 5 anni. Introducendo criteri chiari di compensazione si mira a evitare l’insorgere di eventuali reclami o controversie nei confronti delle AdSP.

Infine, il comma 1 ter mira a fissare un limite alla possibile variazione del canone annuo per evitare di compromettere l’equilibrio economico finanziario della concessione.

Art 6

Disposizioni urgenti in materia di ordinamento portuale e demanio marittimo

a) Al primo comma le parole “*si intende sostituito*” sono sostituite dalle seguenti “*è sostituito*”.

b) Dopo il comma 1, vengono introdotti i seguenti commi:

“1 bis. L’eventuale credito accertato dall’Autorità di Sistema Portuale a favore di un concessionario in ragione dell’applicazione della normativa previgente può essere compensato con il debito derivante dall’applicazione del canone per gli anni successivi al 2025 per un massimo di cinque anni o fino alla fine della concessione, se di durata inferiore.”

“1 ter. Nel caso in cui il canone annuo, in base ai criteri di cui al comma 1, subisca una variazione superiore al 5%, l’Autorità di Sistema Portuale procede al riequilibrio del piano economico finanziario del concessionario.”

Relazione di accompagnamento

La modifica di cui al punto a) ha la finalità di dare valore costitutivo alla disposizione e non meramente interpretativo come l’originaria formulazione sembra intendere. Un chiarimento in tal senso è necessario per offrire una soluzione certa e trasparente alla questione giuridica aperta dalla sentenza n. 3/2025 del Tar del Lazio, Sezione Quinta Ter, pubblicata in data 2/1/2025 che ha statuito l’annullamento del decreto ministeriale del 30/12/2022 (pubblicato in G.U.R.i., s.g., n. 31 del 7.2.2023), recante “Aggiornamenti relativi all’anno 2023, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime” (e del conseguente atto applicativo comunale), sancendo l’illegittimità dell’incremento dei canoni annui relativi alla concessione in essere.

Per quanto riguarda l’introduzione del comma 1 bis, è opportuno prevedere un periodo transitorio che consenta di compensare i crediti eventualmente derivanti dall’applicazione dei criteri individuati ai sensi della normativa previgente senza gravare sulla cassa disponibile delle Autorità di sistema portuale. Tale compensazione potrà avvenire a valere sui debiti dei concessionari per il pagamento dei canoni concessori degli anni successivi al 2025 per un tempo massimo di 5 anni o fino alla fine della concessione, qualora la durata residua della concessione sia inferiore a 5 anni. Introducendo criteri chiari di compensazione si mira a evitare l’insorgere di eventuali reclami o controversie nei confronti delle AdSP.

Infine, il comma 1 ter mira ad offrire una soluzione all’ipotesi in cui l’applicazione dei criteri di cui al comma 1 comporti una variazione del canone annuo tale da incidere negativamente sull’equilibrio economico finanziario della concessione.

Art.

All'art. 4 comma 1, primo paragrafo, in modifica al comma 1 dell'art. 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, dopo la parola "*scarico*" è aggiunta la seguente frase "*nonché la finestra oraria per le operazioni di carico e scarico*".

All'art. 4 comma 1, in modifica al comma 2 dell'art. 6-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, dopo la frase "sia imputabile al vettore" è aggiunta la seguente frase "o non sia imputabile né al committente né al caricatore".

Relazione

La norma mira in primo luogo a dare certezza al rapporto tra vettore e caricatore in modo che le operazioni di carico e scarico siano esercitabili all'interno di una finestra temporanea prevedibile. In secondo luogo la norma mira a rendere compatibile con la Costituzione la fattispecie di responsabilità oggettiva offrendo la possibilità di introdurre una prova liberatoria per committente e caricatore. e seguenti del codice di procedura civile.

Art.....

(Disposizioni per incentivare il ricambio generazionale e lavorativo nei porti italiani)

All'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) al comma 3-*septies*, le parole «*autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84 del 1994*» sono sostituite con le seguenti «*autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16, 18 e 6 comma 10 della medesima legge n. 84 del 1994*»;
- b) al comma 3-*octies*, le parole «*nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*» sono sostituite con le seguenti: «*presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale*»;
- c) il comma 3-*novies* è sostituito dal seguente: «*3-novies. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-*septies* del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate.*».
- d) dopo il comma 3 – *novies*, viene aggiunto il seguente comma 3 - *decies*: «*Viene data la precedenza alle prestazioni del fondo di cui al comma 3-*septies* del presente articolo ai seguenti soggetti:*
 - a. *a cui sia stata accertata l'inidoneità totale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;*
 - b. *a cui sia stata accertata l'inidoneità parziale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone,*
 - c. *a quelli adibiti per almeno 10 anni di attività, negli ultimi 15 anni, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;*
 - d. *a quelli adibiti per almeno 5 anni di attività, negli ultimi 10, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone.*»

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La disposizione di cui al **comma 1** è volta ad apportare modifiche ai commi 3-septies, 3-octies e 3-novies dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, al fine di consentire, mediante modifiche di chiarimento ovvero di specificazione applicativa, la celere attuazione delle finalità perseguite dal legislatore con le disposizioni oggetto dell'intervento.

Nel dettaglio, la novella, alla **lettera a)**, apporta una modifica che va a colmare un vulnus normativo in quanto erano state escluse le società concessionarie di cui all'articolo 6 comma 10 della medesima legge n. 84 del 1994 che applicano il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti.

Per quanto concerne, invece, le modifiche introdotte dal **comma 1 lettere b) e c)**, si rappresenta, in linea generale, come il vigente articolo 10, commi da 3-septies a 3-novies, del citato decreto-legge n. 228 del 2021, preveda che le Autorità di sistema portuale (AdSP), a decorrere dall'anno 2022, debbano destinare una quota pari all'1% delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate a misure di incentivazione volte a consentire il pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni in porto, nonché per i dipendenti delle medesime AdSP.

Tali risorse, tuttavia, avrebbero dovuto essere versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate a un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le relative modalità attuative avrebbero dovuto, conseguentemente, essere stabilite con decreto del medesimo Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Tuttavia, a causa di difficoltà riscontrate in sede applicativa, il menzionato provvedimento attuativo non è stato ancora adottato.

Al fine di superare le difficoltà sopra evidenziate, la disposizione in esame, alla **lettera b)**, prevede che il sopra richiamato fondo, sia istituito, anziché nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS).

Conseguentemente, il comma 3-novies del citato articolo 10 del decreto-legge n. 228 del 2021, integralmente riscritto dalla **lettera c)** della presente disposizione, prevede che le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 3-septies debbano essere stabilite con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e, nonché sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Inoltre, viene infine previsto che con il medesimo decreto sia definita la disciplina del fondo e determinati, quindi, i criteri, le modalità di gestione e le prestazioni per la conseguente erogazione del fondo medesimo.

Si rappresenta l'urgenza e l'indifferibilità dell'adozione della disposizione sopra illustrata, che consentirà la sollecita implementazione delle misure di incentivazione al pensionamento anticipato a beneficio dei lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni in porto nonché dei dipendenti delle AdSP, rimaste ad oggi inattuato, stanti le evidenziate e non altrimenti superabili difficoltà applicative.

L'individuazione dei criteri è funzionale a privilegiare la fruibilità delle risorse del "fondo" alle lavoratrici e lavoratori che operativamente effettuino operazioni e servizi portuali ovvero le attività

operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone già individuati in larga misura all'interno della categoria dei lavori gravosi". Si tratta di circa 5000 lavoratori con media anagrafica superiore ai 50 anni, per cui si presume una possibilità di utilizzo "volontario" del costituendo "fondo" per una media di 100 lavoratori all'anno nei prossimi 20 anni.

Dai dati e dalle informazioni raccolte le risorse accantonate dalle imprese ammonterebbero a circa 5 milioni di euro: è evidente pertanto che si debba dare corso alla costituzione del fondo per evitare che dette risorse ritornino nelle disponibilità delle aziende per impossibilità sopravvenuta di poterle liberare con le conseguenti problematiche di carattere sindacale che pregiudicherebbero un settore strategico.

* * *

RELAZIONE TECNICA

La disposizione di cui al **comma 1** interviene sui commi *3-septies*, *3-octies* e *3-novies* dell'articolo 10 del decreto-legge n. 228 del 2021, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15, apportandovi modifiche di chiarimento e di specificazione applicativa, con l'intento di consentire la celere attuazione delle finalità perseguite dal legislatore con le disposizioni oggetto dell'intervento. Le norme citate hanno previsto che, a decorrere dall'anno 2022, le Autorità di sistema portuale debbano destinare una quota pari all'1% delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate per finanziare misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni in porto nonché per i dipendenti delle medesime AdSP. Tali risorse, tuttavia, avrebbero dovuto essere versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate a un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le relative modalità attuative avrebbero pertanto dovuto essere stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

Senonché, a causa di difficoltà riscontrate in sede applicativa, il citato decreto attuativo non è stato ancora adottato.

L'intervento normativo in questione si propone, conseguentemente, di superare le menzionate difficoltà applicative, prevedendo, da un lato, che il fondo sopra citato sia istituito, anziché nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presso l'Istituto nazionale di previdenza sociale e, dall'altro, che il provvedimento attuativo, da emanare su proposta del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, oltre a prevedere le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma *3-septies*, sia finalizzato anche a dettare la disciplina del fondo nonché i criteri, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate. Con l'occasione, viene effettuata anche una modifica di mero *drafting* al comma *3-septies*.

Le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto non introducono obblighi di conferimento a carico delle Autorità di sistema portuale ulteriori rispetto a quelli già previsti a legislazione vigente (i.e. 1 per cento delle entrate

proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate). Si evidenzia, inoltre, che le risorse di cui al citato comma 3-septies sono state regolarmente accantonate nei bilanci delle Autorità di sistema portuale e pertanto possono utilmente confluire nel fondo che verrà istituito presso l'INPS. Sul punto, va considerato, inoltre, che il fondo non potrà erogare prestazioni ai potenziali beneficiari in carenza di disponibilità.

* * *

TESTO COORDINATO

3-septies. A decorrere dall'anno 2022, le Autorità di sistema portuale destinano, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, una quota pari all'1 per cento delle entrate proprie derivanti dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate e imbarcate di cui all'articolo 13, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al finanziamento, nel limite delle eventuali risorse complessivamente affluite sul fondo di cui al comma 3-octies del presente articolo, di misure di incentivazione al pensionamento anticipato per i lavoratori dipendenti da imprese titolari di **autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli articoli 16, 18 e 6 comma 10 della medesima legge n. 84 del 1994** o da terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone, titolari di concessioni ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione nonché per i dipendenti delle medesime Autorità di sistema portuale, che applichino il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti.

3-octies. Le risorse di cui al comma 3-septies, comunque non eccedenti ad analoghe disposizioni previste nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnate annualmente a un apposito fondo da istituire **presso l'Istituto nazionale di previdenza sociale** ~~nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.~~

~~3-novies. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-septies del presente articolo.~~

Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentite le parti stipulanti il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti e la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3-septies del presente articolo, nonché la disciplina del fondo, le modalità di gestione e le prestazioni dallo stesso erogate

3-decies. Viene data la precedenza alle prestazioni del fondo di cui al comma 3-septies del presente articolo ai seguenti soggetti:

- a. a cui sia stata accertata l'inidoneità totale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone;**
- b. a cui sia stata accertata l'inidoneità parziale all'esecuzione di operazioni e servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone;**
- b. a quelli adibiti per almeno 10 anni di attività, negli ultimi 15 anni, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone;**
- c. a quelli adibiti per almeno 5 anni di attività, negli ultimi 10, all'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ovvero delle attività operative delle società concessionarie di cui all'articolo 6, comma della legge 28 gennaio 1994, n.84 o dei terminal portuali, asserviti allo sbarco e imbarco di persone.»**

Fondo Nazionale Marittimi

Proposta normativa

art ...) Al fine di incrementare l'attività del Fondo Nazionale Marittimi per quanto disciplinato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 17 dicembre 2008, come richiamato dall'art.5 dello stesso decreto, sono destinati al Fondo Nazionale Marittimi 1.000.000 di euro (unmilione,00) per il triennio 2025, 2026, 2027 finalizzati a incrementare la contribuzione per la formazione di cui all'art.1, comma 2, lett. B del succitato Decreto Ministeriale.

Art 2) Sono altresì destinati al suddetto fondo 1.000.000 euro (unmilione,00) per gli anni dal 2025 al 2030, finalizzati a incrementare le prestazioni, ovvero indennità previste a favore dei lavoratori marittimi non impiegati a bordo delle navi in base alle condizioni previste dal Contratto Collettivo di settore che individua nel "Fondo" lo strumento di attuazione della Convenzione IIL n.145 del 1976, sulla continuità di lavoro della Gente di Mare.

art 3) Per la copertura delle risorse si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo scoiale per l'occupazione e la formazione di cui all'art.18, comma 1, lettera a) del decreto-legge n.185 del 2008, convertito con modificazioni, dalla legge n.2 del 2009

art 4) Con Decreto Direttoriale, da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individuerà le e risorse per identificare nel Fondo Nazionale Marittimi, il soggetto che procederà alla costituzione e implementazione degli strumenti utili a sistematizzare l'anagrafica dei lavoratori marittimi, a semplificare e omogeneizzare le procedure per l'arruolamento dei lavoratori marittimi, a cooperare nelle attività di verifica, certificazione e monitoraggio dei centri accreditati dallo stesso Ministero a erogare le certificazioni ai sensi della normativa STCW

1 Relazione illustrativa

La richiesta di risorse funzionali a agevolare l'attività del Fondo Nazionale Marittimi è volta a favorire una maggiore copertura dell'attività dello stesso (istituito con decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 1984, n. 1195) che riconosce contributi ai poli formativi accreditati per l'erogazione di corsi di formazione, aggiornamento e riqualificazione del personale marittimo ovvero direttamente ai lavoratori marittimi che ne fanno richiesta.

Lo stesso "Fondo" può erogare indennità – integrativa alla cd NASPI e per un periodo di tempo limitato – a quei lavoratori marittimi che, in assenza di occupazione (imbarco) ne facciano richiesta, iscrivendosi al "fondo" essendo in possesso di specifici requisiti dallo stesso richiesti.

Il combinato disposto delle due misure ha pertanto lo scopo di agevolare sia la formazione di nuovi profili professionali per alimentare le professioni del mare che contribuire al sostentamento di quei lavoratori che, terminato il contratto di lavoro (arruolamento), abbiano difficoltà a essere reimpiegati in un arco temporale congruo (non oltre i sei mesi).

Si intende inoltre individuare nel Fondo Nazionale Marittimi il soggetto – in partnership con l'Amministrazione – cui affidare un progetto finalizzato a procedere all'ammodernamento del sistema di monitoraggio, rilevazione e controllo non solo dei lavoratori marittimi impiegati su navi battenti bandiera italiana (quantomeno nella fase iniziale) ma anche del sistema di istruzione, formazione e addestramento degli stessi lavoratori attraverso i centri all'uopo appositamente autorizzati.