SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 2072

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro

(DINI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(CARAVALE)

di concerto col Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(TREU)

col Ministro del bilancio e della programmazione economica

(MASERA)

e col Ministro delle finanze

(FANTOZZI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 AGOSTO 1995

Conversione in legge del decreto-legge 22 agosto 1995, n. 348, recante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo

---

TIPOGRAFIA DEL SENATO (2500)

INDICE

Relazione ..... *Pag.* 3

Relazione tecnica ..... » 17

Disegno di legge ..... » 24

Testo del decreto-legge ..... » 25

ONOREVOLI SENATORI. – 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, nonchè 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 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, e ai dipendenti della stessa Finmare nonchè delle società Italia e Lloyd Triestino.

Comma 5 – Oltre a disporsi la copertura degli oneri recati dai commi 1, 2, 3 e 4, 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 assistiti 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 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

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, primo comma, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230.

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, in seguito alla soppressione del servizio di portabagagli nei porti cabotieri, di cui al citato decreto-legge n. 77 del 1989, 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 dell'emendamento presentato alla Commissione IX (Trasporti) della Camera in sede di esame del disegno di legge di conversione del precedente decreto-legge 21 giugno 1995, n. 237 (v. atto Camera n. 2740), ed approvato dalla Commissione medesima e poi dall'Aula, circa la riassegnazione – anche al fine di agevolarne la trasformazione – alle compagnie e gruppi portuali del Mezzogiorno e del territorio lagunare delle somme dovute dall'INPS in attuazione della sentenza della Corte costituzionale n. 261 del 19 giugno 1991 e del decreto-legge 22 marzo 1993, n. 71, convertito della legge 20 maggio 1993, n. 151, il comma 7 dell'articolo 1 del presente decreto-legge è stato riformulato, tenendo presenti le disponibilità finanziarie, nei limiti di impegno decennali, stanziati al riguardo.

Si rammenta in proposito che nella precedente versione di tale comma era stata prevista l'erogazione del trattamento di fine servizio maturato al 31 gennaio 1990 dai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali – valutato in lire 280 miliardi – utilizzando le somme dovute dall'INPS a titolo di sgravi degli oneri sociali di cui alla citata sentenza (lire 160 miliardi, rientranti nell'ambito delle disponibilità finanziarie di cui al citato decreto-legge n. 71 del 1993), nonchè lire 150 miliardi connessi alle disponibilità finanziarie previste per l'attuazione del presente decreto-legge. Con l'ammontare com-

plessivo di detti importi (lire 160 miliardi più lire 150 miliardi), pari a lire 310 miliardi, la gestione commissariale era stata, pertanto, autorizzata a rimborsare alle compagnie le somme maturate per il trattamento di fine servizio al 31 gennaio 1990, valutate in lire 280 miliardi, ed a rimborsare, altresì, all'INPS la somma di lire 30.705.765.778 in otto rate annuali.

A seguito dell'emendamento sopra richiamato – escluso, quindi, l'importo di lire 160 miliardi peraltro non incidente nel contesto finanziario del presente decreto-legge – sono rimasti disponibili attualmente 150 miliardi di lire, non sufficienti a coprire l'onere complessivo connesso al trattamento di fine servizio suindicato.

Pertanto, tenuto conto che su tale stanziamento, già in precedenza, erano emerse delle disponibilità finanziarie – stante il diverso importo riscontrato per il trattamento di fine servizio pregresso pari a circa lire 183 miliardi – e considerato altresì che con le somme residue si era provveduto a coprire parte del trattamento dovuto, ai sensi dell'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222, ai lavoratori cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale per un ammontare pari a lire 51 miliardi (come specificato nella relazione tecnica in riferimento all'articolo 1, comma 5), ne consegue che, allo stato attuale, risultano disponibili lire 99 miliardi (150 miliardi meno 51 miliardi).

Con tale importo di lire 99 miliardi si autorizza, quindi, la gestione commissariale del Fondo a rimborsare all'INPS in unica soluzione, non essendo più necessario seguire la rateizzazione prevista in precedenza e collegata alle rate dell'INPS per gli sgravi degli oneri sociali, i maggiori oneri emersi a seguito dei pensionamenti anticipati effettuati nel triennio 1990-1992 per un importo di lire 30.705.765.778, nonchè a corrispondere alle compagnie ed ai gruppi portuali solo la quota del 30 per cento del trattamento di fine servizio pregresso, pari a lire 54.775.587.663.

Pertanto gli oneri posti a carico dello stanziamento previsto al riguardo, pari a lire 150 miliardi, risultano, allo stato attuale, i seguenti:

lire 51.000.000.000	trattamento *ex* articolo 2, legge n. 222 del 1984, a favore dei lavoratori cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale;
lire 30.705.765.778	maggiori oneri dovuti all'INPS ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge n. 6 del 1990, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990;
lire 54.775.587.663	quota del 30 per cento del trattamento di fine servizio maturato dai lavoratori al 31 gennaio 1990
lire 136.481.353.441	Totale

Ne deriva un residuo contabile allo stato attuale di circa 13,5 miliardi (150 miliardi meno 136,5 miliardi).

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 8 in questione 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 integrazione salariale.

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.

Qualora i benefici non fossero interamente utilizzati nell'anno 1994, è prevista la possibilità di prorogarne l'applicazione entro il 30 giugno 1995.

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 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.

Comma 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 a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 4571 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

Comma 12 – È prevista l'esenzione dalle imposte sui redditi dei proventi degli enti ed aziende portuali derivanti dalle tasse portuali.

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 società (...) per l'esercizio, in condizioni di concorrenza, di attività di impresa nei settori delle operazioni portuali, della manutenzione e dei servizi, dei servizi portuali, nonchè 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 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494.

Il citato articolo 6 ha infatti fissato al 19 dicembre 1994 il termine ultimo affinchè 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 sarebbe gravato un notevole carico di lavoro, che esse avrebbero potuto 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.

La legge n. 84 del 1994, entrata in vigore il 19 febbraio 1994, prevede all'articolo 28, comma 6, una decorrenza di termini in materia di riscossione della cosiddetta tassa portuale a partire dal 1° gennaio 1994. Si riscontrano difficoltà di applicazione, oltre che per la retroattività sopra richiamata, anche per la mancata indicazione delle aliquote applicabili nei porti in cui la tassa in questione risulta estesa. Pertanto, al fine di superare tali difficoltà, con i commi 3 e 4 vengono spostate al 1° luglio 1994 le decorrenze di applicazione delle suddette tasse.

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.

La modifica introdotta alla lettera *a)* del comma 1 dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 ha lo scopo di meglio delineare le competenze dell'autorità marittima rispetto a quelle affidate dalla legge all'autorità portuale, attribuendo a quest'ultima il potere di regolamentare attraverso ordinanze.

Al secondo periodo del comma 2 dell'articolo 8 la modifica si è resa necessaria per

accelerare l'*iter* procedurale di nomina del presidente dell'autorità portuale, costituita ai sensi del comma 5 dell'articolo 20 della stessa legge n. 84 del 1994, come sostituito dal comma 11 dell'articolo 3 del presente decreto.

Poichè ai commissari delle organizzazioni portuali, nominati ai sensi dell'articolo 20, è affidata anche la gestione delle autorità portuali, al comma 3 si dispone che i presidenti delle autorità portuali, una volta nominati, assumono anche i compiti dei commissari.

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, lettere *i)* ed *l)* 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.

Al comma 9 dell'articolo 3 del decreto-legge, che modifica l'articolo 15, comma 3, della legge n. 84 del 1994, vengono specificati i compiti della commissione consultiva centrale, con la conseguente individuazione delle amministrazioni interessate che vengono chiamate a far parte della commissione stessa.

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.

Tra i compiti affidati ai commissari vi è anche quello di procedere alla dismissione di attività operative svolte dalle organizzazioni portuali, oltrechè con la trasformazione di queste ultime in società private, anche con l'affidamento di tali attività in concessione a soggetti diversi. Nell'attuale fase di transizione dal sistema degli enti portuali (organizzazioni portuali) alle costituite autorità portuali, si è reso necessario chiarire che i due enti considerati sono un unico soggetto, anche ai fini tributari (comma 5).

L'articolo 20 della legge n. 84 del 1994, come sostituito dal presente decreto, dispone la costituzione delle autorità portuali dal 1° gennaio 1995, nei porti di cui all'articolo 2 della stessa legge n. 84 del 1994.

Una lettura restrittiva della norma potrebbe escludere la nomina dei commissari delle autorità portuali di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara, trattandosi di porti nei quali non preesisteva un'organizzazione portuale. Con il comma 6 del nuovo testo dell'articolo 20 si prevede espressamente la nomina degli organi commissariali nei citati porti per consentire l'effettivo avvio istituzionale delle nuove autorità anche nelle sedi prive di organizzazione portuale.

La nuova formulazione dell'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, recata dal comma 13 dell'articolo 3 del decreto-legge, 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 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.

Nella norma è indicato quale elemento determinante, ai fini della non applicazione delle disposizioni sanzionatorie, l'aver adottato la delibera di trasformazione ed aver presentato la relativa richiesta al tribunale competente.

Viene disciplinata, pertanto, la fase di transizione che intercorre dalla delibera di trasformazione alla iscrizione nel Registro di imprese.

Per tale periodo di transizione è stata prevista la continuità di vigenza delle norme del regolamento marittimo afferenti gli organi di gestione e di controllo del regolare funzionamento delle compagnie mantenendo fermi i compiti di vigilanza e di controllo da parte delle Autorità che li hanno esercitati finora.

La modifica apportata all'articolo 23, comma 1, della citata legge n. 84 del 1994,

ha lo scopo di venire incontro ad esigenze di carattere occupazionale legate ad alcuni lavoratori che, iscritti nel registro degli avventizi, non hanno ottenuto la successiva iscrizione nei registri di cui all'articolo 150 del regolamento sulla navigazione marittima per mancanza di uno dei requisiti prescritti. Questi elementi, poche unità appartenenti solo ad alcune compagnie, in base alla dizione del vigente articolo 23, non possono entrare a far parte del nuovo organismo societario perchè non iscritti nei registri di cui al citato articolo 150. L'abolizione di tale requisito consentirebbe anche il loro passaggio, peraltro doveroso, essendo i predetti in forza presso la compagnia di appartenenza da anni, lavorando e turnando con gli altri lavoratori alle stesse condizioni retributive (comma 14).

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 16 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 14 febbraio 1985, n. 27, in 450 milioni di lire.

Tale contribuzione è ormai assolutamente insufficiente perchè 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 dello stanziamento iscritto al capitolo 3853 dello stato di previsione 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 31 dicembre 1991, n. 431, 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 dal decreto-legge 19 novembre 1993, n. 465, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 gennaio 1994, n. 21, 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 1995 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 con-

venzionati. Nel comma 2 si dispone che lo stanziamento sia posto a carico del capitolo 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per gli anni 1994, 1995, 1996 e 1997, rispettivamente per lire 11 miliardi, 23 miliardi, 27 miliardi e 45 miliardi.

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.

Articolo 8 - L'articolo 3, comma 10-*ter*, del decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, prevede, tra l'altro, l'abrogazione a decorrere dal 1° gennaio 1995 del comma 2-*quater* dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, che introduceva l'esenzione dal pagamento della tassa di stazionamento per le imbarcazioni che svolgono l'attività di volontariato sopra descritta.

Tale abrogazione era inquadrata in un complessivo generale disegno volto a ridurre sensibilmente gli importi della tassa di stazionamento per tutti gli utenti, eliminando al tempo stesso tutti i regimi speciali che prevedevano riduzione od esenzione dal pagamento della tassa stessa.

Da una indagine svolta per conoscere l'esatta portata del fenomeno in discussione è emerso che l'attività sanitaria e di pronto soccorso mediante imbarcazioni da diporto è limitata nel numero degli enti interessati e nel numero di unità navali dagli stessi utilizzate.

Considerato quindi che il minor gettito per l'erario dello Stato derivante dal ripristino della precedente esenzione è da considerarsi di modesta entità, tale da non porre problemi, con le norme in questione si vogliono agevolare enti ed associazioni di volontariato per l'opera meritoria che essi svolgono nella prevenzione degli incidenti e per l'assistenza ed il soccorso.

Articolo 9. - L'articolo 1, comma 3, della legge 12 luglio 1991, n. 202, che ha convertito il decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, stabilisce che coloro i quali nell'anno 1991, in applicazione del citato decreto-legge, abbiano corrisposto somme maggiori di quelle dovute per il pagamento della tassa di stazionamento, possono computare l'eccedenza in diminuzione dell'ammontare del versamento dovuto per l'anno successivo (1992).

Tale disposizione tuttavia, ai sensi della norma stessa, non può trovare applicazione qualora le maggiori somme versate superino l'importo dovuto per l'anno successivo; in tal caso gli interessati avrebbero dovuto richiedere il rimborso dell'eccedenza versata, procedendo contestualmente al pagamento del tributo per il 1992, se dovuto.

È stato constatato che in alcuni casi i soggetti che avevano corrisposto nel 1991 somme maggiori al dovuto, superiori all'importo della corrispondente tassa da versare per il periodo successivo, non hanno effettuato alcun versamento per l'anno 1992, avendo praticato di fatto una compensazione tra le due somme, in contrasto con

quanto previsto con la succitata legge n. 202 del 1991.

Il suesposto comportamento ha concretizzato la fattispecie del mancato pagamento della tassa di stazionamento che prevede la sanzione di una sovrattassa pari a tre volte la tassa dovuta oltre alla corresponsione del tributo evaso.

Si è potuto rilevare, inoltre, che taluni diportisti sono ricorsi alla compensazione anche per gli anni 1993 e 1994, in violazione della stessa legge 12 luglio 1991, n. 202.

Al fine di sanare le situazioni di cui sopra e di evitare pesanti sanzioni per l'utenza che ha sostanzialmente soddisfatto le pretese erariali dello Stato, l'articolo 9 dispone apposita modifica alla citata legge n. 202 del 1991, in considerazione anche dei chiari ed univoci segnali a favore della nautica da diporto, contenuti nel decreto-legge 16 giugno 1994, n. 378, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1994, n. 498, settore che sta faticosamente tentando di uscire dalla crisi in cui versa, anche a causa di una «vessatoria» politica fiscale attuata negli anni passati.

Articolo 10. – La tromba d'aria ed il fortunale abbattutisi a Genova nei giorni 31 agosto e 14 settembre 1994 hanno provocato gravi danni agli impianti del porto.

I danni subiti dal porto di Genova hanno determinato una gravissima emergenza operativa che ha comportato la chiusura, per ragioni di sicurezza, dell'intero ponte Libia e delle vie allo stesso asservite. Di qui l'esigenza di una specifica norma che finanzi, con ogni urgenza, i lavori di ripristino delle opere ed impianti danneggiati.

Articolo 11. – Al fine di portare a compimento i progetti inseriti nell'accordo Stato-regione Marche, sottoscritto dai Ministri *pro tempore* dei trasporti e navigazione, del tesoro e dei lavori pubblici, tra cui quelli relativi all'ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona, occorre mantenere la disponibilità di tutti i fondi all'uopo stanziati. Con l'articolo 11 si provvede quindi alla conservazione dei fondi stanziati nell'esercizio 1994 sui capitoli dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e del Ministero dei trasporti e della navigazione, consentendo il loro utilizzo negli esercizi 1995 e 1996.

Articolo 12. – Tale articolo dispone una proroga di 18 mesi della gestione commissariale di liquidazione dell'ente «Colombo '92», sia per quanto riguarda le funzioni del commissario, sia per la gestione del personale, sia per gli interventi conservativi e manutentivi del patrimonio. L'articolo in esame prevede inoltre l'indennizzo all'organizzazione portuale di Genova degli oneri sopportati in occasione della esposizione colombiana tenutasi a Genova nel 1992. Si tratta, in particolare, degli oneri derivanti dalla messa a disposizione dei beni – manufatti, aree, attrezzature e specchi acquei – imposta, all'allora Consorzio autonomo del porto, dalla legge 23 agosto 1988, n. 373. In relazione ad essa il Consorzio autonomo del porto ha dovuto dismettere immobili in cui si svolgevano attività produttive, trasferire attività svolte da esso stesso o esercitate da privati, esercitate su beni del demanio marittimo. Al riguardo è sorto un contenzioso tra le parti cui si pone fine con le disposizioni contenute nell'articolo in esame. Si tratta infatti di un contenzioso tra enti pubblici entrambi sovvenzionati dallo Stato ed alle cui passività lo Stato deve far fronte. Viene previsto il differimento del termine del 30 settembre 1995, al 31 dicembre 1995, per dar modo di ultimare le operazioni di liquidazione del predetto ente.

Articolo 13. – Al comma 1 si dispone che determinati stanziamenti iscritti nel bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, in conto residui, possano essere utilizzati nell'esercizio successivo. Si tratta di stanziamenti disposti, tra l'altro, per dare attuazione alle disposizioni sugli interventi del settore cantieristico ed armatoriale di cui alla legge 14 giugno 1989, n. 234, ed all'articolo 39 della legge 31 dicembre 1982, n. 979. Al comma 2 per la realizzazione del catasto del demanio marittimo si stabilisce che i fondi iscritti

sul capitolo 3924 possano essere utilizzati negli esercizi 1995 e 1996. Infine al comma 3 si prevede che i fondi dei capitoli 3958 e 7763 possano essere utilizzati nell'esercizio 1995.

Articolo 14. - L'eccidio dei sette marittimi italiani verificatosi in Algeria il 7 luglio 1994, ha determinato forte emozione nell'opinione pubblica ed una grave e dolorosa situazione nelle famiglie delle vittime. Con la legge 9 novembre 1994, n. 628, sono stati disposti interventi urgenti in favore delle suddette famiglie. Sembra ora doveroso che lo Stato riconosca alle stesse famiglie e agli eredi dei marittimi la concessione «alla memoria» della medaglia d'onore per lunga navigazione di primo grado «oro». Peraltro, il decreto luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 127, riconosce tale onorificenza solo ai marittimi che abbiano compiuto 20 anni di navigazione. Con l'articolo in questione si dispone, in deroga a tale disposizione, la concessione della medaglia d'onore di primo grado a favore dei marittimi barbaramente uccisi in Algeria benchè nessuno di loro avesse maturato il requisito richiesto.

Articolo 15. - Nella recente risoluzione FAL. 3 (21) adottata il 1° maggio 1992 nell'ambito della convenzione sulle facilitazioni al traffico marittimo internazionale (Londra, 9 aprile 1965) si raccomanda che le autorità pubbliche, nello svolgimento delle formalità concernenti il traffico marittimo, consentano o facilitino l'utilizzo di tecniche di trasmissione elettronica delle informazioni. Gli articoli 179 e 181 del codice della navigazione impongono invece procedure che rendono difficoltose le formalità di ammissione a pratica e di partenza delle navi dai porti nazionali, con conseguenti onerosi ritardi. Con la norma in questione le disposizioni dei citati articoli 179 e 181 vengono adeguate ai moderni mezzi di trasmissione ora a disposizione delle navi oltre che alle raccomandazioni contenute nella risoluzione sopra ricordata.

Articolo 16. - Tutti i materiali esistenti presentano una radioattività intrinseca, dovuta a fenomeni naturali ovvero all'esposizione a sorgenti artificiali, e possono quindi comportare un rischio di esposizione a radiazioni.

La possibilità che rottami metallici destinati al riutilizzo possano essere in generale «contaminati» è conosciuta da tempo, a livello mondiale, a seguito di alcuni incidenti ed ha comportato l'adozione di adeguate misure di controllo e prevenzione in vari Paesi del mondo.

In Italia il problema si è posto recentemente e riguarda, in particolare, il possibile arrivo di materiale contaminato dai Paesi dell'Est. La mancanza di conoscenza del fenomeno e l'assenza di procedure e di chiarezza nelle competenze hanno portato ad affrontare la situazione in modo non coordinato da parte delle varie amministrazioni. In particolare l'orientamento principale espresso dalle circolari ministeriali è stato quello di imporre dei controlli eseguiti manualmente sui carichi, al confine e nelle aziende. Tale soluzione non consente però di impedire con la necessaria sistematicità l'ingresso di materiali contaminati nel territorio, con tutti i conseguenti problemi di ordine sanitario e per lo smaltimento.

Una soluzione completa e definitiva del problema è di fondamentale importanza per il nostro Paese; l'Italia infatti è un Paese che importa notevoli quantità di rottame ferroso ed inoltre la posizione geografica e le prospettive di mercato fanno assumere sempre maggiore importanza al materiale proveniente dai Paesi dell'Est, dove è però prevedibile lo smantellamento di centrali nucleari e di sistemi industriali ormai obsoleti, nonchè la riorganizzazione dell'apparato bellico con eliminazione delle eccedenze.

Si rende pertanto necessario introdurre un ulteriore filtro costituito da un controllo automatico sui carichi di rottame da effettuare presso i valichi di frontiera. Ciò consentirà di:

a) evitare l'ingresso di materiale potenzialmente attivo e il conseguente rischio per

la popolazione, per il personale ferroviario, per i passeggeri nelle stazioni, per i lavoratori, eccetera;

b) rispedire al mittente il materiale attivo eventualmente ricevuto superando così l'assenza di procedure e norme che rendono oggi molto complessa e costosa la restituzione del materiale contaminato rinvenuto sul territorio;

c) controllare il materiale in poche postazioni automatiche presso i valichi di confine interessati, invece che presso centinaia di aziende, con conseguente maggiore certezza sul corretto funzionamento e taratura dei sistemi e quindi con maggiore affidabilità dei controlli.

L'introduzione di ulteriori stadi di controllo all'interno delle aziende, necessariamente non di tipo preventivo, ma in generale solo *a posteriori*, cioè effettuati durante il processo di lavorazione dei metalli, non garantirebbe infatti la tutela dell'azienda e soprattutto del lavoratore e, in alcuni casi, neppure della popolazione.

Con l'articolo 16 si consente pertanto l'installazione di sistemi di rilevazione automatica presso i valichi di frontiera.

Articolo 17. - Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 21 settembre 1994, n. 731, recante norme per l'esercizio della locazione e del noleggio delle unità da diporto, all'articolo 8, dispone che i componenti dell'equipaggio, quando richiesto, devono appartenere alla gente di mare o della navigazione interna e devono essere in possesso di un titolo professionale marittimo o della navigazione interna idoneo al comando delle unità ad essi affidate.

Tenuto conto degli aspetti peculiari della navigazione da diporto, si è resa necessaria l'introduzione nell'ordinamento attuale di un titolo professionale specifico per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio, sia per la navigazione marittima sia per la navigazione interna.

L'articolo 17 istituisce i titoli professionali citati e stabilisce i requisiti per il loro conseguimento (commi da 1 a 5).

I commi 6 e 7 stabiliscono l'estensione delle abilitazioni conseguite.

Il comma 8 prevede una norma transitoria che consente di acquisire i titoli di cui trattasi senza sostenere il relativo esame purchè i soggetti interessati dimostrino di avere esercitato il comando su una unità da diporto adibita al noleggio per un periodo determinato, tale da assicurare una adeguata professionalità.

Al comma 9 vengono previste particolari agevolazioni per il conseguimento dei titoli stessi per gli appartenenti alle Forze armate ed ai Vigili del fuoco in presenza di particolari requisiti.

Articolo 18. - L'intento è quello di arginare, tramite la fissazione di un livello di potenza più realistico, la deplorevole prassi del cosiddetto «depotenziamento», consistente nel mettere in commercio motori per natanti di notevole potenza effettiva, omologati però per potenze inferiori, allo scopo di evitare l'obbligo di abilitazione alla guida.

Si propone, pertanto, di fissare un limite massimo di potenza per la guida senza abilitazione lievemente superiore a quello vigente, inserendo inoltre una norma che vieta espressamente l'omologazione di motori che, sulla base delle caratteristiche costruttive, sono capaci di esprimere una potenza superiore del 30 per cento a quella per la quale la medesima omologazione è stata richiesta.

Si è infine introdotta una disposizione di raccordo tra l'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e l'articolo 20 della stessa legge.

Articolo 19. - Nell'ambito del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima del Ministero, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 novembre 1994, è prevista, per il Ministero dei trasporti e della navigazione, la realizzazione di un sistema informatico che costituirà lo strumento conoscitivo e decisionale per mantenere coerenza tra i programmi operativi dell'intera amministrazione, lo sviluppo delle risorse

umane, l'utilizzo di quelle finanziarie e il controllo di gestione, previa integrazione dei sistemi attualmente in funzione nei vari settori dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione; per quanto concerne il settore della navigazione marittima, è prevista, in particolare, la realizzazione della rete di telecomunicazioni e del sistema operativo di comando e controllo della navigazione, comprendente, tra l'altro, l'attuazione del sottosistema controllo del traffico marittimo e il potenziamento e lo sviluppo del sottosistema automazione ricerca e soccorso, indispensabili ai fini della sicurezza del traffico marittimo e della ricerca e soccorso in mare.

Articolo 20. - Fin dall'entrata in vigore della legge 5 febbraio 1992, n. 104, gli adempimenti a carico dei titolari di strutture balneari si sono presentati di difficile attuazione, e ciò in quanto mentre per tutti gli altri settori gli obblighi di adeguamento operavano soltanto nei confronti delle nuove costruzioni e per le ristrutturazioni, per gli stabilimenti balneari l'obbligo di adattamento riguardava indistintamente tutte le strutture, anche quelle esistenti, indipendentemente dalle dimensioni, dalle loro particolari caratteristiche e dalla conformazione del territorio.

Tali difficoltà già indussero il legislatore ad individuare delle soluzioni di differimento dell'obbligo di ottemperanza in presenza, in particolare, di specifiche e notevoli difficoltà derivanti dalla morfologia del territorio.

Le disposizioni dell'articolo 9 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, consentivano, inoltre, di tener conto della notevole consistenza degli interventi necessari e degli eccessivi oneri che ne sarebbero derivati, prevedendo che i requisiti di visitabilità fossero garantiti non da tutti gli stabilimenti balneari, ma da quelli appositamente individuati per tratti omogenei di litorale prevedendo anche la ripartizione delle relative spese tra tutti i concessionari della stessa zona, discriminando, peraltro, rispetto a quelle strutture che essendo isolate non potevano giovarsi della ripartizione degli oneri.

I meccanismi previsti dal citato articolo 9 non hanno tuttavia consentito, in molti casi, soprattutto in Liguria, nella costiera sorrentina e nella costiera amalfitana, di pervenire a soluzioni congrue. È da tenere presente, inoltre, che sia in questi che in altri casi, non è stato possibile ottemperare alle disposizioni di legge anche a motivo delle difficoltà per i concessionari di ottenere le prescritte concessioni edilizie.

Ove tali ostacoli non siano tempestivamente rimossi, molti degli stabilimenti balneari, specialmente quelli situati in aree difficilmente accessibili, si troveranno nell'impossibilità di operare, con grave danno per gli operatori del settore nonchè per la stessa utenza che non potrebbe disporre dei relativi servizi.

Pertanto è stato predisposto il testo dell'articolo 20, con il quale si assegna, per un verso, un nuovo termine per il perfezionamento delle procedure previste dall'articolo 9 citato e, per l'altro verso, si dispone che i necessari interventi siano semplificati sotto il profilo della normativa urbanistica sottoponendoli ad autorizzazione del sindaco anzichè al regime della concessione edilizia.

Con il comma 1, si proroga al 31 dicembre 1995 il termine per l'individuazione, da parte delle autorità marittime e portuali, degli stabilimenti che, ai sensi dell'articolo 9 del citato decreto-legge n. 400 del 1993, devono dotarsi delle strutture per rendere gli impianti balneari «visitabili» ai sensi dell'articolo 23, comma 3, della legge n. 104 del 1992.

Con il comma 2 - considerate le obiettive difficoltà riscontrate soprattutto in funzione dell'incidenza della disciplina urbanistica per la costruzione delle opere previste dalla citata legge n. 104 del 1992 - si assegna un nuovo termine di decorrenza dell'obbligo di adeguamento per quegli impianti di balneazione i quali non abbiano al momento avuto la possibilità di dotarsi delle previste strutture.

Con il comma 3 - per evitare ulteriori difficoltà per l'esecuzione dei progetti di adeguamento - si determina legislativamente l'assoggettabilità delle relative iniziative a semplice autorizzazione sindacale nei termini previsti dagli articoli 4 e 7 della legge 9 gennaio 1989, n. 13.

La disposizione che si propone non comporta maggiori spese nè minori entrate per il bilancio dello Stato.

RELAZIONE TECNICA

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 ivi indicate.

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

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 x
trattamento integrativo mensile lire	600.000 x
n. mesi	13 =
Totale ...	L. 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 (TFR) 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 x
TFR lire	65.000.000 =
Totale ...	L. 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 (TFS) 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 pregresso dei lavoratori portuali.

A seguito dell'emendamento approvato dalla Commissione IX (Trasporti) della Camera e dall'Aula medesima circa la riassegnazione - anche al fine di agevolarne la trasformazione - alle compagnie e gruppi portuali del Mezzogiorno e del Territorio lagunare delle somme dovute dall'INPS in attuazione della sentenza della Corte Costituzionale n. 261 del 19 giugno 1991 e del decreto-legge 22 marzo 1993, n. 71, convertito dalla legge 20 maggio 1993, n. 151, il comma 7 dell'articolo 1 del presente decreto-legge è stato riformulato, tenendo presenti le disponibilità finanziarie, nei limiti di impegno decennali, stanziate al riguardo.

Si rammenta in proposito che nella precedente versione del comma in questione era stata prevista l'erogazione del trattamento di fine servizio maturato al 31 gennaio 1990 dai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali - valutato in lire 280 miliardi - utilizzando le somme dovute dall'INPS a titolo di sgravi degli oneri sociali di cui alla citata sentenza (lire 160 miliardi, rientranti nell'ambito delle disponibilità finanziarie di

cui al citato decreto-legge n. 71 del 1993), nonchè lire 150 miliardi connessi alle disponibilità finanziarie previste per l'attuazione del presente decreto-legge. Con l'ammontare complessivo di detti importi (lire 160 miliardi + lire 150 miliardi), pari a lire 310 miliardi, la gestione commissariale era stata, pertanto, autorizzata a rimborsare alle compagnie le somme maturate per il trattamento di fine servizio al 31 gennaio 1990, valutate in lire 280 miliardi, ed a rimborsare, altresì, all'INPS la somma di lire 30.705.765.778 in otto rate annuali.

A seguito dell'emendamento sopra richiamato - escluso, quindi, l'importo di lire 160 miliardi peraltro non incidente nel contesto finanziario del presente decreto-legge - sono rimaste disponibili attualmente lire 150 miliardi, non sufficienti a coprire l'onere complessivo connesso al trattamento di fine servizio suindicato.

Pertanto, tenuto conto che su tale stanziamento, già in precedenza, erano emerse delle disponibilità finanziarie - stante il diverso importo riscontrato per il trattamento di fine servizio pregresso a pari a circa lire 183 miliardi - e considerato altresì che con le somme residue si era provveduto a coprire parte del trattamento dovuto, ai sensi dell'articolo 2 della legge 12 giugno 1984, n. 222, ai lavoratori cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale per un ammontare pari a lire 51 miliardi (come specificato nella presente relazione tecnica in riferimento al comma 5) ne consegue che, allo stato attuale, risultano disponibili lire 99 miliardi (150 miliardi - 51 miliardi).

Con tale importo di lire 99 miliardi si autorizza, quindi, la gestione commissariale del Fondo a rimborsare all'INPS in unica soluzione, non essendo più necessario seguire la rateizzazione prevista in precedenza e collegata alle rate dell'INPS per gli sgravi degli oneri sociali, i maggiori oneri emersi a seguito dei pensionamenti anticipati effettuati nel triennio 1990/1992 per un importo di lire 30.705.765.778, nonchè a corrispondere alle compagnie ed ai gruppi portuali solo la quota del 30 per cento del trattamento di fine servizio pregresso, pari a lire 54.775.587.663.

Pertanto gli oneri posti a carico dello stanziamento previsto al riguardo, pari a lire 150 miliardi, risultano, allo stato attuale, i seguenti:

trattamento *ex* articolo 2 legge 222/84 a favore dei lavoratori cancellati dai registri per inidoneità al lavoro portuale	L. 51.000.000.000
maggiori oneri dovuti all'INPS ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 58 del 1990	» 30.705.765.778
quota del 30 per cento del trattamento di fine servizio maturato dai lavoratori al 31 gennaio 1990	» 54.775.587.663
Totale ...	L. 136.481.353.441

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, convertito, con modificazioni, della legge n. 236 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 (GR) 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.

Articolo 6, comma 2.

La disposizione è finalizzata a far fronte alla diversa composizione degli sgravi contributivi e quindi con un rimborso di una somma inferiore all'Istituto nazionale della previdenza sociale (capitolo 3656) e di contro un maggiore aggravio di costi a carico delle società esercenti collegamenti con le isole e quindi della sovvenzione (capitolo 3651).

Per lo Stato la spesa complessiva è sempre la stessa, ma risulta opportuno che gli importi di copertura confluiscano su un unico capitolo (3651) anziché mantenere 2 capitoli con una macchinosa procedura di travaso dal capitolo 3656 al capitolo 3651.

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 22 agosto 1995, n. 348, 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, e 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, 8 agosto 1994, n. 508, 21 ottobre 1994, n. 586, 22 dicembre 1994, n. 696, 21 febbraio 1995, n. 39, 21 aprile 1995, n. 119, e 21 giugno 1995, n. 237.

Decreto-legge 22 agosto 1995, n. 348, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 195 del 22 agosto 1995.*

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 21 agosto 1995;

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

EMANA

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 de-

termina 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 delle 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 re-

lativi 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. La gestione commissariale del Fondo di cui al comma 5 è autorizzata ad erogare alle compagnie ed ai gruppi portuali, sulla base di apposita rendicontazione, la quota del trenta per cento del trattamento di fine servizio maturato al 31 gennaio 1990 dai lavoratori portuali per un ammontare pari a lire 54.775.587.663. La medesima gestione è autorizzata, altresì, a rimborsare all'INPS la somma di lire 30.705.765.778 ad esso dovuta a titolo di maggiori oneri connessi al pensionamento anticipato dei lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali ai sensi dell'articolo 3 della legge 24 marzo 1990, n. 58, nel triennio 1990-1992.

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. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1994, viene prorogato fino al 30 giugno 1995. Il relativo onere è a carico della gestione del Fondo di cui al comma 5 ed è rimborsato dall'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 ine-

renti 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 a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 4571 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

12. Ai fini delle imposte sui redditi, i proventi conseguiti dagli enti portuali e dalle aziende dei mezzi meccanici, ai sensi del comma 6, e dalle organizzazioni portuali, ai sensi dell'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, non concorrono a formare i redditi di impresa.

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.

3. Il termine del 1° gennaio 1994 previsto dall'articolo 28, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale, è differito al 1° luglio 1994.

4. Dalla stessa data del 1° luglio 1994 la tassa di cui al comma 6 dell'articolo 28 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, si applica in tutti i porti secondo le aliquote previste dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica in data 13 marzo 1974, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 del 23 aprile 1974, nella misura attualmente vigente.

Articolo 3.

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

1. La lettera *a)* del comma 1 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituita dalla seguente:

«*a)* indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e, fermo restando quanto previsto dall'articolo 14, delle altre attività commerciali

e industriali esercitate nei porti, con potere di regolamentazione attraverso ordinanze;».

2. L'articolo 8, comma 2, secondo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dai seguenti: «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 il 31 marzo 1995. Entro tale data le designazioni già pervenute devono essere comunque confermate qualora gli enti di cui al comma 1 non intendano procedere a nuova designazione.».

3. All'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto il seguente comma:

«*2*-bis. I presidenti, nominati ai sensi del comma 2, assumono tutti i compiti dei commissari di cui all'articolo 20, commi 1, 2 e 3.».

4. 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.

I rappresentanti sono designati ciascuno dalle rispettive organizzazioni nazionali di categoria, fatta eccezione del rappresentante di cui al n. 6) che è designato dal Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori;

l) da sei rappresentanti dei lavoratori, dei quali cinque eletti dai lavoratori delle imprese che operano nel porto ed uno eletto dai dipendenti dell'autorità portuale, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. In sede di prima applicazione della presente legge i rappresentanti dei lavoratori vengono designati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale e restano in carica sino al 31 dicembre 1996.».

5. 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.».

6. 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.».

7. 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 autorità portuale i rappresentanti dei lavoratori delle imprese sono in numero di sei. La commissione è presieduta dal presidente dell'autorità portuale ovvero, laddove non istituita, dal comandante del porto.».

8. Dopo il comma 1 dell'articolo 15 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è aggiunto il seguente:

«*1*-bis. La designazione dei rappresentanti dei lavoratori delle imprese e delle categorie imprenditoriali indicate al comma 1 deve pervenire al Ministro dei trasporti e della navigazione entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.».

9. 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, da un ufficiale superiore del Comando generale del corpo di capitaneria di porto, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un dirigente del Ministero della sanità e dal presidente dell'Associazione porti italiani. La commissione di cui al presente comma ha compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale ed alla sicurezza e igiene del lavoro ad essa sottoposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione ovvero dalle autorità portuali, dalle autorità marittime e dalle commissioni consultive locali. La designazione dei membri deve pervenire entro trenta giorni dalla richiesta; l'inutile decorso del termine non pregiudica il funzionamento dell'organo.».

10. 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 naviga-

zione, di concerto con il Ministro delle finanze, 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.».

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

«Art. 20. *(Costituzione delle autorità portuali e successione delle società 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 nonché, ove ritenuto necessario, commissari aggiunti. 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 e dei commissari aggiunti sono fissati con i decreti di nomina e posti a carico dei bilanci delle organizzazioni.

2. I commissari, fino alla nomina del presidente dell'autorità portuale e comunque entro il termine di sei mesi dal loro insediamento, non prorogabili, dispongono la dismissione delle attività operative delle organizzazioni portuali mediante la trasformazione delle organizzazioni medesime, in tutto o in parte, in società secondo i tipi previsti nel libro V, titoli V e VI, del codice civile, ovvero, anche congiuntamente, mediante il rilascio di concessioni ad imprese che presentino un programma di utilizzazione del personale e dei beni e delle infrastrutture delle organizzazioni portuali, 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 tali fini, a seconda dei casi, 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 comunque posseduti dalle organizzazioni medesime.

3. 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, nonché alla gestione delle autorità ai

sensi della presente legge, anche sulla base di apposite direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione. 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, al più presto e comunque non oltre il 31 gennaio 1995, una *situazione patrimoniale, economica e finanziaria delle organizzazioni* portuali riferite al 31 dicembre 1994 corredata dalla relazione del collegio dei revisori dei conti.

4. Fino all'entrata in vigore delle norme attuative della presente legge, continuano ad applicarsi le disposizioni previgenti in materia.

5. Le autorità portuali dei porti di cui all'articolo 2, sono costituite dal 1° gennaio 1995 e da tale data assumono tutti i compiti di cui all'articolo 6 e ad esse è trasferita l'amministrazione dei beni del demanio marittimo compresi nella circoscrizione territoriale come individuata ai sensi dell'articolo 6. Fino all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9, i commissari di cui al comma 1, nei porti ove esistono le organizzazioni portuali sono altresì preposti alla gestione delle autorità portuali e ne esercitano i relativi compiti. Fino alla data della avvenuta dismissione secondo quanto previsto dal comma 2, le organizzazioni portuali e le autorità portuali sono considerate, anche ai fini tributari, un unico soggetto; successivamente a tale data, le autorità portuali subentrano alle organizzazioni portuali nella proprietà e nel possesso dei beni in precedenza non trasferiti e in tutti i rapporti in corso.

6. I commissari di cui al comma 1 sono altresì nominati, con le stesse modalità, nei porti di Ravenna, Taranto, Catania e Marina di Carrara. Fino all'insediamento degli organi previsti dagli articoli 8 e 9 e comunque entro sei mesi dalla loro nomina, non prorogabili, essi sono preposti alla gestione delle autorità portuali al fine di consentirne l'effettivo avvio istituzionale; assicurano in particolare l'acquisizione delle risorse e provvedono prioritariamente alla definizione delle strutture e dell'organico dell'autorità, per assumere successivamente, e comunque non oltre tre mesi dalla nomina, tutti gli altri compiti previsti dalla presente legge. I commissari di cui al presente comma possono avvalersi, nello svolgimento delle loro funzioni, delle strutture e del personale delle locali autorità marittime.».

12. La parola «commissari» di cui all'articolo 3, comma 8, dei decreti-legge 21 giugno 1994, n. 400, 8 agosto 1994, n. 508, e 21 ottobre 1994, n. 586, deve essere interpretata come «ufficio commissariale», comprensiva di eventuali commissari aggiunti.

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

«Art. 21 *(Trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali).* — *1.* Le compagnie ed i gruppi portuali entro il 18 marzo 1995 debbono trasformarsi in una o più società di seguito indicate:

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 secondo i tipi previsti nel libro quinto, titolo V e VI, del codice civile, per la fornitura

di servizi, ivi comprese, in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, mere prestazioni di lavoro, fino al 31 dicembre 1995;

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 dei beni già appartenenti alle compagnie e gruppi portuali disciolti.

2. Scaduto il termine di cui al comma 1 senza che le compagnie ed i gruppi portuali abbiano provveduto agli adempimenti di cui al comma 6, 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.

4. Le società derivanti dalla trasformazione succedono alle compagnie ed ai gruppi portuali in tutti i rapporti patrimoniali e finanziari.

5. Ove se ne verificassero le condizioni, ai dipendenti addetti tecnici ed amministrativi delle compagnie portuali, che non siano transitati in continuità di rapporto di lavoro nelle nuove società di cui al comma 1, è data facoltà di costituirsi in imprese ai sensi del presente articolo. Alle società costituite da addetti si applica quanto disposto nei commi successivi per le società costituite dai soci delle compagnie.

6. 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.

7. Le autorità portuali nei porti già sedi di enti portuali e l'autorità marittima nei restanti porti dispongono la messa in liquidazione delle compagnie e gruppi portuali che entro la data del 18 marzo 1995 non abbiano adottato la delibera di trasformazione secondo le modalità di cui al comma 1 ed effettuato il deposito dell'atto per l'omologazione al competente tribunale. Nei confronti di tali compagnie non potranno essere attuati gli interventi di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *c)*, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

8. Continuano ad applicarsi, sino alla data di iscrizione nel Registro delle imprese, nei confronti delle compagnie e gruppi portuali che abbiano in corso le procedure di trasformazione ai sensi del comma 6, le disposizioni di cui al comma 8 dell'articolo 27 concernenti il funzionamento degli stessi, nonché le disposizioni relative alla vigilanza ed al controllo attribuite all'autorità portuale, nei porti già sedi di enti portuali ed all'autorità marittima nei restanti porti.».

14. L'articolo 23, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«*1.* I lavoratori portuali e gli addetti in servizio presso le compagnie e gruppi portuali transitano, in continuità di rapporto di lavoro, nelle società di cui all'articolo 21.».

15. Al comma 5 dell'articolo 27 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole: «1° gennaio 1993» e le parole: «dal 1991» sono sostituite con le parole: «1° gennaio 1995» e «dal 1994».

16. 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. Salvo quanto previsto dall'articolo 20, comma 4, e dall'articolo 21, comma 7, sono altresì abrogati, a partire dal 19 marzo 1995, gli articoli 108; 110, primo, secondo, terzo e quarto comma; 111, primo, secondo e terzo comma; 112; 116, primo comma, n. 2); 1171, n. 1); 1172 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. Gli articoli 109 e 1279 del codice della navigazione sono abrogati a decorrere dal 1° gennaio 1996.».

Articolo 4.

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

1. Il contributo annuo a carico dello stato di previsione 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 a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 3853 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

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 dello stanziamento iscritto

al capitolo 3294 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. La disponibilità di lire 33 miliardi in conto residui del capitolo 2064 dello stato di previsione della Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'anno 1994, viene versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata, con decreti del Ministro del tesoro, al capitolo 7615 del medesimo stato di previsione.

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 per l'anno 1997 a carico del capitolo 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

Articolo 7.

(Decimi di senseria)

1. Gli emolumenti corrisposti o da corrispondere da parte di 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. I versamenti contributivi sui predetti emolumenti restano salvi e conservano la loro efficacia se effettuati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 8.

(Unità da diporto utilizzate a fini di assistenza e soccorso)

1. A decorrere dal 1° gennaio 1995 sono esenti dalla tassa di stazionamento di cui all'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, le unità da diporto possedute ed utilizzate da enti e da associazioni di volontariato esclusivamente ai fini di prevenzione degli incidenti in acqua, di assistenza e soccorso.

Articolo 9.

(Modifiche alla legge 12 luglio 1991, n. 202)

1. Nel comma 3 dell'articolo 1 della legge 12 luglio 1991, n. 202, è soppressa la parola: «8» e, dopo il medesimo comma, è inserito il seguente:

«3-bis. Coloro che in applicazione di quanto disposto dall'articolo 8 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, hanno corrisposto per tassa di stazionamento somme maggiori di quelle dovute, possono computare l'eccedenza in diminuzione dall'ammontare del versamento della tassa stessa dovuta per il periodo successivo. Questa disposizione si applica anche a coloro che hanno corrisposto maggiori somme per tassa di stazionamento negli anni 1992 e 1993.».

Articolo 10.

(Interventi a favore del porto di Genova)

1. Per l'esecuzione di lavori di ripristino delle opere e degli impianti del porto di Genova distrutti o danneggiati dal fortunale del 31 agosto 1994 e del 14 settembre 1994, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1995.

2. L'organizzazione portuale di Genova provvede, con procedura d'urgenza, agli adempimenti conseguenti alla esecuzione degli interventi di cui al comma 1 secondo le norme vigenti in materia di lavori pubblici.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo si provvede con le disponibilità in conto residui iscritte sul capitolo 7501 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1995. Tali disponibilità sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro del tesoro, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Articolo 11.

(Ammodernamento e potenziamento del porto di Ancona)

1. Al fine della realizzazione degli interventi previsti dagli accordi di programma di cui al protocollo d'intesa Stato-regione del 31 marzo 1993 relativi a Toscana, Liguria e Marche, nonché per fronteggiare le necessità conseguenti alle calamità naturali di cui alle leggi speciali 23 dicembre 1992, n. 505, e 31 dicembre 1991, n. 433, le somme iscritte in conto residui sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno finanziario 1994, nonché le somme iscritte in conto competenza ed in conto residui sui capitoli 7501, 7509, 7511, 7533, 7538 e 7542 dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno finanziario 1994, non impegnate al 31 dicembre 1994, possono esserlo negli esercizi 1995 e 1996.

Articolo 12.

(Gestione commissariale liquidatoria dell'ente «Colombo '92»)

1. La gestione commissariale liquidatoria dell'ente «Colombo '92» di cui all'articolo 2 della legge 23 agosto 1988, n. 373, è prorogata al 31 dicembre 1995. Le relative esigenze finanziarie per la liquidazione e per la gestione di conservazione dei beni immobili fanno carico, nel complessivo limite di lire 150 miliardi, alla gestione liquidatoria del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e successive modificazioni ed integrazioni, che provvede ai relativi pagamenti su conforme richiesta del commissario liquidatore. La gestione commissariale provvede, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, alla liquidazione delle partite in sospeso a credito dell'organizzazione portuale di Genova, anche mediante compensazione delle partite in sospeso a debito di quest'ultima e senza riconoscimento di oneri per interessi e rivalutazioni.

Articolo 13.

(Conservazione di somme nel bilancio dello Stato)

1. Le somme disponibili in conto residui per l'anno 1994 sui capitoli 7702, 7704 e 7705 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, sono mantenute in bilancio fino al 31 dicembre 1995.

2. Le disponibilità finanziarie relative all'esercizio finanziario 1994, sul capitolo 3924 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate al 31 dicembre 1994, possono essere impegnate negli esercizi 1995 e 1996.

3. Le disponibilità del capitolo 3958 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, per l'anno 1994, nonché quelle in conto residui sul capitolo 7763 dello stesso stato di previsione, non impegnate in tale anno, possono esserlo nell'esercizio successivo.

Articolo 14.

(Concessione medaglia d'onore ai marittimi uccisi in Algeria)

1. Ai marittimi italiani uccisi in data 7 luglio 1994 in Jijel, Algeria, è concessa in via straordinaria, «alla memoria», la medaglia d'onore per lunga navigazione di primo grado «oro» prevista per i marittimi italiani dal decreto luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 127, e successive modificazioni.

2. La speciale concessione è corrisposta alle vedove e/o agli orfani ovvero in mancanza al padre e/o alla madre o al maggiore dei fratelli e/o sorelle delle vittime di cui al comma 1.

3. Il sindaco del comune di residenza individua i destinatari della straordinaria concessione e ne comunica le generalità alle autorità marittime competenti per territorio, che provvederanno ad inoltrare al competente ufficio del Ministero dei trasporti e della navigazione la documentazione necessaria per il conferimento della medaglia d'onore per lunga navigazione.

Articolo 15.

(Modifiche agli articoli 179 e 181 del codice della navigazione)

1. Al secondo comma dell'articolo 179 del codice della navigazione dopo le parole: «da consegnarsi» sono inserite le seguenti: «, o da trasmettersi con mezzi elettronici,».

2. Il secondo comma dell'articolo 181 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante apposizione del visto - con indicazione dell'ora e della data - sulla dichiarazione integrativa di partenza che viene consegnata in copia, o trasmessa con mezzi elettronici, al comandante della nave, il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo fino al successivo approdo.».

Articolo 16.

(Acquisto e installazione sistemi di controllo dei metalli radioattivi)

1. Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentiti i Ministeri della sanità e delle finanze, provvede ai fini dell'acquisto e della installazione di sistemi di scintillazione disposti a portale per la rilevazione automatica della radioattività dei metalli presso i valichi di frontiera individuati, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, dal Ministro delle finanze, che disciplina altresì le modalità di utilizzazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in lire 5 miliardi per il 1994, si provvede mediante utilizzazione dei fondi dello stanziamento iscritto per lo stesso anno al capitolo di spesa n. 7549 dello stato di previsione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Articolo 17.

(Istituzione del titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio per le acque marittime ed interne)

1. Ad integrazione di quanto stabilito negli articoli 115, 123, 130 e 134 del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono istituiti, rispettivamente, il titolo professionale marittimo di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio, nonché il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da di-

porto adibite al noleggio nelle acque interne e promiscue ai sensi dell'articolo 4 del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631.

2. Per conseguire il titolo professionale marittimo di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio occorrono i seguenti requisiti:

a) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

b) aver compiuto i 21 anni di età;

c) aver assolto l'obbligo scolastico;

d) essere in possesso del certificato limitato RTF;

e) essere in possesso delle abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto senza alcun limite di distanza dalla costa di cui all'articolo 20, primo comma, della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, ovvero dell'abilitazione al comando di navi da diporto previsto dal secondo comma del medesimo articolo; le suddette patenti devono essere in regolare corso di validità;

f) non aver riportato condanne per i reati di cui all'articolo 238, primo comma, n. 4, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328;

g) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame teorico-pratico, concernente l'equipaggio della nave, diritti e doveri del comandante, contratti di utilizzazione delle unità da diporto, navigazione e manovra, impiego dei mezzi antincendio e salvataggio, segnalazioni di soccorso, nozioni di primo soccorso.

3. Le sessioni di esame per il conseguimento del titolo professionale di cui al comma 2, sono tenute nelle sedi e nei periodi indicati dall'articolo 283 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328. La commissione di esame è composta dai membri previsti per gli esami relativi al titolo professionale di capo barca per il traffico nello Stato, integrata da un esperto velista designato dalla Federazione italiana della vela o dalla Lega navale italiana.

4. Per conseguire il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio nelle acque interne e promiscue occorrono i seguenti requisiti:

a) essere iscritto nella terza categoria del personale nelle acque interne;

b) aver compiuto i 21 anni di età;

c) aver assolto l'obbligo scolastico;

d) essere in possesso delle abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto entro sei miglia di distanza dalla costa, di cui all'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni; le suddette patenti devono essere in regolare corso di validità;

e) non aver riportato condanne per i reati di cui all'articolo 49, primo comma, punto 4, del regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631;

f) aver sostenuto, con esito favorevole, un esame teorico-pratico, concernente l'equipaggio della nave, diritti e doveri del comandante, contratti di utilizzazione delle unità da diporto, navigazione e manovra, impiego dei mezzi antincendio e salvataggio, segnalazioni di soccorso, nozioni di primo soccorso.

5. Le sessioni di esame per il conseguimento del titolo professionale di cui al comma 4, sono tenute nelle sedi e nei periodi indicati per gli esami di capitano e capo timoniere. La commissione di esame è composta dai membri previsti per gli esami di capitano e per capo timoniere, integrata da un esperto velista designato dalla Federazione italiana della vela o dalla Lega navale italiana.

6. Il titolo professionale marittimo di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio abilita al comando delle imbarcazioni da diporto adibite al noleggio a motore o a vela, con o senza motore ausiliario, per la navigazione nelle acque marittime senza alcun limite di distanza dalla costa, nonché nelle acque interne.

7. Il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio nelle acque interne abilita al comando delle imbarcazioni da diporto adibite al noleggio a motore o a vela, con o senza motore ausiliario, per la navigazione nelle acque interne e promiscue.

8. Coloro che abbiano esercitato il comando di unità da diporto adibite al noleggio per un periodo di almeno tre mesi complessivi nel triennio antecedente la data di entrata in vigore del presente decreto e siano in possesso dei requisiti previsti dai commi 2 o 4, possono conseguire, senza esami, il rispettivo titolo professionale; il periodo sopramenzionato deve risultare da una attestazione rilasciata dal soggetto autorizzato ad esercitare l'attività di noleggio delle unità da diporto sulle quali l'interessato è stato imbarcato. Il titolo professionale deve essere conseguito entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

9. Gli ufficiali del Corpo dello stato maggiore della marina militare, gli ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto, gli ufficiali del Corpo della guardia di finanza, i sottufficiali delle Forze armate, dei Corpi armati dello Stato e dei Vigili del fuoco, abilitati al comando delle unità navali, entro cinque anni dalla data di cessazione dal servizio, possono conseguire, senza esami, i titoli professionali di cui ai commi 2 o 4, purchè abbiano gli altri requisiti previsti dai detti commi.

Articolo 18.

(Modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni)

1. Il primo comma dell'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito dal seguente:

«Per il comando e la condotta di natanti da diporto, a bordo dei quali sia stato installato un motore avente una cilindrata superiore a

750 cc. se a carburazione a due tempi, o a 1000 cc. se a carburazione a quattro tempi fuori bordo, o a 1300 cc. se a carburazione a quattro tempi entro bordo, o a 2000 cc. se a motore diesel, comunque con potenza superiore a 30 KW o a 40,8 CV, è necessario essere in possesso di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20.».

2. La lettera *c)* del primo comma dell'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituita dalla seguente:

«*c)* imbarcazioni a motore aventi caratteristiche e potenza superiori a quelle indicate all'articolo 18, primo comma, per la navigazione entro sei miglia dalla costa;».

3. La lettera *d)* del primo comma dell'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituita dalla seguente:

«*d)* imbarcazioni a motore per la navigazione senza alcun limite dalla costa.».

4. Non possono essere omologati, per la conduzione senza abilitazione, motori che, sulla base delle caratteristiche costruttive, sono capaci di esprimere una potenza superiore del 30 per cento a quella per la quale la medesima omologazione è stata richiesta.

5. Al secondo comma dell'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, prima delle parole: «nessuna abilitazione» sono inserite le seguenti: «Salvo quanto è disposto dal successivo articolo 20.».

Articolo 19.

(Informatizzazione dei servizi marittimi)

1. Per la realizzazione del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché del sistema di governo e della rete di telecomunicazione, è autorizzata, ad integrazione dei fondi esistenti sui capitoli 1113 e 7100 dello stato di previsione dello stesso Ministero, l'ulteriore spesa di lire 22.000 milioni per ciascuno degli anni 1995, 1996 e 1997, da iscrivere sul capitolo 7100 del medesimo stato di previsione.

2. Alla copertura dell'onere di cui al comma 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1995-1997, sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1995, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione di cui alla tabella *A* allegata alla legge 23 dicembre 1994, n. 725.

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

Articolo 20.

(Barriere architettoniche negli impianti di balneazione)

1. Il termine di cui all'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, è prorogato al 31 dicembre 1995.

2. Le disposizioni di cui all'articolo 23, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104, si applicano a decorrere dal 31 dicembre 1995.

3. All'esecuzione delle opere edilizie dirette a realizzare la visitabilità degli impianti di balneazione, di cui all'articolo 23, comma 3, della legge 5 febbraio 1992, n. 104, si applicano gli articoli 4 e 7 della legge 9 gennaio 1989, n. 13.

Articolo 21.

(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 22 agosto 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARAVALE - TREU - MASERA - FANTOZZI

Visto, *il Guardasigilli*: MANCUSO