

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3769

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori LAURO, TERRACINI, BORNACIN, BALDINI, PEDRIZZI, CAMPUS, MANFREDI, CASTELLANI Carla, RONCONI, D’ALÌ, DE ANNA, MILIO, PALOMBO, SCHIFANI, LISI, TAROLLI, BRUNI, PASQUALI, VENTUCCI, PIANETTA, BETTAMIO, ZANOLETTI, GERMANÀ, MULAS, AZZOLLINI, PERA, TONIOLLI, RIZZI, MANCA, MONTELEONE, PASTORE, VEGAS, TURINI e SELLA DI MONTELUCE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 GENNAIO 1999

Istituzione di una Commissione parlamentare d’inchiesta sulla crisi economica ed occupazionale delle compagnie portuali

ONOREVOLI SENATORI. - Nel corso dell'ultimo quadriennio le compagnie portuali hanno fruito di ripetuti interventi di sostegno - di sicuro rilievo per entità economica - in virtù di specifici provvedimenti assunti sia dal competente Ministero dei trasporti e della navigazione, che, si ipotizza, ad opera di talune autorità portuali.

Per quanto più specificatamente si riferisce alla «Compagnia unica fra i lavoratori merci varie del Porto di Genova-Culmv», detti interventi si sarebbero sostanzianti come segue:

1. PREPENSIONAMENTI

Nel corso del 1994 n. 224 soci dipendenti della Culmv avrebbero optato per il prepensionamento con un costo *pro-capite* di circa 350 milioni e quindi con un conseguente onere complessivo posto a carico della collettività di oltre lire 78 miliardi.

Nel periodo 1997-1998 la Culmv avrebbe comunque dato corso a nuove assunzioni - programmate attraverso specifici corsi di formazione in sostanziale contemporaneità al citato provvedimento di prepensionamento - per complessive n. 565 unità così riposizionando l'entità della propria strutturazione organica da n. 500 unità circa - *post* pensionamento - alle attuali n. 1065 unità circa.

2. CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI STRAORDINARIA

Provvedimenti ministeriali di recente adozione avrebbero portato al riconoscimento della cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) a favore dei soci dipendenti della Culmv, così come dei soci

dipendenti delle altre compagnie portuali, retrodatandone pur tuttavia la decorrenza al 1° gennaio 1990.

Non si ha modo di calcolare in modo attendibile il peso economico del provvedimento assunto, che si stima per altro ingentissimo, né se il provvedimento medesimo abbia considerato esclusivamente le giornate «non lavorate», nel caso della Culmv si potrebbe infatti avanzare l'ipotesi che il citato provvedimento abbia avuto natura di «onnicomprensività» ovvero diretto a coprire anche le innumerevoli giornate di sciopero poste in essere dalla Culmv medesima nel periodo 1990-1992.

3. RICONOSCIMENTI ECONOMICI

Sempre in epoca recentissima la Culmv, in forza di specifici provvedimenti assunti in sede ministeriale, avrebbe fruito di riconoscimenti economici di ammontare pari a lire 54,5 miliardi così destinati:

a) 4,5 miliardi di lire a copertura del disavanzo del conto «spese generali» dell'esercizio 1992;

b) 42 miliardi di lire per «crediti non esigibili» ivi inclusi lire 15 miliardi circa a titolo di definizione transattiva della causa intentata dalla Merci convenzionali Porto di Genova spa (controllata per intero dell'autorità portuale di Genova) circa l'illegittimità della «riserva portuale» e delle correlate «tariffe di riferimento»; causa vinta dalla medesima Merci convenzionali con sentenza della Cassazione del febbraio 1998;

c) 8 miliardi di lire a titolo di anticipazione del trattamento fine rapporto (TFR) attesa la verosimile insussistenza del previsto accantonamento di legge.

In sede locale, a partire dagli ultimi mesi del 1994, l'autorità portuale di Genova avrebbe poi disposto, a favore della Culmv, taluni interventi di sostegno ed avrebbe altresì assunto provvedimenti e comportamenti protesi a mantenere sino ad oggi inalterata la posizione «monopolista» della Culmv medesima.

Ciò risulterebbe dai seguenti fatti:

1) assegnazione, con concessione annuale, del cosiddetto «Terminal Multipurpose» (ponte Libia - parte del ponte Canepa - aree retrostanti, per una superficie complessiva di circa 260.000 metri quadrati) per l'esercizio dell'attività di terminalista;

2) riconoscimento di notevoli facilitazioni - d'entità economica e di termini di corresponsione - alla voce «canone concessorio»;

3) riconoscimento di notevoli facilitazioni - d'entità economica e di termini di pagamento - per l'acquisizione di mezzi meccanici di sollevamento e traslazione;

4) assunzione di oneri, di certa entità, per interventi di manutenzione nell'ambito del citato comprensorio «Multipurpose»;

5) assunzione di oneri per prestazioni di personale consortile ed assimilato «distaccato» presso il Terminal Multipurpose ed operante nell'ambito della strutturazione organizzativa della «Culmv terminalista»;

6) riconoscimenti economici per supporti noleggi di mezzi meccanici di proprietà della medesima Culmv, effettuati in epoca antecedente l'assegnazione del citato terminal Multipurpose;

7) mantenimento in capo alla medesima Culmv della funzione di fornitore «esclusivista» di servizi portuali e di prestazioni integrative di mano d'opera nell'intero compendio portuale di Genova;

8) non accoglimento, per reiterata mancata risposta, di molteplici istanze a più riprese sottoposte alla menzionata autorità portuale da parte di soggetti giuridici verosimilmente idonei all'espletamento delle funzioni di cui al precedente punto 7), alternativi e concorrenti rispetto alla Culmv.

Va considerato, inoltre, che:

gli ammontari stanziati a favore della Culmv, in via diretta od indiretta, costituirebbero entità erariale ragguardevole;

le modalità che hanno ispirato i provvedimenti ministeriali e le integrazioni locali apparirebbero tuttora trasparenti sotto il profilo della legittimità giuridica;

le medesime modalità delinearrebbero ipotesi di antiteticità e contraddittorietà anche rispetto a talune, rilevanti normative comunitarie.

Per questi motivi si ritiene opportuna l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle agevolazioni concesse dal Ministero dei trasporti e della navigazione e dall'autorità portuale di Genova alla Culmv. Si osserva infatti che:

Natura delle compagnie portuali

Il maneggio delle merci nei porti non concreta una finalità di tale interesse statale dalla quale possa derivare la qualità di ente pubblico delle compagnie portuali; ciò è confermato dallo stesso regime giuridico e dalla struttura delle compagnie portuali che sono di fatto «Società cooperative a responsabilità limitata» (Scialoja, *Corso*, pagina 140 e seguenti; Barassi, *Il diritto del lavoro* 1949 II, n. 129, pagina 107; De Semo, in *Trattato* di Borsi e Pergolesi, I, pagina 611 e seguenti; Spasiano *Giurisprudenza Comp. dir. mar. comm.* e VII, 1942, pagina 154 e seguenti. Articoli 29 e 33 del regolamento per la navigazione interna).

Le stesse dunque si prefiggono scopi mutualistici, diretti ad eliminare intermediari, per consentire ai soci nel modo più utile la loro attività.

La circostanza che il compimento delle operazioni portuali realizza anche un pubblico servizio non altera questa conclusione, ma porta piuttosto a definire le compagnie portuali come enti privati incaricati di un pubblico servizio.

Dalla citata qualifica deriva che alle compagnie portuali si applicano le norme

del codice sulle società cooperative, in quanto compatibili con quelle del codice della navigazione (articolo 2517 del codice civile).

La riflessione giuridica che ne deriva porta quindi ed innanzitutto ad escludere che la «mano pubblica» attingendo da risorse collettive possa produrre ripetuti ed ingenti interventi di sostegno a favore di soggetti privati nella fattispecie a favore di entità giuridiche da configurarsi come società cooperative a responsabilità limitata: tutto ciò, evidentemente, con l'ovvia eccezione di quanto legittimamente applicabile in termini di «ammortizzatori sociali» ovvero «prepensionamenti» e «cassa integrazione».

Peraltro, in merito ai provvedimenti a tale titolo assunti, occorre analizzare quanto segue:

Prepensionamenti

Non si discute sulla legittimità del provvedimento quanto sul fatto che il soggetto fruitore del medesimo potrebbe aver attivato in quasi contemporaneità nuove assunzioni che, in un lasso di tempo «sostanzialmente breve», avrebbero condotto al raddoppio dell'organico della Culmv (da n. 500 unità al netto dei prepensionamenti del 1994, a n. 1065 attuali).

Non può in merito sussistere dubbio alcuno che i fatti di cui trattasi costituirebbero, ove posti in essere, palese violazione all'intrinseca natura giuridica del provvedimento di prepensionamento nè si ritiene possa essere in merito ricercata plausibile giustificazione nel fatto che i due eventi, ovvero: dapprima i prepensionamenti e successivamente le assunzioni, dovrebbero essere temporaneamente attribuiti a soggetti giuridici di diversa connotazione: prepensionamenti alla Culmv prima della trasformazione in impresa, assunzioni alla Culmv trasformata in impresa ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Come visto in precedenza, l'interpretazione giuridica circa la veste e la natura da

attribuirsi alle compagnie portuali non lascia infatti intravedere modificazione alcuna fra *ante* e *post legem* nel senso che detta veste e natura individuano da sempre un soggetto privatistico - nella fattispecie società cooperativa a responsabilità limitata - proposta all'esecuzione di pubblici servizi.

Cassa integrazione guadagni straordinaria

Anche in questo caso non sussiste alcuna chiarezza e trasparenza in merito alle modalità di applicazione del provvedimento; sussiste infatti il medesimo equivoco giuridico di cui al punto che precede e di più non è dato sapere se l'esborso applicativo sottostante - la cui efficacia abbraccerebbe un arco temporale di nove anni - sia diretto a coprire unicamente le giornate «effettivamente non lavorate» oppure ricomprenda - celato dal criterio di «omnicomprensività» - anche le innumerevoli giornate di «sciopero» che il fruitore del provvedimento, ovvero la Culmv, pose in essere nel periodo 1990-1992.

Riconoscimenti economici

Per quanto attiene i riconoscimenti economici dispensati in forza di recenti provvedimenti ministeriali, la cui entità e destinazione è stata ipotizzata, nelle pagine che precedono, si osserva quanto segue:

a) i bilanci delle compagnie portuali prima dell'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994 dovevano essere comunque verificati dai revisori dei conti e, laddove istituiti, dai rappresentanti dei consorzi autonomi del porto;

b) l'ipotesi che siano stati autorizzati interventi di ripianamento di perdite di bilancio della locale Culmv, oltretutto in relazione ad eventi di natura contabile grandemente retrodatati, alimenta il sospetto che nei citati bilanci non vi fosse indicazione alcuna di possibili o probabili sopravvenienze passive nè l'appostazione di specifici fondi rischio nè, di conse-

guenza, la possibile o probabile evidenziazione di perdite d'esercizio.

È quindi ipotizzabile che i bilanci del periodo 1990-1994 siano stati artatamente mantenuti in equilibrio allo scopo di evitare il fallimento e le conseguenti misure di commissariamento all'uopo previste.

È parimenti ipotizzabile, e ciò nella migliore delle ipotesi, una inefficace e disattenta attività di verifica da parte dei soggetti istituzionali preposti alla verifica di detti bilanci ovvero revisori dei conti e rappresentanti dell'allora consorzio autonomo del porto di Genova, oggi autorità portuale di Genova.

Sotto il profilo giuridico, quindi, occorrerà preliminarmente accertare la veridicità dei bilanci della Culmv a partire dall'esercizio 1990, successivamente verificare a quale titolo il Ministero dei trasporti e della navigazione avrebbe recentemente disposto di beneficiare la Culmv medesima dell'ulteriore importo di lire miliardi 54,5.

A tale ultimo proposito, infatti, ove le ipotesi formulate trovassero effettiva rispondenza negli atti ufficiali eventualmente disposti, si delineerebbe allora una situazione di grave illegittimità atteso che:

si conclamerebbe la «non veridicità dei bilanci della Culmv nel periodo considerato» e parimenti la «negligenza» degli organi istituzionali preposti al controllo di detti bilanci;

si delineerebbero ipotesi di improprio utilizzo di risorse collettive e di conseguente grave danno al pubblico Erario poiché l'eventuale contributo erogato ripianerebbe un'articolata serie di distrazione di fondi perpetrata dalla Culmv medesima a proprie esclusive finalità;

si delineerebbero ipotesi ancora più allarmanti sotto il profilo più generale atteso che la redistribuzione degli importi così come ipotizzata investirebbe aspetti di gestione che prescinderebbero da qualsivoglia veste giuridica si possa o si debba attribuire alla citata Culmv, ciò in base all'ovvio presupposto che nel caso di fattispecie sia del

tutto inammissibile che pubbliche risorse siano state utilizzate per colmare disavanzi a titolo di spese generali, di crediti inesigibili, di insussistenza di fondi destinati al TFR.

Tale ipotesi, qualora avvalorata da concreti riscontri, consentirebbe oltretutto a qualsivoglia soggetto imprenditoriale, di qualsivoglia connotazione giuridica esso sia, di fronteggiare particolari situazioni di difficoltà gestionale attraverso l'improprio utilizzo di risorse pubbliche da reperirsi attraverso impropri provvedimenti del Ministero ritenuto, in materia, competente.

Circa le agevolazioni che si ipotizza siano state concesse dalla locale autorità portuale e di cui si sono ipotizzate le singole destinazioni occorrerà, anche in questo caso, accertarne peculiarità e motivazioni di sostegno atteso che la correlata, eventuale, esecuzione potrebbe delineare situazioni di grave illegittimità giuridica, ivi inclusa l'evidente, peraltro già consolidata lesione al criterio della concorrenza.

A tale ultimo titolo non potrà peraltro sfuggire che l'assegnazione del citato «Terminal Multipurpose» a favore della Culmv, anche prescindendo da eventuali facilitazioni di ordine economico alla medesima concessa, costituirebbe di far sì palese violazione al menzionato criterio della concorrenza poiché individuerrebbe ed assegnerebbe ad un medesimo soggetto la funzione di «terminalista» e la funzione, in contesto di comprovato monopolio, di prestatore di manodopera e di servizi portuali strettamente attinenti le attività di sbarco/imbarco/accessorie che intervengono nell'intero comprensorio portuale di Genova.

Si rammenta in merito che la Commissione delle Comunità europee ha ripetutamente censurato le decisioni in tal senso assunte dal Governo italiano e ciò con note inviate in data 10 novembre 1992, 1° luglio 1993, 10 maggio 1994 e 20 giugno 1994.

La stessa Commissione inoltre ha avviato, a partire dall'anno 1993, diverse procedure d'infrazione ai sensi dell'articolo 93 e

seguenti del trattato (CEE) e più precisamente:

a) procedura d'infrazione del luglio 1993 in merito all'intervento di sostegno, d'ammontare pari a lire 60 miliardi, erogato a favore delle compagnie portuali con il decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, e finalizzato alla copertura delle perdite di bilancio fatte registrare da tali compagnie portuali alla data del 31 dicembre 1991;

b) procedura d'infrazione del giugno 1996 in merito all'ulteriore intervento di sostegno d'ammontare pari a lire 100 miliardi erogato a favore delle compagnie portuali con il decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 1995, n. 343, e finalizzato alla copertura delle perdite fatte registrare dalle citate compagnie portuali alla data del 31 dicembre 1994.

La medesima procedura d'infrazione recita nel relativo testo d'accompagnamento:

«La Commissione ha già avuto modo di attirare ripetutamente l'attenzione del Governo italiano sulla persistenza di talune incompatibilità della nuova normativa (legge n. 84 del 1994) con il trattato CEE.

Tali incompatibilità fanno oggetto di una procedura tuttora in corso contro la Repubblica italiana (92/2221); i due principali punti irrisolti sono i seguenti:

1) il decreto applicativo di cui all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 e la relativa circolare interpretativa non sono stati tuttora emanati;

2) il monopolio sulla manodopera temporanea (mere prestazioni di lavoro in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369) non è stato tuttora abolito; inoltre tale monopolio risulta nei fatti essere attualmente detenuto dal principale operatore (la ex Compagnia), il che gli conferisce un notevole vantaggio competitivo nei confronti dei suoi concorrenti.

La Commissione considera che gli effetti auspicati dalla riforma portuale e più segnatamente la messa in conformità della normativa portuale italiana con il Trattato CE e la liberalizzazione del settore delle operazioni portuali sarebbero gravemente compromessi qualora le ex compagnie dovessero beneficiare di sovvenzioni statali prima della risoluzione dei due punti di cui sopra. Per questo motivo il trattamento del dossier relativo agli aiuti di stato non può prescindere dal trattamento di quest'ultima questione.

La Commissione attira la sua attenzione sulla comunicazione pubblicata nella GUCE del 22 giugno 1995 la quale precisa che ogni aiuto accordato illegittimamente (cioè prima della decisione finale della Commissione, conformemente alla procedura dell'articolo 93.2 del Trattato UE) può fare oggetto di una domanda di recupero dei beneficiari».

Premesso quanto sopra l'emanazione del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, nel modificare completamente l'articolo 17 della legge di riforma portuale n. 84 del 1994, ha sostanzialmente mantenuto il regime di esclusiva a favore delle ex compagnie portuali nella fornitura delle mere prestazioni di lavoro all'interno del cosiddetto consorzio volontario previsto alla lettera a) del primo comma del citato articolo 17 ed ha esteso ulteriormente il monopolio operativo delle ex compagnie portuali anche agli appalti di servizi compresi quelli ad alto contenuto di manodopera.

La gravità della situazione venutasi a creare con l'emanazione del citato decreto-legge n. 535 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 647 del 1996 è testimoniata dal fatto che contro le norme contenute nell'articolo 17 sono state presentate alla Commissione delle Comunità europee nonché all'Autorità garante della concorrenza e del mercato ben quattro denunce-esposti.

In tale ambito rileva particolarmente la sentenza della Corte europea (quinta sezione) del 12 febbraio 1998 avente per oggetto la «Libera prestazione dei servizi – Concorrenza – Diritti speciali o esclusivi – Imprese concessionarie di un terminale portuale» nota come sentenza «Silvano Raso ed altri».

Detta sentenza così conclude:

La Corte (quinta sezione) pronunciandosi sulle questioni sottoposte dalla Pretura circondariale di La Spezia con ordinanza 12 aprile 1996, dichiara: «Gli articoli 86 e 90 del Trattato Ce devono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una disposizione nazionale che riservi a una compagnia portuale il diritto di fornire lavoro temporaneo alle altre imprese operanti nel porto in cui essa è stabilita, qualora tale compagnia sia essa stessa autorizzata all'espletamento di operazioni portuali».

Nel caso specifico del porto di Genova sembrerebbe in merito emergere un insieme di perduranti violazioni atteso che la Culmv

è soggetto contemporaneamente autorizzato alla funzione di «terminalista» ed, «in regime di monopolio», alla fornitura di servizi portuali e di lavoro temporaneo alle altre «imprese terminaliste» operanti in porto.

Per di più sembrerebbe che, al fine di mantenere inalterati i detti privilegi, la medesima Autorità portuale non abbia sino ad oggi esplicitato risposta alcuna nei confronti di più soggetti giuridici, di verosimile idoneità, propostisi per l'espletamento dei medesimi servizi attualmente forniti in regime di monopolio dalla citata Culmv.

I fatti e le ipotesi avanzate nei punti che precedono hanno quindi indotto a richiedere l'istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta che consenta di mettere in luce eventuali responsabilità in ordine ai provvedimenti eventualmente assunti dal competente Ministero dei trasporti e della navigazione nonché dall'autorità portuale di Genova e anche in ordine alla effettuazione dei controlli da parte dell'autorità in materia competente.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È istituita ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione una Commissione parlamentare d'inchiesta per indagare sulle materie indicate all'articolo 2.

2. La Commissione è composta di quindici deputati e quindici senatori nominati dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati in modo da assicurare il criterio della proporzionalità tra i gruppi parlamentari. Nella prima seduta la Commissione elegge nel suo seno il presidente, il vice presidente e due segretari.

Art. 2.

1. La Commissione ha il compito di:

a) verificare le cause dirette o indirette che hanno determinato i ricorrenti *deficit* della Compagnia unica fra i lavoratori merci varie del porto di Genova (Culmv);

b) verificare la correttezza dei criteri applicati nella erogazione degli aiuti ed agevolazioni, eventualmente predisposti, a favore della Culmv medesima in termini di prepensionamenti e cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS);

c) verificare la corretta applicazione della CIGS ai lavoratori della Culmv ed in particolare indagare se il controllo da parte delle autorità preposte al lavoro portuale abbia garantito l'esatta corrispondenza delle giornate in cassa integrazione con quelle di effettivo mancato avviamento al lavoro;

d) accertare se le eccedenze occupazionali dichiarate dalla Culmv corrispondono effettivamente ai lavoratori rimasti senza impiego a seguito della ristrutturazione conseguente alla riforma portuale e se la mede-

sima abbia provveduto alla redazione delle liste nominative dei lavoratori in esubero previste dall'articolo 23, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, senza le quali è impossibile procedere ad una effettiva ristrutturazione aziendale delle stesse;

e) accertare se la Culmv abbia proceduto all'assunzione di nuovi lavoratori pur in presenza di eccedenze occupazionali e quindi anche durante i periodi in cui hanno beneficiato della CIGS e dei prepensionamenti;

f) accertare se le ipotesi di riconoscimenti economici erogati alla Culmv si siano concretamente verificate, in quale misura ed in forza di quali specifici provvedimenti ministeriali;

g) accertare se le ipotesi di riconoscimenti economici eventualmente erogati alla Culmv con provvedimenti dell'autorità portuale di Genova, si siano concretamente verificati e in quale misura;

h) accertare se nell'ambito del porto di Genova continui ad essere garantita alla Culmv la condizione di fornitore monopolista di servizi portuali e di mere prestazioni di manodopera e contemporaneamente le sia stata assegnata la funzione di terminalista;

i) accertare se il Ministero dei trasporti e della navigazione nonché l'autorità portuale di Genova abbiano rispettato le direttive comunitarie in merito alle agevolazioni eventualmente concesse e se detti aiuti siano stati eventualmente erogati anche senza il preventivo assenso della Commissione delle Comunità europee con il rischio di un recupero delle somme erogate ai beneficiari.

Art. 3.

1. La Commissione procede alle indagini ed agli accertamenti con gli stessi poteri dell'autorità giudiziaria.

Art. 4.

1. L'attività ed il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

Art. 5.

1. La Commissione può richiedere copia di atti e documenti relativi ad inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti.

2. La Commissione stabilisce di quali atti e documenti non si dovrà fare menzione nella relazione in ordine alle esigenze connesse ad indagini giudiziarie.

Art. 6.

1. La Commissione può disporre dell'opera e della collaborazione di agenti ed ufficiali di polizia giudiziaria nonché di qualsiasi altro pubblico dipendente e di esperti.

Art. 7.

1. La Commissione deve ultimare i suoi lavori entro sei mesi dal suo insediamento presentando, entro tale termine, una relazione illustrativa dei risultati dell'inchiesta. Sono altresì pubblicate eventuali relazioni di minoranza.

2. Ove nel corso dell'inchiesta siano accertate responsabilità penali, civili o amministrative conseguenti alla gestione delle compagnie portuali, gli atti relativi sono trasmessi al giudice competente.

3. Contestualmente alla relazione di cui al comma 1, la Commissione può approvare un'altra relazione di carattere propositivo concernente gli interventi di carattere tecnico ed amministrativo ritenuti utili per migliorare l'efficienza ed i criteri di gestione delle imprese portuali.

Art. 8.

1. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati.

