

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 427

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore BERGAMO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 LUGLIO 2001

—————

Modifica dell’articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante riordino della legislazione in materia portuale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La legge 28 gennaio 1994, n. 84, «Riordino della legislazione in materia portuale», aveva l'obiettivo, oltre che di razionalizzare la legislazione in materia, anche di eliminare i monopoli dai porti ed inserire la libera concorrenza e la libertà di impresa nei porti stessi, quale condizione indispensabile per una loro riqualificazione ed un recupero di competitività con gli altri scali europei.

Al contrario, la legge 30 giugno 2000, n. 186, di modifica della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo, con le variazioni apportate agli articoli 16 e 17 della citata legge n. 84 del 1994, crea le condizioni per ripristinare il monopolio nei porti delle *ex* compagnie portuali, situazione che già in passato aveva creato motivo di disaffezione dei traffici verso i porti italiani sia per i costi che per la qualità dei servizi offerti. Infatti il nuovo articolo 16 della citata legge n. 84 del 1994 ha previsto la divisione fra «operazioni portuali» e «servizi portuali» prevedendo che i «servizi ammessi sono individuati dalle autorità portuali, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

Nella *Gazzetta Ufficiale* n. 91 del 19 aprile 2001 è stato pubblicato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 6 febbraio 2001, n. 132 recante il «Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle autorità portuali e marittime dei servizi portuali, ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994».

Dalla premessa del decreto si evince che è stato espresso da parte del Consiglio di Stato parere positivo, essendo il regolamento supportato da una relazione del direttore dell'Unità di gestione infrastrutture per la navigazione ed il demanio marittimo del Ministero dei trasporti e della navigazione, che recita «...la recente modifica normativa ha pertanto proceduto nel senso del completamento del processo di liberalizzazione nel settore del lavoro portuale, iniziatosi a suo tempo con la legge n. 84 del 1994 emanata per quanto riguarda la disciplina del lavoro portuale, in esecuzione della sentenza della Corte di Giustizia 10.12.91 che aveva dichiarato incompatibile con i principi del Trattato il monopolio del lavoro portuale detenuto dalle compagnie portuali...» e continua «...Il ciclo può essere svolto interamente da una sola impresa oppure frazionatamente da più imprese...», mettendo chiaramente in evidenza la presenza nei porti di una pluralità di imprese portuali al servizio delle imprese terminalistiche.

Il regolamento di cui al citato decreto n. 132 del 2001 non ha risolto comunque le questioni aperte con la emanazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in particolare laddove all'articolo 16, comma 3, prevede che «l'esercizio delle attività di cui al comma 1, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Detta autorizzazione riguarda lo svolgimento di operazioni portuali di cui al comma 1 previa verifica del possesso da parte del richiedente dei requisiti di cui al comma 4, oppure di uno o più servizi portuali di cui al comma 1, da individuare nell'autorizzazione stessa. Le imprese autorizzate sono iscritte in appositi registri

distinti tenuti dall'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità», di fatto consentendo ad una pluralità di imprese di svolgere le operazioni portuali ed i servizi portuali sia complessivi che segmentati. D'altra parte all'articolo 17, che disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo, si legge: «Il presente articolo disciplina la fornitura di lavoro temporaneo, anche in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3»; di fatto si esclude dall'effettuazione di operazioni portuali e servizi portuali le stesse imprese autorizzabili ai sensi dell'articolo 16, comma 3, stante che sia l'articolo 16, comma 3, sia l'articolo 17, comma 2, sembrano riferirsi a fornitura di lavoro temporaneo potendo apparentemente consentire all'autorità portuale, nella evidente difficoltà interpretativa della legge, di operare scelte discrezionali a scapito degli operatori portuali ed a favore delle imprese delle ex compagnie portuali.

Tale evidente contraddizione normativa va comunque chiarita e risolta anche perché lascia un assoluto margine di discrezionalità all'autorità portuale che potrebbe penalizzare quanto meno realtà imprenditoriali già operanti e qualificate e comunque anche altre in grado di concorrere ulteriormente all'arricchimento in termini di efficienza dell'attività portuale stessa.

Tra l'altro l'obbligo previsto per l'autorità portuale dal comma 4 dell'articolo 17 «L'autorità portuale o, laddove non istituita, l'autorità marittima individua le procedure per garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti dell'impresa di cui all'articolo 21, comma 1, lettera b), nei confronti dell'impresa autorizzata», determinando un sicuro appesantimento degli oneri per l'impresa aggiudicatrice della procedura concorsuale prevista dall'articolo 17, comma 2, rende inappetibile la partecipazione alla gara se non per imprese che consciamente accettano il rischio di un potenziale *deficit* gestionale che non si capisce bene a carico di chi possa gravare, a meno che tali oneri non si vogliano far gravare ancora una volta sulle imprese portuali con lievitazione dei costi dei servizi che riporterebbero i porti italiani fuori mercato.

Nei porti italiani le fortune delle imprese terminalistiche dal 1995 ad oggi sono state determinate in buona parte dalla disponibilità di imprese *ex* articolo 16, comma 3, (operatori portuali) che con l'assunzione del rischio di impresa hanno garantito costi concorrenziali, costi certi e servizi efficienti.

Nei porti italiani c'è quindi il rischio che le autorità portuali potrebbero di fatto ripristinare il monopolio di una unica impresa per la fornitura di servizi e manodopera, emanazione delle *ex* compagnie portuali e ciò risulta contrario ad ogni logica di sviluppo.

Alla luce di queste considerazioni si rende indispensabile apportare alla citata legge n. 84 del 1994 alcune integrazioni e modifiche.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 17, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, dopo le parole: «di lavoro temporaneo,» sono aggiunte le seguenti: «nel caso in cui le imprese autorizzate in base all'articolo 16, comma 3, non siano in grado di soddisfare le richieste dell'utenza portuale».

Art. 2.

1. All'articolo 17, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, dopo le parole: «articolo 21, comma 1, lettera b),» sono aggiunte le seguenti: «in essere alla data di entrata in vigore della presente legge e comunque nei limiti delle effettive esigenze operative».