

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 477

DISEGNO DI LEGGE

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 LUGLIO 1992

Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali

INDICE

Relazione	Pag.	3
Disegno di legge	»	7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

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

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

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

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

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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

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

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

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

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

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

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

Nonostante i ripetuti attacchi all'articolo 110 del codice della navigazione (che, in quanto sancisce la riserva delle operazioni portuali in favore delle Compagnie, viene fatto unico responsabile di tutte le arretratezze e di tutte le disfunzioni della nostra portualità) in questo disegno di legge si è ritenuto di doversi concentrare sulle cause *strutturali* di tali arretratezze e disfunzioni. Non si vuole con ciò intendere certamente che il campo del lavoro portuale debba

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

restare escluso dal grande processo di trasformazione in corso così nei porti come in tutto il comparto trasportistico: ma si è dell'avviso che i cambiamenti hanno significato di progresso se vanno verso la crescita di responsabilità, di capacità operativa. Le Compagnie dei lavoratori portuali hanno dimostrato non solo di saper usufruire del progresso tecnico ed economico, ma di

poterne essere fattori efficaci accanto alle altre componenti operative dei nostri scali. Dovere di una società democratica è aiutare una simile crescita; e proporre innovazioni di strutture idonee e favorirla, come qui si è voluto, sembra il più concreto apporto che in termini istituzionali si possa dare anche all'evoluzione dei cosiddetti «assetti di banchina».

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

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

Art. 2.

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

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

Art. 3.

1. A modifica di quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 1 del citato decreto-legge n. 873 del 1986, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 26 del 1987, in ciascun Sistema portuale, su proposta del

Ministero della marina mercantile, con deliberazione del CIPET, è istituito il Comitato di programma che, in base ai dati relativi alla funzionalità e potenzialità dei porti facenti parte del Sistema, provvede alla elaborazione di un piano funzionale di Sistema.

2. Del Comitato di programma fanno parte:

a) un rappresentante del Ministero della marina mercantile;

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

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

d) il presidente della giunta regionale o suo delegato della regione o delle Regioni interessate al Sistema;

e) tre rappresentanti degli imprenditori;

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

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

h) tre rappresentanti dei sindacati;

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

l) il Direttore di ciascun compartimento dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) compreso nel Sistema;

m) il Capo di ciascun ufficio del genio civile opere marittime.

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

Art. 4.

(Compiti del Comitato di programma)

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

a) promuove la pianificazione dei ruoli assegnati ai singoli porti tenendo conto

della loro specializzazione e della loro collocazione all'interno del Sistema;

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

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

Art. 5.

1. Nei porti che a seguito della riclassificazione vengano riconosciuti di interesse nazionale, esclusi i porti miliari, viene istituita l'autorità portuale.

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

3. Le autorità portuali assumono un ruolo di coordinamento degli enti, consorzi, aziende dei mezzi meccanici, compagnie e gruppi portuali esistenti ed hanno preminente funzione di programmazione e di controllo.

4. Per l'esercizio dei compiti di programmazione e di controllo l'autorità portuale si avvarrà di personale con qualifiche e competenze specifiche da ricercare negli enti, nei consorzi, nelle aziende e che passeranno alle dipendenze dell'autorità portuale conservando le condizioni di trattamento economico e giuridico-amministrative dell'ente di provenienza se di maggior favore.

Art. 6.

(Compiti dell'autorità portuale)

1. L'autorità portuale ha i seguenti compiti:

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

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

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

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

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

f) esercita le attribuzioni conferite all'autorità marittima dalle disposizioni del codice della navigazione e dal relativo regolamento di attuazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, in materia di concessioni di aree e servizi portuali e determina l'ammontare dei canoni sulla base delle disposizioni di legge in materia;

g) vigila sull'operatività ed economicità dei servizi portuali ed esercita le relative attribuzioni, ivi comprese quelle di controllo, conferite all'autorità marittima dal codice della navigazione e dalle relative norme di attuazione autorizzando, sentite le associazioni imprenditoriali degli utenti del servizio, le tariffe massime proposte dalle imprese esercenti;

h) promuove il coordinamento, finalizzato all'efficienza complessiva del porto, di ogni attività svolta nel porto da enti, aziende dei mezzi meccanici, consorzi, compagnie portuali, pubbliche ammini-

strazioni e dalle categorie economiche operanti nell'ambito portuale.

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

3. Gli enti, i consorzi, le aziende mezzi meccanici che avevano costituito società ai sensi dell'articolo 3, penultimo comma, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, o che fanno parte di società miste, all'entrata in vigore della presente legge possono continuare a farne parte in regime di libera concorrenza purchè all'interno dell'autorità portuale o nel Comitato di programma non assumano posizione di controllo.

Art. 7.

1. Fanno parte dell'autorità portuale rappresentanti della regione, della provincia, del comune, della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, dell'ente o consorzio o azienda dei mezzi meccanici, dei sindacati.

2. Possono chiedere di far parte dell'autorità portuale altre provincie, comuni, camere di commercio industria, artigianato e agricoltura e altri enti pubblici che ne abbiano interesse, in base a delibere adottate nell'ambito dei rispettivi ordinamenti.

3. L'ammissione all'autorità portuale degli enti di cui al comma 2 è disposta dall'assemblea dell'autorità portuale stessa.

4. Con le delibere di cui al comma 2 gli enti interessati si assumono altresì l'impegno di concorrere al finanziamento ordinario a favore dell'autorità portuale, il cui ammontare è determinato annualmente dall'assemblea dell'autorità portuale stessa in sede di bilancio preventivo ed è assoggettato, prima del suo versamento, alla specifica approvazione degli organi deliberanti degli enti.

Art. 8.

(Organi dell'autorità portuale)

1. Gli organi dell'autorità portuale sono:

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

2. Con decreto del presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sono approvati lo statuto-tipo delle autorità portuali ed i criteri per la predisposizione dei regolamenti organici del personale.

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

Art. 9.

(Controllo della Corte dei Conti)

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

Art. 10.

1. Allo scopo di promuovere la specializzazione delle attività portuali nonché l'aprontamento, o l'ammodernamento delle opere e degli impianti portuali anche attraverso finanziamenti privati, alle imprese operanti su un'area demaniale con proprie attrezzature, con sistemi integrati e con eventuale controllo dell'intero ciclo operativo potranno essere dati in concessione le aree, le banchine e gli impianti portuali disponibili.

2. Allo scopo di favorire lo sviluppo delle attività imprenditoriali di cui al comma 1, l'autorità portuale competente, o, ove non istituita, l'autorità marittima provvederà

che nella parte del porto destinata al traffico commerciale siano date in concessione a tali imprese fino alla metà delle aree, delle banchine e degli impianti portuali. Nel rilascio di tali concessioni le autorità dovranno garantire la presenza nell'ambito portuale di una pluralità di imprese tenendo conto sia dell'ampiezza che delle caratteristiche operative dei singoli porti.

3. Nell'assentimento delle concessioni l'autorità portuale o, ove non istituita l'autorità marittima, dovrà tener conto oltre che dei criteri di cui all'articolo 37 del codice della navigazione, anche del volume degli investimenti, del livello di efficienza operativa e della produttività degli impianti nonché dei relativi riflessi occupazionali.

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

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

6. Anche le imprese costituite dalle Compagnie portuali potranno chiedere in concessione le aree, le banchine e gli

impianti portuali di cui al comma 1 del presente articolo a parità di condizioni con gli altri soggetti richiedenti.

Art. 11.

1. Le compagnie portuali, i gruppi portuali, le aziende dei mezzi meccanici che ai sensi degli articoli da 108 a 112 del codice della navigazione e degli articoli da 219 a 301 del regolamento di attuazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, hanno alle loro dipendenze personale specializzato iscritto agli albi delle Capitanerie di porto, che sono proprietari di mezzi meccanici, terreni, manufatti o che sono concessionari di terreni di proprietà demaniali possono svolgere le operazioni inerenti il lavoro portuale in un regime di libera concorrenza.

Art. 12.

1. Compagnie portuali, gruppi e aziende dei mezzi meccanici entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge dovranno presentare un piano di riorganizzazione del lavoro che tenga conto dell'efficienza, della funzionalità e della economicità di nuovi modelli organizzativi finalizzati a migliorare la capacità di lavoro del porto.

2. I piani di riorganizzazione dovranno essere esaminati ed approvati dall'autorità portuale e saranno soggetti a verifica annuale.

Art. 13.

(Disposizioni conclusive)

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

2. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della marina mercantile emanerà il relativo regolamento di attuazione.

3. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge il Governo emanerà un testo unico di tutte le disposizioni normative rimaste in vigore tenuto conto di quanto disposto al comma 1.