CAMERA DEI DEPUTATI N. 1910-A

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(Relatore: **LUCCHESI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 12 luglio 1984 (Stampato n. 808)

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(CRAXI)

E DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

(CARTA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO

(GORIA)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(LONGO)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 16 luglio 1984

—

Conversione in legge del decreto-legge 19 giugno 1984, n. 242, concernente interventi a favore del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali

Presentata alla Presidenza il 25 luglio 1984

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La crisi della portualità nazionale (nel cui ambito si collocano i problemi relativi al funzionamento del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali) ha per certo origini remote ma è esplosa in maniera drammatica negli ultimi anni in contemporanea con la caduta mondiale dei traffici marittimi (e dei noli), con l'introduzione di nuove tecnologie, con la progressiva affermazione sul mercato mondiale di alcuni paesi emergenti, con l'adozione di normative sostanzialmente protezionistiche o finalizzate ad ottenere « riserve di carico » da parte di alcuni di questi.

Troppi porti permanentemente concorrenti tra di loro (in una situazione resa più grave dalla mancanza di una logica di programmazione e dalla sistematica adozione di « interventi a pioggia » dispersivi ed inutili), ma complessivamente incapaci di reggere la concorrenza rispetto alle strutture portuali del Nord Europa e della stessa Area mediterranea, pongono oggi Parlamento e Governo di fronte alla necessità di adottare scelte coraggiose, senza ulteriori indugi o dilazioni.

Tale esigenza – nel breve periodo – deve essere riferita anche alle scelte operate attraverso il F.I.O., che rappresenta realisticamente l'unico concreto strumento di intervento fino alla auspicata adozione di un « Piano » di investimenti finalizzati.

Per l'utilizzo dei fondi del F.I.O. (tenendo conto che le esigenze della portualità italiana sono state sinora sostanzialmente accantonate) si sottolinea l'opportunità di privilegiare, secondo la logica della concentrazione degli interventi, quegli scali che, per opere completate o in fase di completamento o per situazioni oggettive, siano realisticamente in grado di realizzare condizioni di funzionalità analoghe ai porti del Nord Europa o della stessa Francia, nella sua parte mediterranea.

Nel contesto della crisi cui si è fatto cenno, si è posta l'esigenza (come peraltro è avvenuto in altri paesi ad alto tasso di industrializzazione) di una consistente riduzione degli esistenti organici di Compagnie lavoratori portuali, Enti porto, Aziende mezzi meccanici, riduzione per la quale si è deciso di provvedere (decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito nella legge n. 230 del 23 maggio 1983) attraverso modalità di esodo agevolato, finalizzato a raggiungere una situazione di equilibrio tra volume dei traffici e numero degli addetti. Sostanzialmente oggi ci troviamo a scontare errori di conduzione, previsioni sbagliate, assunzioni di personale sovradimenzionate rispetto alle prevedibili esigenze (soprattutto in scali che marcavano da tempo traffici stazionari se non addirittura in diminuzione), ma anche una organizzazione del lavoro assolutamente anacronistica.

Alla necessità di rivedere tale organizzazione del lavoro si era cercato di dare un contributo attraverso la legge 17 febbraio 1981, n. 26, con norme intese a responsabilizzare, in misura maggiore rispetto al passato, i lavoratori portuali sul funzionamento del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, una scelta che oggi va riguardata serenamente con spirito critico perché difatti i vecchi ruoli non sono stati superati, tanto che, al manifestarsi della crisi cui si è fatto riferimento, il « Fondo » è precipitato in una spirale involutiva di difficile controllo (si presume per il 1984 un *deficit* intorno ai 150 miliardi di lire).

Da qui la necessità di interventi finalizzati a non rendere irreversibile la crisi in atto (già con la legge n. 230, al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali venne assegnato un contributo di 25 miliardi).

L'intervento di cui al presente provvedimento (che concede al « Fondo » un con-

tributo straordinario di 35 miliardi) tiene peraltro conto della opportunità di « compensare » alcune riduzioni tariffarie riguardanti operazioni di carico e scarico per merci trasportate da navi traghetto o *roll-on/roll-off* o portacontenitori in servizio fra i porti della Penisola e delle isole, riduzioni operate a seguito di una direttiva ministeriale, nonché dalle modalità di funzionamento del « Fondo » stesso che riceve il gettito di addizionali tariffarie e provvede alla corresponsione di provvidenze economiche ai lavoratori portuali, compresa quella del salario garantito.

La Commissione di merito ha sostanzialmente concordato con il Relatore su alcune valutazioni critiche di carattere generale ma anche sulla opportunità di questa misura urgente, per la quale si chiede il consenso della Camera dei deputati nello stesso testo già approvato dal Senato della Repubblica, anche in relazione allo stato di malessere in atto presente sui porti italiani ed alle agitazioni in corso che rischiano di penalizzare la stagione turistica soprattutto nel delicato settore dei collegamenti con le isole.

Tuttavia tale approvazione avrebbe scarso significato se la stessa non fosse collegata ad una iniziativa coraggiosa e di carattere organico sui problemi dei porti italiani e più in generale della marineria nazionale, iniziativa che può trovare spazi solo se si afferma una nuova consapevolezza della importanza dei traffici marittimi per l'economia del paese.

LUCCHESI, *Relatore.*

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE	TESTO DELLA COMMISSIONE
ARTICOLO UNICO.	ARTICOLO UNICO.
È convertito in legge il decreto-legge 19 giugno 1984, n. 242, concernente interventi a favore del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali.	*Identico.*

Decreto-legge 19 giugno 1984, n. 242, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 168 del 20 giugno 1984.*

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di adottare immediate misure finanziarie per il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, al fine di compensare il minor gettito tariffario conseguente alle agevolazioni previste per rendere concorrenziali i servizi dei porti nazionali e consentire allo stesso Fondo lo svolgimento dei compiti istituzionali;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 19 giugno 1984;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA:

il seguente decreto:

Art. 1.

1. A rimborso dei maggiori oneri sostenuti dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali dal 10 settembre 1980 al 31 dicembre 1983 per le agevolazioni tariffarie a favore delle navi traghetto e navi *roll-on/roll-off* in servizio fra i porti della penisola e le isole, è concesso al Fondo stesso, nell'anno 1984, un contributo straordinario di lire 35 miliardi da iscriversi nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario medesimo.

2. All'onere di lire 35 miliardi derivante dall'applicazione del precedente comma 1 si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento predisposto per « Nuove norme sull'organizzazione del Corpo degli agenti di custodia ».

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

Art. 2.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello 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 inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 giugno 1984

PERTINI

CRAXI — CARTA — GORIA — LONGO

Visto, *il Guardasigilli*: MARTINAZZOLI