

Gazzetta n. 141 del 18 giugno 2013 (vai al [sommario](#))**COMMISSIONE DI GARANZIA DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

DELIBERA 20 maggio 2013

Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili, delle procedure di raffreddamento e di conciliazione e delle altre misure di cui all'articolo 2, comma 2, della legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, nel servizio di rimorchio portuale. (Delibera n. 13/161).



Scarica la
Gazzetta Ufficiale
per iPhone

IL PRESIDENTE

Premesso:

1. Che, in data 14 marzo 2012, l'Assorimorchiatori trasmetteva alla commissione una nota alla quale allegava l'«accordo sulle procedure di proclamazione, raffreddamento e effettuazione degli scioperi nel settore del rimorchio portuale», sottoscritto, in data 22 febbraio 2012, da Assorimorchiatori, Federimorchiatori e dalle segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, Uiltrasporti, ed una tabella con l'indicazione, per ciascun porto, del numero dei mezzi di rimorchio in concessione, del numero dei mezzi contemporaneamente operativi nell'arco delle 24 ore e del numero ridotto dei rimorchiatori in servizio, in caso di sciopero.
2. Che, con la nota sopra menzionata, l'associazione precisava che il suddetto accordo era carente della disciplina delle prestazioni indispensabili, materia rispetto alla quale le parti non avevano trovato un punto di convergenza; conseguentemente, la scrivente richiedeva alla commissione una regolamentazione provvisoria limitatamente ai servizi minimi e, contestualmente, la valutazione dell'accordo allegato; quindi, formulava le proprie osservazioni, in merito ai criteri da seguire nella definizione delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero, sottolineando, in particolare:
 - a) la distinzione tra la nozione di sicurezza, diretta a prevenire i sinistri nella navigazione e nell'approdo nei porti - e la nozione di emergenza, legata alle operazioni da effettuare dopo il sinistro o nell'immediatezza dell'evento;
 - b) la necessita' di garantire il servizio nei confronti di tutte le navi in arrivo e in partenza dai porti, senza distinzione tra le diverse tipologie di naviglio, dal momento che le generali esigenze di sicurezza, che ispirano la normativa vigente nel settore, non consentono di operare una selezione tra le navi da assistere;
 - c) la previsione di un numero di rimorchiatori non superiore al 50% di quelli normalmente utilizzati in ciascun porto, al fine di garantire l'esercizio del diritto di sciopero, ma tale da non escludere, in ogni caso, una operativita' generalizzata del servizio, seppur ridotta nella disponibilita' del numero dei mezzi e dilatata nei tempi di intervento;
 - d) la possibilita', per alcuni porti, di integrare il servizio con un rimorchiatore armato solo a disposizione dell'autorita' marittima, pronto ad intervenire esclusivamente per svolgere i servizi eventualmente comandati da quest'ultima a rinforzo delle altre unita', o per rispondere ad eventuali esigenze di obbligatorieta' imposte dall'autorita' medesima;
 - e) la necessita' di individuare, porto per porto, le prestazioni indispensabili da garantire durante lo sciopero, determinando il numero e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio, anche con l'ausilio delle competenti autorita' marittime.
3. Che, a seguito della richiesta di regolamentazione provvisoria formulata da Assorimorchiatori, il commissario delegato per il settore avviava una prima tornata di audizioni interlocutorie, al fine di ricostruire la posizione di ciascuna delle parti sulla questione delle prestazioni indispensabili, di verificare la possibilita' di una composizione degli interessi contrapposti prospettati e di acquisire i necessari elementi informativi, in merito al funzionamento ed all'organizzazione del servizio di rimorchio portuale, nel tentativo di favorire il piu' possibile una soluzione negoziale.
4. Che, in data 21 maggio 2012, si svolgeva, presso la sede della commissione, l'audizione con le segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL e Uiltrasporti, nel corso della quale i rappresentanti sindacali individuavano nelle prestazioni indispensabili i punti di conflitto. In particolare, secondo i sindacati, i criteri necessari ad individuare i servizi minimi da garantire devono fare riferimento alla tipologia di merci trasportate, in relazione alla loro pericolosita' (ad esempio, prodotti petroliferi, prodotti chimici, gas, passeggeri, animali vivi, merci deperibili) ed alle richieste di intervento formulate dalla capitaneria di porto, per ragioni di sicurezza. Diversamente, le associazioni di categoria Federimorchiatori e Assorimorchiatori propongono, rispettivamente, il criterio delle fasce orarie di garanzia, durante le quali opererebbero tutti i rimorchiatori normalmente in servizio, e il criterio numerico, da calcolare percentualmente sul totale dei rimorchiatori presenti in ciascun porto. Secondo il parere delle organizzazioni sindacali, le proposte delle associazioni datoriali, in materia di servizi minimi - ove accolte -, abbinata alla regola del preavviso, renderebbero lo sciopero del tutto inefficace, dal momento che lo stesso non produrrebbe alcun danno economico alla controparte datoriale.
5. Che, nel corso dell'audizione, tenutasi nella giornata del 22 maggio 2012, l'associazione Assorimorchiatori, attraverso i propri rappresentanti, illustrava la propria posizione, evidenziando, innanzitutto, che, dopo un lungo contenzioso, le sentenze della corte di cassazione dell'8 agosto 2011 hanno confermato la natura di servizio pubblico essenziale del servizio di rimorchio portuale, in quanto diretto a garantire un diritto di rilievo costituzionale, quale quello alla sicurezza della navigazione e dell'approdo; conseguentemente, ai fini della individuazione delle prestazioni indispensabili, la nozione di sicurezza, cui il servizio di rimorchio e' strumentale, impedisce di fare una selezione, esclusivamente in base alla pericolosita' delle merci trasportate, dal momento che i fattori che possono rendere necessaria l'attivazione del servizio sono molteplici (le avversita' meteo-marine, la situazione dei fondali, ecc.). Alla luce di questi fattori, secondo l'associazione datoriale, il presidio di sicurezza puo' essere ridotto, ma non puo' essere interrotto, giacche' il servizio di rimorchio e' meno utilizzato, rispetto al passato, dato che le avanzate tecnologie nautiche permettono anche a navi di grandi dimensioni una maggiore manovrabilita', consentendo alle stesse di limitare il ricorso all'ausilio del rimorchiatore solo per prevenire situazioni di pericolo. Da qui, la necessita' di prevedere un certo numero di rimorchiatori da mantenere costantemente in servizio, anche in relazioni alle peculiarita' dei singoli porti.
6. Che i rappresentanti dell'associazione Federimorchiatori, ascoltati dal commissario delegato, in data 22 maggio 2012, evidenziando la rilevanza delle sentenze chiarificatrici della corte di cassazione, in materia di servizio di rimorchio portuale, sottolineavano la necessita' di prevedere, in caso di sciopero, la garanzia totale del servizio in determinate fasce orarie, poiche', in alcuni porti aventi particolari specificita', e avuto riguardo alle caratteristiche tecniche delle moderne navi, la riduzione del numero dei mezzi, durante uno sciopero, equivale a non garantire alcuna prestazione. Il servizio di emergenza (in caso di avaria o incendio) e' sempre stato assicurato in caso di sciopero; le sentenze della corte di cassazione rendono necessario, secondo l'associazione di categoria, un «quid pluris» rispetto a quanto avvenuto in passato, anche per evitare il blocco totale del porto; inoltre, il sistema delle fasce orarie assolverebbe anche una funzione perequativa tra i diversi porti e le varie navi-clienti.
7. Che, al fine di effettuare approfondimenti tecnici sul servizio di rimorchio portuale e di acquisire ulteriori elementi informativi, il commissario delegato convocava, in separate audizioni, i rappresentanti di Assoporti, del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che evidenziavano, ciascuna autorita' in relazione allo specifico ambito di propria competenza, i seguenti aspetti:
 - a) la normativa vigente, in materia di servizi tecnico-nautici, attribuisce i compiti relativi alla sicurezza alle singole autorita' locali, senza definire aprioristicamente i criteri di riferimento, dipendendo i piani di intervento da una molteplicita' di variabili (caratteristiche orografiche e morfologiche del porto, specificita' dei fondali, condizioni meteo-

marine, caratteristiche delle navi da rimorchiare, tipologia di traffico o carico; ampiezza del porto, numero di rimorchiatori presenti nel porto, ecc.) e non trascurando che il servizio di rimorchio si inserisce nell'ambito di un sistema integrato (si pensi al rifornimento di prodotti energetici);

b) sotto il profilo metodologico, non e' ipotizzabile una regolamentazione unitaria nazionale delle prestazioni indispensabili da garantire, in quanto le specificita' sono notevoli e vanno gestite localmente;

c) la nozione di sicurezza va distinta da quella di emergenza; le funzioni di sicurezza mirano a prevenire situazioni di pericolo e, quindi, di emergenza, rispetto alla quale la prima e' funzionale; le esigenze di emergenza sono soddisfatte dal rimorchiatore di guardia, pronto e armato 24 ore su 24, mai distolto dalla prontezza operativa; di norma, il servizio di rimorchio e' facoltativo; tuttavia, essendo i servizi tecnico-nautici servizi ausiliari dell'autorita' marittima, quest'ultima puo' disporre, con propria determinazione, valutate le esigenze di sicurezza di ciascun porto, l'obbligatorieta' del servizio medesimo.

8. Che, nel corso di una seconda tornata di audizioni, tenutesi nelle giornate del 22 e 23 ottobre 2012, le organizzazioni sindacali e le associazioni datoriali, convocate separatamente, insistevano nel mantenere le rispettive differenti posizioni, in tema di prestazioni indispensabili, e chiedevano, comunque, la valutazione dell'accordo gia' sottoscritto, relativamente agli altri istituti previsti dalla legge n. 146 del 1990; in occasione dei suddetti incontri, il commissario delegato offriva la disponibilita' di un tavolo tecnico, da istituire presso la commissione, al fine di favorire il superamento delle divergenze manifestate in materia di servizi minimi, e, quindi, la sottoscrizione di un accordo esauriente, in luogo della regolamentazione provvisoria; nel contempo, il commissario avvertiva le parti che, essendo l'accordo del 22 febbraio 2012 privo della disciplina di un istituto fondamentale (le prestazioni indispensabili), tra quelli previsti dalla legge in materia di esercizio del diritto di sciopero, lo stesso rischiava di essere valutato non idoneo; in ogni caso, la richiesta di valutazione avrebbe dovuto essere oggetto di una formale istanza, sottoscritta congiuntamente da tutti i soggetti che avevano sottoscritto l'accordo da valutare.

9. Che, in data 30 ottobre 2012, le parti, con nota congiunta, trasmettevano l'accordo, sottoscritto in data 22 febbraio 2012, in materia di esercizio del diritto di sciopero nel servizio di rimorchio portuale, chiedendone la valutazione, ai sensi della legge n. 146 del 1990.

10. Che nessuna adesione veniva, invece, formulata, rispetto alla proposta, avanzata dal commissario delegato, di istituire un tavolo tecnico presso la commissione, per favorire, con la mediazione di quest'ultima, la soluzione negoziale, sul punto oggetto del dissenso, in materia di prestazioni indispensabili.

11. Che, dando seguito alla richiesta di valutazione dell'accordo, formulata dalle parti con la suddetta nota, la commissione, nella seduta del 5 novembre 2012, deliberava di invitare le associazioni dei consumatori e degli utenti, di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, ad esprimere, in merito all'accordo, il parere, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni.

12. Che, delle diciassette associazioni interpellate, la sola Adiconsum rispondeva, con nota del 21 novembre 2012, esprimendo parere positivo.

13. Che, nelle more, la Confederazione italiana armatori (Confitarma) chiedeva un'audizione, al fine di formulare le proprie osservazioni, in merito alla questione delle prestazioni indispensabili del servizio di rimorchio portuale.

14. Che, nell'audizione del 26 novembre 2012, e nella successiva nota, prodotta il 5 dicembre 2012, la suddetta Confederazione sottolineava la necessita' di distinguere tra la nozione di emergenza, laddove l'intervento mira a rimuovere possibili rischi per l'area portuale, e la nozione di sicurezza, laddove le prestazioni rese alle navi mirano a prevenire concretamente il verificarsi di eventi pericolosi; pertanto, in caso di sciopero, non puo' essere garantito soltanto un presidio di emergenza, ma deve essere assicurata un'operativita' che, sebbene ridotta, deve essere comunque in grado di garantire alle navi la sicurezza della manovra, nella delicata fase di entrata e uscita dal porto; con la conseguenza che, ai fini delle prestazioni indispensabili, non puo' essere effettuata aprioristicamente una distinzione, in base alla tipologia del naviglio, e che, in ogni caso, la capitaneria di porto e' competente a stabilire, a livello locale, l'organizzazione minima del servizio, durante lo sciopero.

15. Che, all'esito negativo dell'indagine conoscitiva, svolta dal commissario delegato, al fine di verificare la sussistenza dei presupposti per un accordo tra le parti, in materia di prestazioni indispensabili, la commissione, nella seduta del 4 febbraio 2013, con la delibera n. 13/38, riteneva di non poter procedere alla valutazione di idoneita' dell'accordo, sottoscritto in data 22 febbraio 2012 da Assorimorchiatori, Federimorchiatori e dalle segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, Uiltrasporti, e, contestualmente, disponeva l'apertura della procedura, ex art. 13, comma 1, lettera a), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, formulando una proposta di regolamentazione provvisoria.

16. Che, in data 26 febbraio 2013, Assoporti formulava le proprie osservazioni in merito alla delibera n. 13/38 della commissione, comunicando di non ritenere condivisibile l'attribuzione, in via esclusiva, ai comandanti delle singole capitanerie di porto del potere di determinare il numero di rimorchiatori che devono essere operativi in caso di sciopero; secondo l'Assoporti, infatti, tale previsione sarebbe in contrasto con il tenore letterale e lo spirito della norma contenuta nell'art. 14, comma 1-ter, della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, secondo la quale l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici e' prevista d'intesa tra l'autorita' portuale e l'autorita' marittima.

17. Che, in data 28 febbraio 2013, l'associazione Assorimorchiatori formulava le proprie osservazioni in merito alla predetta delibera; in particolare, l'associazione chiedeva di inquadrare l'elencazione delle prestazioni indispensabili, di cui all'art. 10, comma 2, della proposta, come un «criterio guida comune per individuare a livello locale le priorita' dei servizi da assicurare tramite il numero minimo di rimorchiatori necessariamente operativi»; cio' al fine di offrire il servizio di rimorchio, per ragioni di sicurezza della navigazione, a tutte le tipologie di navi; l'associazione chiedeva, altresì, di inserire nella proposta di regolamentazione provvisoria la disciplina dell'astensione collettiva dal lavoro straordinario contenuta nell'accordo del 22 febbraio 2012; ed, infine, di riformulare, sotto il profilo meramente formale, il punto 5, ultima parte, della premessa della delibera n. 13/38 che riassume la posizione espressa dall'azienda in sede di audizione, come riportato al punto 5 della premessa della presente delibera; cio' in quanto la formulazione letterale, di cui al punto 5 della delibera n. 13/38, d'anzì richiamato, rischia di essere fuorviante rispetto al concetto che l'associazione intendeva esprimere.

18. Che, in pari data, pervenivano alla commissione le osservazioni dell'associazione Federimorchiatori che segnalava, in merito alla delibera n. 13/38, i seguenti punti critici:

a) l'art. 2, comma 1, della proposta limiterebbe eccessivamente le iniziative organizzative delle aziende medesime, laddove prevede il divieto di azioni unilaterali durante le procedure di raffreddamento e, in particolare, impone alle aziende di sospendere l'applicazione di eventuali atti unilaterali che hanno dato luogo alla vertenza;

b) la proposta non disciplina la fattispecie dell'astensione dal lavoro straordinario e da altre attivita' contrattualmente dovute;

c) sarebbe utile puntualizzare il concetto di «obbligatorieta' delle movimentazioni di navi cisterne ai terminal petroliferi», di cui all'art. 10, comma 2, della proposta, al fine di evitare il rischio di elusione dell'obbligo della prestazione di rimorchio lasciando i terminal vuoti, «con enorme danno per il terminalista petrolifero, anziche' per l'azienda»;

d) nell'individuazione delle prestazioni indispensabili, di cui all'art. 10, commi 2 e 3, sarebbe opportuno coinvolgere anche le autorita' portuali, ove istituite, ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

19. Che, in merito alla proposta di regolamentazione provvisoria formulata dalla commissione, non perveniva alcuna osservazione da parte delle organizzazioni sindacali di categoria.

20. Che, con nota del 12 marzo 2013, la Direzione generale per i porti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esprimeva parere favorevole, in merito alla proposta di regolamentazione provvisoria, formulata con la delibera n. 13/38, esprimendo il proprio apprezzamento per il lavoro svolto dalla commissione.

21. Che, al fine di effettuare una verifica in merito alla disponibilita' delle parti a raggiungere un accordo, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, la commissione fissava apposite audizioni per le giornate del 9 e del 15 aprile 2013.

22. Che, nel corso dell'audizione del 9 aprile 2013, con l'associazione Assorimorchiatori, il commissario delegato chiedeva, preliminarmente, se fossero state raggiunte intese con le organizzazioni sindacali, al fine di recepire la proposta della commissione in un accordo; sul punto, l'associazione rispondeva negativamente e, in merito alla delibera, ribadiva quanto espresso con la nota del 28 febbraio 2013; il commissario delegato, con riferimento alle specifiche richieste formulate dall'associazione datoriale, comunicava di accogliere il rilievo relativo alla regolamentazione

dell'astensione dal lavoro straordinario ed alla riformulazione di cui al punto 5, ultima parte, della premessa, nel senso piu' idoneo a riassumere la posizione dell'azienda. Per quanto attiene al punto relativo alle prestazioni indispensabili, il commissario puntualizzava che l'elencazione, di cui all'art. 10 della proposta, non esclude a priori alcune tipologie di navi, ma tiene conto di un indice di essenzialita' basato sulla nozione di sicurezza. Pertanto, sostituire l'elencazione delle operazioni previste come indispensabili con un semplice criterio guida rischia di lasciare eccessivo spazio alla valutazione discrezionale delle Capitanerie di Porto, le quali, comunque, in quanto titolari, in via esclusiva, della competenza in materia di sicurezza, sono investite della responsabilita' di individuare, in via residuale, ai sensi del comma 3, ogni altra prestazione, insuscettibile di predeterminazione aprioristica, ove intervengano, caso per caso e porto per porto, condizioni di pericolosita' che rendano indifferibili le operazioni non elencate al comma 2. In proposito, il commissario chiariva che la commissione non tutela legittimi interessi di mercato, ma svolge un compito di contemperamento di diritti costituzionalmente garantiti, quali, in particolare, il diritto alla sicurezza e il diritto di sciopero. La proposta e' frutto di solide valutazioni tecniche effettuate dopo una lunga serie di audizioni interlocutorie con le parti sociali e con gli organismi istituzionalmente preposti al settore tecnico-nautico. Pertanto, l'impianto costruito non puo' essere scardinato, se non a seguito di adeguate e motivate argomentazioni, da formulare prima dell'adozione, da parte della commissione, della delibera di regolamentazione provvisoria.

23. Che, nel corso dell'audizione del 9 aprile 2013, con l'associazione Federimorchiatori, il commissario delegato chiedeva, preliminarmente, se fossero state raggiunte intese con le organizzazioni sindacali, al fine di recepire la proposta della commissione in un accordo; sul punto, l'associazione rispondeva negativamente e, in merito alla delibera, si riportava alle osservazioni gia' formulate con la nota del 28 febbraio 2013, chiedendo l'accoglimento delle istanze ivi espresse; il commissario delegato, con riferimento alle specifiche richieste formulate dall'associazione datoriale, comunicava di accogliere il rilievo relativo alla regolamentazione dell'astensione dal lavoro straordinario; mentre, rispetto al comma 1 dell'art. 2 della proposta, affermava l'importanza del divieto di azioni unilaterali, per entrambe le parti, durante le procedure di raffreddamento e di conciliazione, in quanto principio di civiltà giuridica, riservandosi, tuttavia, di semplificarne la formulazione; in relazione al punto relativo alle prestazioni indispensabili, il commissario puntualizzava che, con l'approvazione della regolamentazione provvisoria, queste ultime diventano obbligatorie e la relativa norma immediatamente vincolante per le parti. Infine, per quanto attiene alla richiesta di coinvolgere le autorità portuali e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il commissario chiariva che legge n. 84 del 1994 attribuisce all'autorità marittima una competenza esclusiva sulla materia della sicurezza del porto, con la conseguenza che ogni valutazione che attenga all'adempimento di obblighi di servizio pubblico, connessi all'esecuzione della prestazione dei servizi commerciali tecnico nautici, basata su standard il piu' possibile obiettivi ed esclusivamente legati alla sicurezza del porto, spetta a tale autorità decentrata in ogni porto, che non e' mossa da una prospettiva esclusivamente o prevalentemente commerciale. Peraltro, la previsione di poteri concorrenti renderebbe estremamente difficoltosa l'individuazione delle responsabilita' con il rischio di creare confusione in una materia molto delicata, quale quella della sicurezza. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e', invece, coinvolto nel procedimento in quanto la Direzione generale per i porti e', a livello centrale, titolare delle funzioni di regolamentazione del servizio e, quindi, sara' chiamata a formalizzare nell'apposito regolamento di rimorchio portuale, redatto ai sensi dell'art. 102 del Codice della navigazione, l'individuazione delle prestazioni indispensabili previste nella regolamentazione provvisoria della commissione, fermo restando che, in ogni caso, la decisione, in materia di sicurezza, spetta all'autorità marittima.

24. Che, nel corso dell'audizione del 15 aprile 2013, con le organizzazioni sindacali, il commissario delegato chiedeva, preliminarmente, se fossero state raggiunte intese con le associazioni datoriali, al fine di recepire la proposta della commissione in un accordo; sul punto, i rappresentanti sindacali rispondevano negativamente e, in merito alla delibera, chiedevano:

- 1) di inserire nella regolamentazione provvisoria la disciplina dell'astensione dal lavoro straordinario, recependo la relativa norma contenuta nell'accordo 22 febbraio 2012;
- 2) di subordinare sempre la individuazione delle prestazioni indispensabili alla valutazione discrezionale dell'autorità marittima, modificando, in tal senso, la formulazione letterale dell'art. 10, comma 2, della proposta, che, allo stato, appare suscettibile di interpretazioni non univoche;
- 3) di inserire, nel successivo comma 4, la locuzione «sentite le parti»;
- 4) di prevedere l'obbligo di corrispondere il 100% della retribuzione ai lavoratori comandati per la garanzia delle prestazioni indispensabili; con riferimento a tale ultimo punto, il commissario delegato precisava che la materia rientra nella esclusiva disponibilità contrattuale delle parti ed e' estranea alla delibera de qua; comunicava, altresì, di accogliere il rilievo relativo alla regolamentazione dell'astensione dal lavoro straordinario e si riservava di formulare, in maniera piu' puntuale, la norma relativa alle prestazioni indispensabili, al fine di evitare dubbi e ambiguita' interpretative.

Considerato:

1. Che l'art. 1, comma 1, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, prevede che «ai fini dell'applicazione della presente legge sono considerati servizi pubblici essenziali, indipendentemente dalla natura giuridica dei rapporti di lavoro, anche se svolti in regime di concessione o mediante convenzione, quelli volti a garantire il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, alla vita, alla salute, alla liberta' ed alla sicurezza, alla liberta' di circolazione ...».
2. Che l'art. 1, comma 2, lettera a), della predetta legge, nell'elencare i servizi ai quali si applicano le disposizioni in essa contenute, ribadisce che sono tali i servizi direttamente funzionali alla «tutela della vita, della salute, della liberta' e della sicurezza della persona» ed aggiunge il diritto all'«ambiente» ed al «patrimonio storico-artistico».
3. Che l'art. 1, comma 2, lettera b), della predetta legge richiama espressamente, per quanto concerne la tutela della liberta' di circolazione, il servizio di trasporto marittimo.
4. Che, per orientamento consolidato della dottrina e della giurisprudenza, l'elencazione dei diritti della persona costituzionalmente tutelati, contenuta nel comma 1 e nell'anzidetto frammento del comma 2, lettera a), dell'art. 1, e' tassativa; mentre meramente esemplificativo e non esaustivo e' l'elenco dei servizi pubblici essenziali, di cui al comma 2, lettere a), b), c), d), e), dell'art. 1, finalizzati al godimento dei diritti della persona ricompresi nella «fattispecie chiusa».
5. Che, ai fini dell'applicabilita' della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, non rileva la natura giuridica dell'azienda erogatrice del servizio, bensì l'incidenza del servizio sui diritti costituzionalmente protetti, individuati nel comma 1 dell'art. 1.
6. Che l'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84, del 28 gennaio 1994, come modificata dall'art. 1 della legge n. 186, del 30 giugno 2000, nel disporre il riordino della legislazione in materia portuale, qualifica espressamente «i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio» come «di interesse generale», in quanto destinati a «garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo».
7. Che la corte di cassazione, con le sentenze n. 17082 e n. 17083, dell'8 agosto 2011, richiamandosi alla valutazione operata direttamente dal legislatore nella normativa di settore (art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84, del 28 gennaio 1994), ha deciso della applicabilita' della legge n. 146 del 1990 anche al servizio di rimorchio nautico che, sebbene non espressamente citato nell'elenco (non tassativo) contenuto nell'art. 1, comma 2, della legge medesima, costituisce un servizio pubblico essenziale, non frazionabile, ai fini della esenzione dell'obbligo di preavviso, mediante la limitazione dello sciopero alle operazioni commerciali e l'esclusione dall'astensione di alcune prestazioni considerate unilateralmente indispensabili dai sindacati che proclamano lo sciopero.
8. Che le sentenze sopra menzionate, definendo il lungo contenzioso, avente ad oggetto la qualificazione giuridica del servizio di rimorchio portuale, hanno confermato la correttezza dell'interpretazione proposta dalla commissione, in materia, secondo la quale una lettura coerente della legge di regolazione dello sciopero non puo' prescindere dall'accertamento della essenzialita' del servizio complessivamente inteso, anche quando il servizio si caratterizza per essere un «servizio misto», come nel caso del rimorchio portuale.
9. Che, pertanto, non sussistono dubbi in ordine alla qualificazione del servizio di rimorchio portuale, come servizio pubblico essenziale, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, sia per la destinazione del servizio ad essere fruito dal pubblico, con conseguente coinvolgimento di un interesse generale dell'utenza, sia in relazione all'evidente collegamento teleologico del servizio con i diritti costituzionalmente garantiti alla vita, alla salute, alla liberta' e alla sicurezza della persona, alla liberta' di circolazione ed all'ambiente, di cui al medesimo art. 1; e,

inoltre, che il carattere commerciale o lo scopo mercantile di un'operazione di rimorchio non è dirimente, considerato che la finalizzazione al profitto dell'attività non modifica la natura del servizio, escludendolo dall'area dei servizi pubblici essenziali.

10. Che, infatti, la destinazione del servizio all'utente «nave», in occasione del suo arrivo o della sua partenza dal porto, è finalizzata non solo ad assicurarne il transito, la manovra e la sosta in condizioni di sicurezza, e, quindi, la sicurezza della navigazione nei porti e nelle zone adiacenti, ma anche a garantire la sicurezza delle infrastrutture portuali, delle persone e, non da ultimo, dell'ambiente.

11. Che l'accordo sottoscritto dalle parti, in data 22 febbraio 2012, all'esito del procedimento giurisdizionale, nell'intento di dare attuazione a quanto disposto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, pur contenendo una regolamentazione delle procedure di raffreddamento e di conciliazione e delle altre misure dirette a consentire gli adempimenti di cui al comma 1 dell'art. 2 della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, è totalmente carente sotto il profilo della individuazione delle prestazioni indispensabili.

12. Che, sulla regolamentazione della materia delle prestazioni indispensabili, le parti, nel corso delle audizioni, hanno apertamente manifestato il contrasto esistente tra le rispettive posizioni e la difficoltà al raggiungimento di un'intesa condivisa.

13. Che l'invito rivolto alle parti a compiere un ulteriore sforzo per pervenire ad un accordo e la contestuale proposta, formulata dal commissario delegato, a seguito delle criticità rilevate, di istituire presso la commissione un tavolo tecnico, al fine di appianare le divergenze, sono stati disattesi dalle parti.

14. Che l'art. 2, comma 2, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, dispone che «le amministrazioni e le imprese erogatrici dei servizi, nel rispetto del diritto di sciopero e delle finalità indicate nel comma 2 dell'art. 1, ed in relazione alla natura del servizio ed alle esigenze della sicurezza, nonché della salvaguardia dell'integrità degli impianti, concordano nei contratti collettivi e negli accordi ... le prestazioni indispensabili che sono tenute ad assicurare nell'ambito dei servizi di cui all'art. 1, le modalità e le procedure di erogazione e le altre misure dirette a consentire gli adempimenti di cui al comma 1 del presente articolo».

15. Che, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, la commissione «valuta ... l'idoneità delle prestazioni indispensabili, delle procedure di raffreddamento e di conciliazione e delle altre misure individuate ai sensi del comma 2 dell'art. 2, a garantire il contemperamento dell'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati».

16. Che, alla luce delle disposizioni sopra enunciate, la determinazione delle prestazioni indispensabili costituisce un contenuto necessario degli accordi, poiché la legge affida alle discipline di settore, in via prioritaria, l'individuazione delle prestazioni che, nel rispetto dei criteri generali e limiti legali, devono tener conto della peculiarità di ciascun servizio essenziale, al fine di assicurare un adeguato contemperamento degli interessi in conflitto.

17. Che, pertanto, il giudizio valutativo espresso dalla commissione deve avere ad oggetto, innanzitutto, la materia delle prestazioni indispensabili, quale principale strumento per garantire il contemperamento degli interessi dei lavoratori e dei cittadini-utenti, la cui previsione e adeguatezza è imprescindibile, ai fini della valutazione di idoneità dell'accordo.

18. Che, pertanto, fermo restando l'auspicio (alla realizzazione del quale sono essenzialmente volte le iniziative di consultazione e di verifica che la commissione ha avviato nel settore del rimorchio portuale) che anche l'aspetto in questione trovi regolamentazione attraverso lo strumento prioritario dell'accordo fra le parti, appare indifferibile una compiuta regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero dei lavoratori addetti al servizio di rimorchio portuale, che assicuri un adeguato contemperamento fra il diritto di sciopero e i diritti degli utenti ed una efficace protezione di entrambe le posizioni giuridiche.

19. Che, in mancanza di accordo tra le parti, o qualora non giudichi idonee le misure individuate dalle parti nell'accordo, la commissione sottopone a quest'ultima una «proposta sull'insieme delle prestazioni, procedure e misure da considerare indispensabili», ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), primo inciso, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni.

20. Che, quanto alle procedure di raffreddamento e di conciliazione, alla proclamazione ed al preavviso, alla durata, agli intervalli e ai periodi di franchigia, e' opportuno riproporre, nella sostanza, i contenuti della regolamentazione concordata dalle parti, in data 22 febbraio 2012, essendo quest'ultima sufficientemente articolata, in relazione agli istituti trattati.

21. Che, per quanto attiene alle prestazioni indispensabili, gli approfondimenti tecnici, effettuati nel corso dell'attività istruttoria condotta dal commissario delegato, in merito al servizio di rimorchio portuale ed ai profili relativi alla sicurezza, hanno evidenziato la inadeguatezza di una ipotesi di regolamentazione nazionale unitaria, dovendosi definire la nozione di «messa in sicurezza» con riferimento alla singole realtà portuali.

22. Che, infatti, la normativa vigente nel settore dei servizi tecnico-nautici attribuisce i compiti in materia di sicurezza alle singole autorità locali, senza definirne aprioristicamente i criteri, dovendosi diversificare i piani di security, in relazione a specificità che vanno gestite localmente con riferimento ad una pluralità di variabili, quali le caratteristiche morfologiche e strutturali del porto, le conformazioni dei bacini portuali e dei fondali, la tipologia di traffico o carico, le caratteristiche delle navi da rimorchiare, il numero di rimorchiatori presenti nei porti, le condizioni meteo-marine e ogni altro evento imprevedibile che determini una situazione di rischio per la sicurezza delle persone, della navigazione, per quella portuale e per la salvaguardia dell'ambiente e dell'ecosistema marino.

23. Che, con particolare riferimento alle competenze in materia di sicurezza, gli articoli 17 e 18 del Codice della navigazione individuano nell'autorità marittima l'organo dell'amministrazione avente tutte le competenze generali e residue, nella materia della navigazione, compreso il potere di «regolare e vigilare secondo le disposizioni del regolamento, l'entrata e l'uscita, il movimento, gli ancoraggi e gli ormeggi delle navi» (articoli 62 e 63 del codice della navigazione), nonché di intervenire in casi di emergenza, con conseguente utilizzo dei prestatori di servizi, quali ausiliari dell'autorità marittima e un generale potere di provvedere per tutto quanto concerne «la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze» (art. 81 del Codice della navigazione), compreso l'impiego di navi per il soccorso (art. 70 del Codice della navigazione).

24. Che, in relazione ai medesimi profili, i commi 1 e 1-bis dell'art. 14 della legge n. 84, del 28 gennaio 1994, e successive modificazioni, attribuiscono all'autorità marittima le funzioni di polizia e di sicurezza previste dal Codice della navigazione e dalle leggi speciali e, con specifico riferimento ai servizi tecnico-nautici, riconoscono alla medesima autorità il potere di imporre il servizio agli utenti portuali per esigenze della navigazione e del porto, rendendone obbligatorio l'impiego; con la conseguenza che i prestatori dei servizi medesimi assumono le caratteristiche di ausiliari dell'autorità pubblica e di polizia del porto, con l'assunzione, da parte degli stessi, di vincoli e obblighi nell'interesse generale.

25. Che, alla luce di quanto rappresentato, in sede di proposta di regolamentazione provvisoria, con riferimento alla materia delle prestazioni indispensabili, avuto riguardo al diretto o potenziale coinvolgimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati, quali quelli alla vita, alla salute ed all'integrità fisica, alla libertà ed alla sicurezza, all'ambiente, si ravvisa l'opportunità di dettare due livelli di garanzia:

a) norme generali di tutela, attraverso una elencazione delle operazioni che i prestatori dei servizi tecnico-nautici devono assicurare, in caso di sciopero, sulla base di generali e predeterminati indici di rischio per la sicurezza;

b) un livello di dettaglio, eventuale e non suscettibile di una specifica determinazione aprioristica, rimesso alla valutazione discrezionale dei comandanti delle singole capitanerie di porto, in relazione alle esigenze di sicurezza dettate da particolari condizioni di rischio e/o di pericolosità, variabili in funzione delle specifiche realtà locali; i comandanti delle capitanerie di porto dovranno provvedere, altresì, alla individuazione del numero dei rimorchiatori che devono essere operativi in caso di sciopero, con riferimento a ciascun porto; ciò in ragione dell'esclusività della competenza e della responsabilità decisionale attribuita all'autorità marittima, in materia di sicurezza, dalla normativa di settore.

26. Che tale articolato sistema di garanzia appare il più idoneo ad assicurare un adeguato contemperamento fra il diritto di sciopero ed i diritti degli utenti, potendo incidere i soggetti sindacali che proclamano lo sciopero ed i lavoratori che esercitano il relativo diritto sulla tempistica dell'operatività portuale, senza che vengano compromesse, tuttavia, le fondamentali esigenze di sicurezza.

27. Che, nel corso delle audizioni fissate con le associazioni datoriali Assorimorchiatori e Federimorchiatori e le organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL e Uiltrasporti in data 9 e 15 aprile 2013, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, si è verificato che non sussiste, allo stato attuale,

alcuna possibilita' che le parti addivengano alla conclusione di un accordo sulle prestazioni indispensabili e sulle altre misure da erogare in caso di sciopero.

28. Che, dall'attenta analisi delle osservazioni formulate dalle parti interessate, in merito alla delibera n. 13/38, e' stato possibile trarre indicazioni utili, tali da consentire una parziale revisione della proposta, formulata nella seduta del 4 febbraio 2013, con riguardo:

alla disciplina dell'astensione dal lavoro straordinario, recependo la relativa norma contenuta nell'accordo 22 febbraio 2012, entro i limiti previsti dalle delibere di indirizzo della commissione in materia;

al divieto di azioni unilaterali, per entrambe le parti, durante le procedure di raffreddamento e di conciliazione, eliminando ulteriori specificazioni;

ad una formulazione letterale piu' rigorosa dei commi 2 e 3 dell'art. 10 della proposta, in materia di prestazioni indispensabili, al fine di fugare i dubbi interpretativi, emersi nel corso delle audizioni con le parti, e di chiarire, in maniera inequivocabile, il carattere di immediata precettivita' della norma contenuta nel comma 2 dell'art. 10 e la conseguente obbligatorieta' delle prestazioni indispensabili ivi individuate, indipendentemente dalla valutazione dell'autorita' marittima.

Formula

ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera a), primo inciso, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, la seguente regolamentazione provvisoria: regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili, delle procedure di raffreddamento e di conciliazione e delle altre misure individuate, ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, nel servizio di rimorchio portuale.

Art. 1

Campo di applicazione

1. Salvi gli effetti di future riorganizzazioni del settore, la presente regolamentazione si applica alle astensioni collettive dalle prestazioni, a fini di protesta o di rivendicazioni di categoria, dei lavoratori addetti al servizio di rimorchio portuale, di cui all'art. 101 del Codice della navigazione, rientrante tra i «servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo», ai sensi dell'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, come modificato dall'art. 1 della legge n. 186, del 30 giugno 2000, in quanto volto a garantire il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, alla vita, alla salute, alla liberta' ed alla sicurezza, alla liberta' di circolazione, alla tutela dell'ambiente (e dell'ecosistema marino), di cui all'art. 1, commi 1 e 2, lettera a), primo inciso, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni.

Art. 2

Procedure di raffreddamento e di conciliazione

1. Divieto di azioni unilaterali: durante le procedure di cui al presente articolo, le parti eviteranno di porre in essere azioni unilaterali.

2. Ambito di applicazione: in ogni caso, l'attivazione delle procedure di cui al presente articolo, la partecipazione alle stesse e la sottoscrizione dei relativi verbali non producono alcun effetto, ai fini della titolarita' negoziale delle organizzazioni sindacali partecipanti alle procedure medesime.

3. Vertenze a carattere aziendale o locale: il soggetto collettivo che promuove uno stato di agitazione, prima della proclamazione di sciopero, deve avanzare richiesta di incontro all'azienda, specificando, per iscritto, l'oggetto della rivendicazione. Le motivazioni contenute nella comunicazione devono corrispondere a quelle dell'eventuale proclamazione dello sciopero.

Entro cinque giorni dalla richiesta, l'azienda procede alla formale convocazione. L'incontro di apertura del confronto deve avvenire entro e non oltre i successivi cinque giorni.

Il tentativo di conciliazione deve concludersi entro cinque giorni dalla data di apertura del confronto. Decorso inutilmente tale termine, le procedure si intendono esaurite con esito negativo.

Se l'azienda non convoca il soggetto collettivo richiedente, decorsi i cinque giorni dal ricevimento della comunicazione, la fase si intende esaurita.

Il tentativo deve, in ogni caso, esaurirsi entro i dieci giorni lavorativi successivi alla richiesta.

Del tentativo di conciliazione viene redatto verbale che, sottoscritto dalle parti, e' inviato alla commissione di garanzia.

In caso di esito positivo della procedura, il verbale deve contenere l'espressa dichiarazione di revoca dello stato di agitazione. In caso di esito negativo, nel verbale devono essere indicate le ragioni del mancato accordo.

4. Vertenze a carattere nazionale o relative al rinnovo del CCNL: con le stesse procedure e modalita' di cui al comma precedente, nel caso di controversia nazionale, la comunicazione dello stato di agitazione deve essere indirizzata, a cura del soggetto collettivo che lo promuove, all'associazione nazionale datoriale del settore interessata che provvedera' alla convocazione, nei termini previsti nel comma 3.

5. Sanzionabilita' del comportamento delle parti: l'omessa convocazione da parte dell'azienda o il rifiuto di partecipare all'incontro, da parte del soggetto sindacale che lo abbia richiesto, nonche' il comportamento delle parti durante l'esperimento delle procedure potranno essere oggetto di valutazione da parte della commissione, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettere c), d), h), i), m), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni.

6. Efficacia: nell'ambito della stessa vertenza sindacale, sia nazionale che aziendale/locale, ai fini della proclamazione di un'azione di sciopero, le procedure di raffreddamento e di conciliazione devono essere ripetute nel solo caso in cui siano trascorsi piu' di novanta giorni dalla conclusione delle procedure medesime.

Art. 3

Preavviso

1. Ai fini della comunicazione all'utenza e della predisposizione delle misure necessarie all'erogazione delle prestazioni indispensabili, la proclamazione di sciopero deve essere comunicata per iscritto, se l'astensione ha rilievo locale o aziendale, alle aziende interessate, al prefetto, all'autorita' marittima, all'autorita' portuale (se presente), territorialmente competenti, alla commissione di garanzia ed all'Osservatorio sui conflitti sindacali, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un preavviso minimo di dieci giorni.

Se lo sciopero ha rilievo nazionale, la relativa comunicazione deve essere data, nei termini e secondo le modalita' sopra indicate, alle associazioni nazionali datoriali del settore, al Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, alla commissione di garanzia ed all'Osservatorio sui conflitti sindacali, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. E' fatto salvo quanto disposto dall'art. 2, comma 7, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, nei casi di astensioni dal lavoro in difesa dell'ordine costituzionale, o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumita' e della sicurezza dei lavoratori.

Art. 4

Requisiti dell'atto di proclamazione

1. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 5, comma 4, ogni atto di proclamazione deve avere ad oggetto una singola azione di sciopero. Il soggetto collettivo che proclama un'astensione dal lavoro, in relazione allo stesso bacino di utenza, puo' procedere ad una nuova proclamazione solo dopo l'effettuazione dello sciopero precedentemente indetto. L'atto di proclamazione deve contenere l'indicazione della data, dell'ora di inizio e termine, della durata, delle modalita' di attuazione e delle motivazioni dell'astensione collettiva dal lavoro. Nell'atto di proclamazione deve, inoltre, essere indicata la data di esperimento delle procedure di raffreddamento e di conciliazione.

Art. 5 Durata

1. La prima azione di sciopero non puo' avere una durata superiore a dodici ore.
 2. Le astensioni successive alla prima, relative alla stessa vertenza, non possono superare la durata di ventiquattro ore.
 3. Le astensioni devono comunque svolgersi in un unico periodo di durata continuativa.
 4. Le astensioni dal lavoro consistenti nel diniego dello svolgimento di lavoro supplementare e straordinario sono equiparate allo sciopero e soggiacciono alle ordinarie regole in materia di procedure di raffreddamento e di preavviso, mentre la durata massima e' di diciotto giorni consecutivi.
- La proclamazione, con un unico atto, di un'astensione dal lavoro straordinario o supplementare e di un'astensione dall'ordinaria prestazione di lavoro puo' avvenire soltanto se quest'ultima e' contenuta nel periodo interessato dall'astensione dallo straordinario; l'eventuale astensione dall'ordinaria prestazione di lavoro e' calcolata come giornata di astensione dal lavoro straordinario, ai fini del computo dei 18 giorni di durata massima di quest'ultima.

Art. 6 Intervallo tra azioni di sciopero

1. In ogni singolo porto, a prescindere dalla materia oggetto della controversia, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo, da parte dello stesso soggetto sindacale, deve intercorrere un intervallo di almeno un giorno.
2. Tra due azioni di sciopero proclamate da soggetti sindacali diversi, che incidono sullo stesso servizio finale e sullo stesso bacino di utenza, deve intercorrere un intervallo di almeno dieci giorni.
3. Tra due periodi di astensione dal lavoro straordinario e supplementare, o tra uno sciopero ordinario (non ricadente nei diciotto giorni di astensione dallo straordinario) ed un'astensione dal lavoro straordinario, da chiunque proclamati, devono intercorrere almeno dieci giorni.

Art. 7 Revoca e sospensione

1. Salvo il caso di accordo, di intervento da parte della commissione di garanzia o dell'autorita' competente ad emanare l'ordinanza di cui all'art. 8 della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, la revoca spontanea dello sciopero deve essere comunicata agli stessi soggetti destinatari dell'atto di proclamazione almeno cinque giorni prima della data di inizio dell'astensione dal lavoro.
- La revoca sara' considerata operata su richiesta della commissione di garanzia, ai fini previsti dall'art. 2, comma 6, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, solo se comunicata entro cinque giorni dalla ricezione del provvedimento della commissione medesima.
- Al riguardo, le aziende procedono alle comunicazioni all'utenza, previste dall'art. 2, comma 6, della legge citata, almeno cinque giorni prima dell'inizio dello sciopero.

Art. 8 Franchigie ed esclusioni

1. E' esclusa l'effettuazione di scioperi nei seguenti periodi di piu' intenso traffico interno e internazionale:
dal 21 dicembre al 7 gennaio;
dal 5 agosto al 25 agosto;
nelle tre giornate che precedono e che seguono la Pasqua;
nelle tre giornate che precedono e che seguono le giornate di consultazione elettorale nazionale, europea, regionale e amministrativa generale, ivi compresi gli eventuali turni di ballottaggio;
nella giornata precedente e in quella seguente le giornate di consultazione elettorale amministrativa, limitatamente al porto interessato alla consultazione, ivi compresi gli eventuali turni di ballottaggio.
2. Le strutture regionali e territoriali competenti eviteranno di proclamare scioperi in concomitanza con manifestazioni che riguardano direttamente i porti, o le relative citta', interessati dall'azione di protesta.

Art. 9 Avvenimenti eccezionali

1. In caso di avvenimenti eccezionali, di particolare gravita', o di calamita' naturali, gli scioperi, di qualsiasi genere dichiarati od in corso di effettuazione, sono immediatamente sospesi, senza dare applicazione ai provvedimenti previsti per le revocche tardive.

Art. 10 Individuazione delle prestazioni indispensabili

1. In via prioritaria vanno rispettati inderogabilmente tutti i provvedimenti adottati dall'autorita' marittima, con riferimento all'ambito portuale di propria pertinenza, sul presupposto della competenza e della conseguente responsabilita' decisionale, ad essa attribuita dal legislatore in materia di sicurezza e di polizia marittima (articoli 62, 63, 70, 81 del Codice della navigazione, art. 14 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, e successive modificazioni), nonche' quelli adottati dalla autorita' medesima, ai sensi della normativa vigente, per garantire l'ordine e la sicurezza della navigazione e del porto e/o per far fronte a situazioni di emergenza, cui i prestatori dei servizi tecnico-nautici sono tenuti, in qualita' di ausiliari dell'autorita' pubblica.

Tali situazioni di emergenza riguardano i casi di incendi in porto o in rada, avaria, assistenza e soccorso a navi e persone in condizioni di pericolo negli spazi portuali e nelle aree marittime adiacenti, recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione, recupero di navi che hanno perso l'ormeggio e ogni altra ipotesi valutata rilevante, ai fini della sicurezza, dall'autorita' marittima.
2. I soggetti sindacali che proclamano lo sciopero, i lavoratori che esercitano il relativo diritto, le imprese che erogano il servizio devono garantire, durante lo sciopero, le seguenti operazioni, in relazione a generali e predeterminati indici di rischio per la sicurezza:
 - a) movimentazioni nei porti, rade, terminali petroliferi delle navi, in arrivo o in partenza, aventi a bordo le seguenti merci pericolose: prodotti petroliferi, prodotti chimici, esplosivi, gas;
 - b) movimentazioni di navi da/per l'ormeggio/rada, in presenza di condizioni meteo marine particolarmente avverse, o di qualsiasi evento straordinario che riguarda le navi e gli impianti ad esse collegati;
 - c) movimentazioni di navi passeggeri e servizi strumentali ai trasporti da e per le isole;
 - d) operativita' per tutta la durata giornaliera prevista dal Regolamento di servizio del cosiddetto «rimorchiatore di guardia», il quale, quando non impegnato in operazioni di emergenza, soccorso o salvataggio, puo' essere adibito all'espletamento delle altre prestazioni indispensabili di cui al presente comma.
 3. I soggetti sindacali che proclamano lo sciopero, i lavoratori che esercitano il relativo diritto, le imprese che erogano il servizio devono assicurare, altresì, durante lo sciopero, ogni altra operazione, non ricompresa nell'elenco di cui al comma 2 e riguardante anche navi diverse da quelle individuate nel predetto comma 2, valutata indifferibile dall'autorita' marittima competente e disposta da quest'ultima, con proprio provvedimento, con riferimento a ciascun porto, per ragioni di sicurezza, non predeterminabili, dettate da particolari condizioni di pericolosita', avuto riguardo alla tipologia di merci movimentate, alla tipologia di traffico, alla stazza e caratteristica della nave, alle caratteristiche orografiche e morfologiche del territorio, alla conformazione dei bacini portuali e dei fondali, alle infrastrutture portuali,

nonche' ad eventuali, ulteriori variabili legate ad ogni singola realta' portuale. Per navi diverse da quelle individuate nel predetto comma 2 si intendono, salvo eventuali ulteriori determinazioni dell'autorita' marittima, navi che trasportano animali vivi, merci deperibili, beni di prima necessita', tra cui l'approvvigionamento energetico, navi militari nazionali ed estere, navi portacontainer che trasportano merci promiscue.

Devono essere, inoltre, assicurate tutte le prestazioni, richieste dall'autorita' marittima, finalizzate a rimuovere rischi, in materia di sicurezza, derivanti da situazioni di congestionamento degli specchi acquei portuali, indipendentemente dal carico e dalla tipologia delle navi.

4. Al fine di garantire le prestazioni indispensabili di cui ai commi 1, 2 e 3, in funzione delle caratteristiche tecnico-nautiche di ciascun porto, il numero minimo dei rimorchiatori, che devono essere operativi in caso di sciopero, e' stabilito, con ordinanza, dai Comandanti delle singole Capitanerie di porto, quali autorita' «terze» rispetto alla materia della navigazione.

Art. 11

Individuazione dei lavoratori da inserire nel piano delle prestazioni indispensabili

Il personale necessario all'espletamento delle prestazioni indispensabili, previste dalla legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, e' quello normalmente incluso in ciascun turno di lavoro e previsto da tabella d'armamento, riferito al numero minimo di rimorchiatori, di cui al comma 4 dell'art. 10, salve le eventuali sostituzioni per i casi di forza maggiore.

Invita

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per i porti, a dare formale comunicazione del presente provvedimento a tutte le Capitanerie di porto e a disporre i provvedimenti conseguenti all'adozione della regolamentazione provvisoria.

Dispone

la notifica della presente delibera alle segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL, Uiltrasporti, alle associazioni datoriali Assorimorchiatori e Federimorchiatori.

Dispone altresì

la notifica della presente delibera al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per i porti - Divisione 3, e Direzione generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, ad Assoport, la trasmissione alle organizzazioni dei consumatori e degli utenti, di cui all'art. 137 del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, e successive modificazioni, nonche', per conoscenza, ai Presidenti delle Camere e al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'art. 13, comma 1, lettera n), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni.

Roma, 20 maggio 2013

Il Presidente: Alesse