

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro della Marina Mercantile**

(CARTA)

di concerto col **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(DE MICHELIS)

col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(LONGO)

e col **Ministro del Tesoro**

(GORIA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 LUGLIO 1984

Modifiche al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, ed alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, recanti misure per fronteggiare la situazione nei porti

ONOREVOLI SENATORI. — La situazione dei traffici portuali, che negli ultimi anni ha subito una forte contrazione, non presenta segni di ripresa. La riduzione del traffico continua a manifestarsi non solo nei grandi porti, ma anche nei porti alternativi che negli anni passati avevano presentato una movimentazione di merci in fase ascendente.

Infatti, l'avviamento medio mensile nazionale dei lavoratori portuali, che nel 1980 era di 13,79 giornate lavorate, è passato nel

1981 a 11,44 giornate, nell'anno 1982 a 10,80 giornate, nell'anno 1983 a circa 9 giornate.

Il calo dei livelli occupazionali delle maestranze portuali non dipende soltanto dalla contrazione dei traffici, ma anche dall'introduzione in questo settore di nuovi sistemi tecnologici, che riducono sempre di più l'impiego degli uomini.

L'avvento, infatti, dei *containers*, dell'unificazione dei carichi (pre-imbragatura, pallettizzazione, slingature), lo sviluppo delle

navi traghetto, delle navi *roll-on/roll-off*, hanno rivoluzionato la dinamica dell'operazione portuale, portando ad una riduzione di impiego di uomini nella composizione delle squadre.

L'emergere e il sussistere di fattori, che hanno determinato un impiego ridotto di manodopera portuale, hanno spinto il Governo, con l'accordo delle parti sociali, alla emanazione di un provvedimento legislativo diretto a fronteggiare la crisi dei porti. Con il decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230 è stato previsto, in analogia a quanto verificatosi in porti stranieri (esempio Londra e Liverpool), il pensionamento anticipato di 3.500 lavoratori delle compagnie e gruppi portuali, rispetto alle 21.000 unità operanti nel settore, e di 1.500 dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, rispetto agli 8.000 dipendenti.

La riduzione delle predette forze lavorative, già iniziata nel corso dell'anno corrente con il pensionamento anticipato di circa 1.090 unità, la fissazione del salario garantito nella misura dell'80 per cento della giornata lavorata base e dell'elemento distinto della retribuzione, l'erogazione, da parte dello Stato, di un contributo straordinario a favore del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali e degli enti portuali sembrano tuttavia, a distanza di un anno dall'emanazione della predetta legge, insufficienti a contenere la lievitazione dei costi portuali e a sostenere una politica di rilancio dei porti nazionali.

Inoltre il persistere della crisi economica e della conseguente recessione delle attività portuali si riflette negativamente anche sul Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, di cui alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, contribuendo ad aumentare la conflittualità nell'ambito dei porti nazionali.

Infatti, il Fondo, in base al principio della mutualità, riceve il gettito delle addizionali percentuali delle tariffe compensative delle prestazioni dei lavoratori portuali in re-

lazione a determinati istituti previsti a favore dei lavoratori medesimi e, contemporaneamente, provvede alla corresponsione delle provvidenze economiche, compresa quella del salario garantito, loro dovute.

La riduzione quindi delle entrate, stante la recessione dei livelli occupazionali delle maestranze portuali, ha determinato, in questi ultimi anni, un andamento della gestione economico-finanziaria del Fondo, caratterizzata da elementi preoccupanti, che non accennano a diminuire, nonostante i provvedimenti adottati con la citata legge n. 230 del 1983.

Il Fondo, infatti, che al 31 dicembre 1980 aveva presentato un avanzo d'amministrazione di circa 63 miliardi, ha chiuso gli esercizi 1981 e 1982 con disavanzi economici rispettivamente di 44,6 e di 66,6 miliardi. Alla fine dell'esercizio 1983 è previsto un disavanzo economico di competenza di circa 52 miliardi riducibili a circa 17 miliardi, tenendo conto del contributo straordinario statale di 25 miliardi, ai sensi della legge n. 230 del 1983, e del rimborso da parte dell'INPS di circa 10 miliardi riguardante la fiscalizzazione degli oneri sociali.

Pertanto, tenuti presenti i disavanzi accumulatisi negli esercizi precedenti e quello previsto per il 1984 di lire 99 miliardi circa, al termine dell'esercizio dell'anno in corso il disavanzo di amministrazione del Fondo ammonterà a lire 185,500 miliardi circa, pari ad oltre la metà delle entrate previste.

La gravità della situazione economico-finanziaria è tale che il Fondo non ha le disponibilità necessarie per poter provvedere ai compiti istituzionali, creando malumori e agitazioni tra i lavoratori portuali e mettendo altresì in crisi il sistema mutualistico, sul quale si basa la legge istitutiva del Fondo medesimo.

Anche la messa in quiescenza dei lavoratori portuali in attuazione alla citata legge n. 230 del 1983 si sta svolgendo con difficoltà a causa degli ostacoli continui posti dagli istituti di credito: i lavoratori portuali, passati attualmente a 19.000 unità, a seguito del pensionamento anticipato di circa

1.090 elementi, continuano a costituire una forza-lavoro in esubero e un onere pesante per la già grave situazione economico-finanziaria del Fondo.

Allo scopo, quindi, di pervenire al riequilibrio finanziario della gestione del Fondo, e sbloccare l'agitazione in atto nei porti e porre in atto gli strumenti idonei per rilanciare l'economia portuale, è stato predisposto l'unito disegno di legge.

Con l'emananda normativa si intende apportare le necessarie modifiche alla citata legge n. 26 del 1981 e alla legge n. 230 del 1983, dando maggiori poteri di controllo all'autorità vigilante con la potestà di intervenire anche nell'ambito della gestione del Fondo in presenza di situazioni di particolare gravità, attraverso l'adozione di idonei provvedimenti amministrativi concernenti anche l'eventuale riduzione dello stesso trattamento economico previsto contrattualmente a favore dei lavoratori portuali.

Con l'allegato disegno di legge si interviene, altresì, sulla consistenza organica della manodopera portuale, pervenendo ad una eventuale modifica delle attuali dotazioni organiche e ponendo fuori produzione tutta la manodopera portuale che risulti in esubero e che verrebbe assoggettata al trattamento di integrazione salariale, previsto per i settori in crisi.

A carico dello Stato viene, infine, posto l'onere concernente il pensionamento anticipato dei restanti 2.500 lavoratori portuali a decorrere dall'inizio del prossimo anno (anzichè del solo contributo sugli interessi dei mutui, come previsto dalla legge n. 230 del 1983), allo scopo di agevolare al massimo l'operazione in questione, che ha trovato finora grossi ostacoli da parte degli istituti di credito e che, stante l'indisponibilità finanziaria del Fondo, potrebbe venire vanificata.

D'altra parte l'erogazione dei contributi in questione a favore del Fondo da parte dello Stato non costituisce un onere gravoso per il bilancio statale, in quanto l'intera operazione viene a sostituire gli oneri pre-

cedentemente assunti dallo Stato con la legge n. 230 del 1983.

In particolare per quanto concerne il contenuto dei singoli articoli si osserva quanto segue.

Articolo 1. — Si è ritenuto di mantenere per gli enti portuali e per le aziende dei mezzi meccanici i limiti di impegno previsti dalla legge n. 230 del 1983 proporzionati al numero dei lavoratori da porre in pensionamento anticipato dipendenti dai predetti enti (1.500) rispetto alle 5.000 unità previste complessivamente dalla richiamata legge n. 230 del 1983.

Articolo 2. — Per evitare le ulteriori difficoltà che incontrerà il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali a contrarre i mutui previsti dall'articolo 3 di cui alla legge n. 230 del 1983 si è ritenuto di concentrare in soli 3 anni, dal 1984 al 1986, l'intervento dello Stato che dalla legge n. 230 era invece previsto sotto forma di contributi decennali sugli interessi, pari al 10 per cento della somma mutuata; pertanto l'onere a carico dello Stato resta invariato.

Articolo 3. — Con l'articolo in esame si stabilisce che nel triennio 1984-1986, entro il 1° dicembre di ogni anno, il Ministro della marina mercantile determina, in relazione all'andamento del traffico nel corso dell'anno e alle esigenze specifiche di ciascun porto, le dotazioni organiche dei lavoratori e degli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali. Le modifiche delle attuali dotazioni organiche, previste dal decreto interministeriale del 25 luglio 1983, di cui al comma 4 dell'articolo 1 della legge n. 230 del 1983, attraverso la verifica annuale renderanno le dotazioni organiche corrispondenti alle effettive esigenze di ciascun porto.

Articolo 4. — Con l'articolo in questione viene previsto il collocamento fuori produzione dei lavoratori e degli impiegati delle compagnie e gruppi portuali in esubero

rispetto alle dotazioni organiche stabilite in base all'articolo precedente. Nella prima fase di attuazione della nuova normativa, e precisamente entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, potranno essere posti fuori produzione coloro che, in base alle attuali dotazioni organiche, risultino effettivamente in esubero. I predetti lavoratori, posti fuori produzione, non sono soggetti per detto periodo all'obbligo della presenza in porto.

Articolo 5. — Ai lavoratori in questione viene erogato un trattamento di integrazione salariale, posto a carico della cassa integrazione straordinaria, previsto per i settori in crisi, secondo le procedure previste in materia.

Gli stanziamenti sono diretti a coprire l'onere per la messa in cassa integrazione straordinaria di 5.000 lavoratori. Per l'anno 1984 l'onere di 28.000 milioni è commisurato agli ultimi 5 mesi dal momento che il provvedimento possa avere decorrenza dal 1° agosto 1984.

Articolo 6. — Con l'articolo in esame si intende abrogare quanto disposto dal comma 13 dell'articolo 3 di cui alla legge n. 230 del 1983, non ritenendo opportuno che il trattamento economico previsto per i lavoratori portuali presenti in porto e non avviati al lavoro per mancanza di traffico sia fissato entro determinati schemi con legge. Si ritiene, al riguardo, che l'istituto del salario garantito, scaturito dalle intese raggiunte tra le parti sociali, debba mantenere una giusta flessibilità e pertanto deve essere lasciato alla contrattazione per quanto concerne la sua struttura e misura.

Articolo 7. — In considerazione della grave situazione determinatasi in questi ultimi anni nei porti, e del conseguente andamento deficitario della gestione del Fondo, si è ritenuto opportuno prevedere le eventuali modificazioni delle misure delle erogazioni e delle prestazioni dovute dal Fondo attraverso l'emanazione di un decreto presidenziale, con una procedura cioè che garantisca

al massimo l'andamento gestionale del Fondo e le spettanze dovute ai lavoratori portuali in base agli accordi intercorsi tra le parti.

Articolo 8. — Con l'articolo in esame si intende dare maggiori poteri di vigilanza e di controllo al Ministero della marina mercantile, quale autorità vigilante. Infatti è prevista la nomina da parte del Ministro di un commissario straordinario, in caso di gravi irregolarità nel funzionamento del Fondo, per un periodo determinato.

Articolo 9. — Ai fini di un maggior controllo sulla gestione del Fondo ed anche per l'eventuale attuazione di quanto previsto dall'articolo precedente, viene richiesta al collegio dei sindacati una relazione annuale sull'andamento finanziario del Fondo.

Articolo 10. — Sempre per garantire l'andamento gestionale del Fondo, collegato anche in parte alla gestione delle singole compagnie portuali, viene prevista nell'ambito del collegio dei revisori delle compagnie portuali la nomina, da parte del Ministro della marina mercantile, di un revisore.

Articolo 11. — Si è ritenuto, in considerazione dell'evoluzione costante nel settore dei traffici e dell'introduzione di nuovi sistemi tecnologici nell'espletamento delle operazioni portuali, dare una maggiore flessibilità all'articolo 108 del codice della navigazione cercando di rendere possibile il collegamento tra norma e realtà attraverso la emanazione di un decreto presidenziale che determini i limiti e la portata delle operazioni portuali.

Articolo 12. — Con detto articolo, nel richiamare la normativa vigente per quanto riguarda la determinazione delle tariffe portuali, si è voluto assoggettare alla stessa normativa di controllo da parte dell'autorità centrale amministrativa anche i provvedimenti tariffari emanati dagli enti portuali. È noto, infatti, che gli enti portuali posti nei porti nazionali di maggiore importanza possono, attraverso i provvedimenti tariffari

adottati, influire sull'andamento gestionale del Fondo qualora non rispettassero, nell'ambito della propria autonomia, le direttive ministeriali impartite in materia e il criterio mutualistico su cui è basato il Fondo stesso. Per detti motivi e al fine di evitare l'insorgere di posizioni anomale e discordi in materia tariffaria, incidenti, altresì, negativamente sul sistema mutualistico in atto, si ritiene opportuno sottoporre i regolamenti e le tariffe emanati dagli enti all'approvazione del Ministro della marina mercantile.

Articolo 13. — Le agevolazioni previste in favore delle navi traghetto, navi *roll-on/roll-off* e portacontenitori in servizio fra i porti nazionali consistono in uno sgravio del 107 per cento di addizionali tariffarie (pari a circa un terzo di quelle il cui gettito affluisce al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali per far fronte ai compiti del Fondo stesso).

I maggiori beneficiari delle dette agevolazioni sono stati e sono tuttora le Ferrovie dello Stato per i collegamenti fra Civitavecchia e la Sardegna, le navi delle società di PIN nonché quelle regionali (Caremar, Siremar, Toremar). Il minore introito per il Fondo riferito ai predetti vettori è rimborsato per gli anni 1984 e 1985 mediante contributi straordinari di lire 12 miliardi annui da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni finanziari 1985 e 1986.

Articolo 14. — Provvede alla copertura finanziaria.

ONERI
DERIVANTI DAL PROVVEDIMENTO

*in milioni
di lire*

Anno 1984:

Contributo per prepensionamento lavoratori	49.000
Collocamenti fuori produzione lavoratori (mesi 5)	28.000
	<hr/>
Totale	77.000

Anno 1985:

Contributo prepensionamento	49.000
Collocamento fuori produzione lavoratori	60.000
Contributo Fondo rimborso oneri traghetti	12.000
	<hr/>
Totale	121.000

Anno 1986:

Contributo prepensionamento	49.000
Contributo fuori produzione lavoratori	65.000
Contributo Fondo rimborso oneri traghetti	12.000
	<hr/>
Totale	126.000

Onere complessivo: lire 324 miliardi in tre esercizi finanziari.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il comma 4 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, nel testo sostituito con la legge 23 dicembre 1983, n. 732, è sostituito dal seguente:

« (4) Gli enti portuali e le aziende dei mezzi meccanici, nonchè il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali per il solo anno 1984, sono autorizzati, con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro della marina mercantile, a stipulare mutui con garanzia dello Stato con istituti di credito di diritto pubblico, per un periodo non superiore a dieci anni, per la copertura finanziaria delle operazioni di cui ai precedenti commi ».

Il comma 6 dell'articolo 3 del richiamato decreto-legge n. 103 del 1983, convertito, con modificazioni, nella legge n. 230 del 1983, è sostituito dal seguente:

« (6) Per il pagamento del contributo di cui al precedente comma 5, sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 10.500 milioni per l'anno 1984 e di lire 2.100 milioni per ciascuno degli anni dal 1985 al 1987 ».

Art. 2.

Dopo il comma 6 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è inserito il comma seguente:

« (6-bis) Al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali sono concessi, in relazione alle operazioni di pensionamento anticipato dei lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali, contributi straordinari di lire 49.000 milioni per ciascuno degli anni

dal 1984 al 1986, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni medesimi ».

Art. 3.

Entro il 1° dicembre di ogni anno, a partire dal 1984, il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, determina, con proprio decreto, per i porti previsti nei programmi di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, nonchè per i porti non compresi nei predetti programmi, le nuove dotazioni organiche dei lavoratori e degli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali, tenuto conto della media mensile di impiego realizzata in ciascun porto nell'anno.

Art. 4.

Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i lavoratori e gli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali in eccedenza rispetto alle dotazioni organiche dei singoli porti, di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, possono essere collocati fuori produzione.

Entro il 1° gennaio di ciascun anno, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni di cui al precedente articolo, con proprio decreto, determina il numero dei lavoratori da collocare fuori produzione per lo stesso anno.

Il personale di cui al precedente comma non è soggetto all'obbligo della presenza in porto per il periodo in cui è posti fuori produzione.

Art. 5.

Ai lavoratori di cui al precedente articolo 4 è corrisposto il trattamento massimo straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale adotterà i conseguenti provvedimenti di concessione del trattamento di cui al precedente comma.

Nei confronti dei lavoratori predetti si applicano le disposizioni di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 20 maggio 1975, n. 164, e successive modificazioni, all'articolo 5 del decreto-legge 30 marzo 1978, n. 80, convertito, con modificazioni, nella legge 26 maggio 1978, n. 215, ed all'articolo 8 della legge 23 aprile 1981, n. 155.

Alla corresponsione dell'indennità di cui al primo comma del presente articolo provvede l'Istituto nazionale della previdenza sociale attraverso la separata contabilità degli interventi straordinari, istituita in seno alla gestione ordinaria della cassa integrazione guadagni per gli operai dell'industria.

In relazione alle operazioni di cui ai precedenti commi sono disposti, dal Ministero del tesoro, a favore dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, a rimborso delle somme dallo stesso erogate, contributi nella misura massima di lire 28.000 milioni per l'anno 1984, lire 60.000 milioni per l'anno 1985 e lire 65.000 milioni per l'anno 1986.

Art. 6.

Il comma 13 dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è sostituito dal seguente:

«(13) La lettera *b*) dell'articolo 3 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è sostituita dalla seguente:

" *b*) ad assicurare ai lavoratori portuali presenti in porto e non avviati al lavoro per mancanza di traffico le prestazioni economiche fissate dagli accordi fra le organiz-

zazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali;” ».

Art. 7.

Dopo il secondo comma dell'articolo 3 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è aggiunto il seguente:

« In presenza di uno squilibrio della gestione del Fondo, accertato, anche in corso d'anno, attraverso le periodiche verifiche del collegio dei sindaci, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, sono stabilite riduzioni delle misure delle erogazioni e delle prestazioni del Fondo, previste sulla base degli accordi intervenuti tra le predette rappresentanze sindacali nazionali, in maniera da poter ristabilire l'equilibrio della gestione entro un periodo massimo di sei mesi ».

Art. 8.

Dopo l'articolo 5 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è aggiunto il seguente:

« Art. 5-bis. — Il Ministro della marina mercantile, in caso di gravi irregolarità nel funzionamento del Fondo, può nominare, per un periodo di tempo non superiore ad un anno, un commissario straordinario che esercita le funzioni che spettano al presidente e al comitato di amministrazione.

Al commissario straordinario spetta lo stesso trattamento economico previsto per il presidente, che viene posto a carico del bilancio del Fondo.

La gestione commissariale può, in caso di necessità, essere prorogata per non più di sei mesi ».

Art. 9.

Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è sostituito dal seguente:

« Il collegio dei sindaci esercita le sue attribuzioni ai sensi degli articoli 2403 e seguenti del codice civile in quanto applicabili e trasmette, altresì, annualmente al Ministero della marina mercantile una relazione sull'andamento finanziario del Fondo gestione. Il collegio dura in carica tre anni e può essere riconfermato ».

Art. 10.

I collegi dei revisori delle compagnie portuali sono integrati da un revisore nominato dal Ministro della marina mercantile e scelto tra impiegati civili dell'Amministrazione della marina mercantile o militari del Corpo delle capitanerie di porto.

Art. 11.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, sentite le rappresentanze di cui all'articolo 3, saranno determinati i limiti e la portata delle operazioni portuali di cui all'articolo 108 del codice della navigazione, sulla base dei principi della effettività e della necessità delle prestazioni rese dai lavoratori portuali.

Art. 12.

L'articolo 3, comma 14, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, è sostituito dal seguente:

« (14) I regolamenti e le tariffe relative alle prestazioni rese in tutti i porti sedi di enti portuali sono sottoposti all'approvazione del Ministro della marina mercantile.

L'approvazione deve intervenire entro sessanta giorni dal ricevimento delle relative comunicazioni. Trascorso tale termine, i regolamenti e le tariffe si intendono approvati. In tutti gli altri porti, le tariffe per le prestazioni delle compagnie e dei gruppi portuali sono determinate ai sensi dell'articolo 112 del codice della navigazione ».

Art. 13

A rimborso dei maggiori oneri sostenuti dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali negli anni 1984 e 1985 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 un contributo straordinario di lire 12 miliardi annui che sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni finanziari 1985 e 1986.

Art. 14.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 77 miliardi nell'anno 1984, in lire 121 miliardi nell'anno 1985 ed in lire 126 miliardi nell'anno 1986, si provvede, quanto a lire 77 miliardi nell'anno 1984, lire 116,1 miliardi nell'anno 1985 e lire 116,2 miliardi nell'anno 1986, mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto, ai fini del bilancio triennale 1984-1986, al capitolo n. 6858 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984 e quanto a lire 4,9 miliardi nell'anno 1985 e lire 9,8 miliardi nell'anno 1986 con la riduzione dell'autorizzazione di spesa recata dall'articolo 3, sesto comma, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, in relazione a quanto disposto con l'articolo 1 della presente legge.

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