

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

11° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 LUGLIO 1984

Presidenza del Presidente SPANO

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto di merci per conto di terzi» (812), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE Pag. 21, 24, 25 e *passim*
COLOMBO VITTORINO (V.) (DC) 25, 33
LOTTI (PCI) 25, 32
MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 24, 25
PACINI, *relatore alla Commissione* 22, 25

«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» (858)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 2, 6, 8 e *passim*
BISSE (PCI) 7, 17, 20
CARTA, *ministro della marina mercantile* ... 20
PATRIARCA, *relatore alla Commissione* 2, 7, 9 e *passim*

I lavori hanno inizio alle ore 12,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«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» (858)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «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».

Prego il senatore Patriarca di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PATRIARCA, relatore alla Commissione. Questa Commissione, in occasione della discussione della legge n. 242 del 19 giugno 1984, ha avuto modo di portare avanti un approfondito dibattito in relazione alla grave crisi dei porti italiani e complessivamente alla crisi di tutto il settore dell'economia marittima. Per cui potrei rifarmi a quel dibattito e alle indicazioni enunciate nel dibattito stesso.

Desidero solamente sottolineare alla Commissione, che, attraverso il metodo della contrattazione tra il Governo e i sindacati, con l'intelligente sostegno della Commissione stessa, si sta procedendo al risanamento di un settore estremamente delicato e compromesso dell'economia del paese. Mi riferisco in modo particolare alla situazione del lavoro portuale che era stato ed è oggetto di un dibattito nel paese abbastanza preoccupante.

Di recente una nota della Confindustria, accorgendosi tardivamente di alcune situazioni abnormi determinatesi nel settore portuale, ha ripetuto vecchi *slogans* e vecchi riferimenti, ai quali opportunamente il Ministro della marina mercantile ha risposto con determinazione. Ora, attraverso una serie di provvedimenti dei quali si è occupato il Parlamento, attraverso la legge n. 230 che oggi si intende modificare ed ampliare, abbiamo proceduto ad una sorta di prepensionamento, all'esodo di 5.000 lavoratori portuali su un complesso di 21.000.

Abbiamo un effetto di alleggerimento abbastanza cospicuo, che certamente non basta a dare affidamento circa l'operatività del settore, tenuto conto che, in seguito alla crisi, in seguito all'aggiornamento tecnologico, ormai il complesso dei lavoratori portuali è ancora esuberante. Rispetto a tale problema, attraverso una serie di piattaforme anche sindacali, si è addivenuti anzitutto a ridurre progressivamente questo numero.

Anche per mezzo di questo disegno di legge si intende portare avanti il processo di prepensionamento, cercando anche di risolvere alcune contraddizioni, nelle quali il precedente procedimento legislativo era incorso, determinando un rallentamento in tutto il processo. A parte questo dato, con il provvedimento in esame stamattina si vuole anche maggiormente responsabilizzare il controllo dell'amministrazione sulla gestione del Fondo, per portare il Fondo gestione istituti contrattuali dei lavoratori portuali ad un regime di riequilibrio, anche prevedendo poteri di intervento da parte del Ministero della marina mercantile, relativamente alla determinazione degli organici del personale che va in esubero, al quale non viene concesso il salario garantito, ma, coerentemente con il personale delle altre aziende in crisi, va messo in cassa integrazione guadagni.

Queste soluzioni, accettate da un sindacato combattivo, ma responsabile, hanno fatto sì che si stia portando avanti una sorta di rivoluzione nel settore, ma senza traumi; quei traumi che nella civilissima Inghilterra hanno posto in maniera preoccupante il fronte dei lavoratori portuali contro il Governo.

Diamo atto al nostro Governo dell'opportunità di questo metodo. Ieri, insieme al collega Bisso, abbiamo partecipato ad un'ulteriore estenuante trattativa con il sindacato, che si è conclusa positivamente e ha consentito il superamento di una situazione di sciopero che stava provocando gravissimi disagi per il collegamento delle isole, a causa del blocco quasi totale di alcune attività portuali.

Contemporaneamente stiamo cancellando alcuni privilegi che le compagnie portuali nei momenti di congiuntura favorevole si erano opportunamente concesse. Ora questi privilegi il sindacato li ha dismessi attraverso una serie di iniziative. Una di queste intende portare avanti un disegno che faccia sì che innanzi tutto i lavoratori portuali vengano ridotti nel numero sufficiente per consentire la movimentazione delle merci, obbedendo anche ai processi nuovi di meccanizzazione e alle nuove tecnologie, che devono certamente mettere i nostri scali marittimi allo stesso livello dei grandi scali europei.

Allo stesso tempo, però, attraverso un'azione di maggiore e penetrante vigilanza da parte del Ministero della marina mercantile, si cercherà anche di recuperare quella sorta di mutualità del Fondo gestione istituti contrattuali dei lavoratori portuali, per mezzo di un controllo rigido che in un certo senso garantisca che questa mutualità si svolga secondo la legge e le varie esigenze, evitando parassitismi e disfunzioni che si sono lamentati nel passato.

Quindi un processo di ristrutturazione, di risanamento, ma fatto con una visione globale: quella visione che la Commissione affari costituzionali aveva richiamato nell'esprimere il suo parere. Stiamo portando avanti un disegno globale e complessivo al quale va collegato il recente provvedimento predisposto dal Consiglio dei ministri di sostegno alla cantieristica e all'armamento, perchè siamo convinti che, attraverso il collegamento dei porti, del naviglio e della cantieristica stessa, possiamo veramente rivitalizzare l'economia marittima del nostro paese.

Va dato atto al Governo e al ministro Carta, in un momento nel quale l'economia marittima sembrava dovesse essere cancellata dalla

carta geopolitica del nostro paese, di aver recuperato, anche in forza delle pressioni venute da tutte le forze politiche presenti in questa aula, un'incisività che certamente ci fa essere soddisfatti e ci fa chiedere con fiducia un voto unanime in relazione a questo provvedimento, che obbedisce ad una logica per la quale più volte il dibattito si era espresso in questa Commissione.

L'andamento sfavorevole dell'economia italiana che, anche nel 1983 ha continuato ad incidere negativamente sul settore dei traffici marittimi e portuali, porta a risentire in maniera amplificata delle fasi di recessione economica e di stagnazione o caduta degli scambi commerciali, specie se tali fenomeni sono di lunga durata.

I segni più significativi della flessione dell'attività portuale sono rappresentati dalle cifre del tonnellaggio manipolato, che costituisce una componente reale tra le varie grandezze che esprimono lo stato di crisi del settore.

Nel complesso degli scali marittimi nazionali, le compagnie ed i gruppi portuali hanno manipolato, in totale, nel 1983, 70.796.034 tonnellate di merci rispetto a 74.657.616 tonnellate del 1982, con una flessione quindi di 3.861.582 tonnellate, pari al 5,17 per cento.

Nel porto di Genova si è registrata una flessione di 3.050.889 tonnellate che costituisce la gran parte di quella registratasi nell'intero comparto dei porti italiani. Anche in porti importanti quanto a traffico – quali La Spezia, Livorno, Napoli, Savona e Venezia – si sono notati riflessi della crisi generale dei traffici.

Un altro indice della cennata crisi è rappresentato dalla ulteriore diminuzione delle giornate di lavoro effettuate dai lavoratori portuali che, nel 1983, sono state pari a 1.950.342, rispetto a 2.280.000 del 1982, con un calo di 329.658 giornate, pari al 14,46 per cento.

Indicative in questo quadro sono le medie occupazionali che hanno fatto registrare, nel 1983, un indice medio mensile ponderato nazionale pari a 9,36, rispetto alle 10,18 giornate del 1982.

La segnalata ulteriore contrazione dei livelli occupazionali delle maestranze portuali non poteva non incidere negativamente sul numero dei turni di salario garantito che il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali è chiamato a retribuire nel corso dell'anno.

Il numero di tali turni, infatti, ha registrato un incremento dell'1,6 per cento passando dai n. 2.980.000 del 1982 ai n. 3.026.000 del 1983 (+46.000 in assoluto).

Da un esame analitico delle medie mensili di impiego dei porti italiani si può rilevare come, in un contesto di flessione generalizzata, la maggioranza dei porti non raggiunge neppure le 7 giornate di impiego, ciò che sottolinea ancor più una situazione di perdurante sottoccupazione.

In riferimento all'insostenibile squilibrio determinatosi tra numero di giornate di lavoro e numero di giornate retribuite con il salario garantito giova ricordare come fin dal 1978 fosse stato rilevato il preoccupante fenomeno, individuandone, all'epoca, quale causa l'avanzata tecnologia di determinati porti comportante l'instaurazione di correnti preferenziali di traffico e l'emarginazione dei porti tecnologicamente meno evoluti.

Alle cause strutturali, negli anni successivi, si sono andate sommando quelle altrettanto gravi, scaturenti dalla progressiva caduta dei traffici con effetti disastrosi sui livelli occupazionali del 1983.

Avvalorando le preoccupazioni già espresse a suo tempo il salario garantito è andato sempre più assumendo caratteristiche assistenziali e sempre meno connotazioni di elemento di garanzia di adeguati livelli retributivi con le gravi ripercussioni di carattere economico che un tale mutamento non poteva non determinare sulla gestione dell'Ente.

Da una siffatta situazione non poteva non scaturire la esigenza, unanimemente condivisa dalle parti sociali, dal Ministero della marina mercantile e dalle forze politiche, di ricercare e attuare misure che fossero dirette a riportare un giusto equilibrio tra domanda ed offerta di lavoro, superando le fasi che hanno interessato gli anni 1981 e 1982 caratterizzate dalla adozione di provvedimenti «tampone» che, di volta in volta, cercavano di porre rimedio al sempre più insostenibile divario tra uscite ed entrate contributive.

Tali misure, che non potevano non essere finalizzate ad incentivare una progressiva riorganizzazione degli organici onde pervenire, in un ragionevole arco di tempo, ad una situazione di equilibrio, hanno – come è noto – formato oggetto di apposito provvedimento legislativo.

Ci si riferisce naturalmente al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito con modificazioni nella legge 23 maggio 1983, n. 230, i cui contenuti normativi regolamentano le modalità di prepensionamento per 3.500 lavoratori e addetti amministrativi delle compagnie e gruppi portuali.

Il provvedimento si qualifica, per le finalità che intende perseguire, che sono quelle di consentire un recupero di competitività nei porti nazionali anche per il concreto apporto finanziario che lo Stato fornisce all'operazione, sia in termini di contributo per il pagamento degli interessi sui mutui che l'Ente è chiamato a contrarre con istituti di credito per la realizzazione dei piani di prepensionamento e sia, infine, di copertura assicurativa per l'aumento dell'anzianità contributiva per i lavoratori posti anticipatamente in quiescenza.

Il provvedimento di legge, recependo anche la esigenza di avviare a riequilibrio la gestione dell'Ente, ha previsto altresì la erogazione di un contributo straordinario dello Stato – per il solo anno 1983 – di lire 25 miliardi, nonchè misure di contenimento della spesa corrente dell'Ente da realizzarsi mediante una riduzione del 20 per cento nella misura unitaria giornaliera del salario garantito.

L'attuazione dell'operazione di prepensionamento ha visti impegnati tutti gli organismi cui la richiamata legge n. 230 dell'83 demandava il compito della predisposizione degli adempimenti connessi all'individuazione dei lavoratori aventi i requisiti per l'ammissione al prepensionamento stesso e all'emanazione degli atti relativi all'attuazione dei programmi di prepensionamento. Nonostante tale impegno obiettive difficoltà non hanno consentito l'avvio dell'operazione di cui trattasi nel corso del 1983 così come previsto dalla legge n. 230, operazione che, come è noto, ha avuto inizio nel mese di febbraio del 1984.

Il provvedimento legislativo ha, in tal modo, prodotto positivi effetti sull'andamento gestionale dell'Ente relativo al 1983 solo per la parte

concernente il contributo straordinario di lire 25 miliardi e il contenimento di spesa derivante dalla riduzione della misura giornaliera del salario garantito.

A proposito del richiamato contributo straordinario dello Stato si ritiene utile sottolineare come esso sia stato utilizzato per assorbire, almeno in parte, i più che consistenti crediti accumulati dalle compagnie e gruppi portuali nei confronti del Fondo nel contesto di una situazione di inadeguatezza di risorse finanziarie che ha creato, anche nel corso del 1983, sempre più crescenti disagi per fronteggiare i quali si è dovuto ricorrere a misure del tutto straordinarie.

Si fa riferimento alla procedura che è stato gioco forza attuare per effettuare - per l'intero arco dell'anno - erogazioni mensili sotto forma di acconto sull'ammontare delle prestazioni maturate dai lavoratori in modo da commisurare l'importo globale di tali acconti ai mezzi finanziari di volta in volta disponibili, nonchè alla decisione del Fondo - adottata a fine anno - di far ricorso al mercato finanziario per un ammontare di lire 52 miliardi onde poter provvedere al pagamento di un congruo acconto sulla gratifica di fine anno ai lavoratori e per fronteggiare gli oneri previdenziali ed assicurativi.

Sempre in riferimento al problema delle disponibilità finanziarie giova ancora ricordare che anche l'anno 1983 ha visto il Ministero della marina mercantile e l'amministrazione dell'Ente impegnati in azioni finalizzate ad accelerare al massimo l'afflusso della contribuzione, uniformando tempi e modalità di emissione delle fatture e creando le concrete premesse per il superamento di situazioni di non allineamento con la normativa sulla materia.

Il nuovo provvedimento, all'esame del Senato, consente in primo luogo l'attuazione delle finalità volute dalla legge n. 230 del 1983, rendendo possibile, con l'accollo da parte dello Stato, l'intero programma dei prepensionamenti, anticipandone anche l'attuazione.

Allo scopo, poi, di consentire una maggiore produttività del lavoro nei porti e di attenuare gli oneri diretti ed indiretti a carico delle compagnie portuali e del Fondo gestione, il provvedimento estende al settore portuale l'istituto della cassa integrazione guadagni già applicato in altri settori di lavoro.

Con il presente disegno di legge, altresì, si regolamentano, sempre in funzione di una maggiore produttività del lavoro portuale, i poteri di vigilanza e controllo affidati al Ministero della marina mercantile sia dal codice della navigazione, sia dal relativo regolamento e da altre leggi.

Infine il disegno di legge, a completamento di quanto disposto dal decreto-legge 19 giugno 1984, n. 242, che prevede un contributo straordinario al Fondo gestione di lire 35 miliardi al rimborso dei maggiori oneri sostenuti per le agevolazioni tariffarie delle navi traghetto e navi *roll-on/roll-off*, prevede ulteriori contributi riferiti agli anni 1985-86.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Ne do lettura:

Art. 1.

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

«(4) Gli enti portuali e le Aziende dei mezzi meccanici, nonché 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».

A questo articolo è stato presentato dal Governo un emendamento che tende ad aggiungere, al primo comma, dopo le parole: «istituti di credito», la parola: «anche».

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Vorrei proporre all'articolo 1 un altro emendamento tendente a spostare l'espressione «per il solo anno 1984» dopo la parola «nonché». Il motivo è che diversamente il riferimento può interessare anche gli altri enti portuali, mentre invece il riferimento temporale del 1984 riguarda solo il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali.

Per il Fondo i mutui valgono solo per il 1984, mentre per gli enti portuali valgono per tutti i 3 anni: per gli altri anni c'è il contributo anziché il mutuo.

BISSO. Non è chiaro secondo me l'emendamento.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Gli enti portuali e le Aziende mezzi meccanici, nonché il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali per il solo anno 1984 sono autorizzati a stipulare mutui con garanzia dello Stato con istituti di credito di diritto pubblico per un periodo non superiore a dieci anni. Si potrebbe intendere che l'autorizzazione e la garanzia dello Stato sia solo per il 1984, invece è solo per il 1984 relativamente al Fondo.

BISSO. D'accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del relatore tendente a sostituire, nel primo comma, le parole: «nonchè il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali per il solo anno 1984», con le altre: «nonchè, per il solo anno 1984, il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali».

È approvato.

Metto ora ai voti l'emendamento presentato dal Governo tendente ad inserire dopo le parole: «istituti di credito», la parola: «anche».

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 1 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

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, per il solo anno 1984, il Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, 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 anche 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».

È approvato.

Art. 2.

Dopo il comma 6 dell'articolo 3 del decreto-legge del 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge del 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».

A questo articolo il Governo ha presentato due emendamenti. Il primo tende a premettere il seguente comma: «Al primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, la parola: «3.500» è sostituita dall'altra: «3.850».

Il secondo tende a sostituire le parole «contributi straordinari di lire 49.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1984 al 1986» con le seguenti: «contributi straordinari di lire 70.000 milioni per il 1984, di lire 49.000 milioni per il 1985 e di lire 49.000 milioni per il 1986».

PATRIARCA, relatore alla Commissione. Si tratta, signor Presidente, di una breve spiegazione che vale non solo per l'articolo 2 ma anche per l'articolo 5 e 5-bis. C'è una previsione di 28 miliardi per la cassa integrazione che doveva decorrere dal 1984; poichè ci siamo resi conto che non era possibile per gli stessi meccanismi contenuti nel provvedimento che la cassa integrazione andasse in attuazione nel 1984, abbiamo soppresso questa indicazione e recuperato i 28 miliardi, aumentando i contributi straordinari per il 1984, previsti nell'articolo 2, di 21 miliardi, e destinando 7 miliardi ai lavoratori della compagnia del ramo industriale ed alle compagnie carenanti del porto di Genova.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo emendamento presentato dal Governo di cui ho già dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento presentato dal Governo di cui ho già dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 2 che, nel testo emndato, risulta così formulato:

Art. 2.

Al primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, la parola: «3.500» è sostituita dall'altra: «3.850».

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 70.000 milioni per il 1984, di lire 49.000 milioni per

il 1985 e di lire 49.000 milioni per il 1986, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile per gli anni medesimi».

È approvato.

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 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.

È approvato.

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 posto fuori produzione.

A questo articolo il Governo ha presentato due emendamenti.

Il primo tende a sostituire, nel primo comma, le parole:

«Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge» con le altre: «Dal 1° gennaio 1985».

Il secondo tende a sostituire, nel secondo comma, le parole:

«Entro il 1° gennaio di ciascun anno», con le altre: «Entro il 1° gennaio 1986».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo emendamento.

È approvato.

Metto ai voti il secondo emendamento.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 4 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 4.

Dal 1° gennaio 1985, 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 1986, 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 posto fuori produzione.

È approvato.

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. 125, 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.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sopprimere, nell'ultimo comma, le parole: «lire 28.000 milioni per l'anno 1984,».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 5 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

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 60.000 milioni per l'anno 1985 e lire 65.000 milioni per l'anno 1986.

È approvato.

Il Governo ha proposto un emendamento tendente ad inserire dopo l'articolo 5, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 5-bis.

Ai lavoratori della compagnia del ramo industriale e della compagnia carenanti del porto di Genova è corrisposto, limitatamente al periodo di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, il trattamento massimo straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni.

La concessione del beneficio di cui al precedente comma è disposta con le modalità di cui al precedente articolo 5.

Per l'attuazione del presente articolo è disposto dal Ministro del tesoro a favore dell'Istituto nazionale della previdenza sociale, a rimborso delle somme dallo stesso erogate, un contributo nella misura massima di lire 7.000 milioni per l'anno 1984.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 5-*bis* proposto dal Governo.

È approvato.

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:

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

È approvato.

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».

Il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire l'articolo 7 con il seguente:

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, e nel caso in cui le organizzazioni a carattere nazionale maggiormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli Enti portuali e delle Aziende dei mezzi meccanici non abbiano raggiunto accordi idonei a ristabilire l'equilibrio della gestione, il Presidente della Repubblica, con proprio decreto, su

proposta del Ministro per la marina mercantile, sentite le predette rappresentanze sindacali nazionali, adotta le misure idonee a ristabilire il suddetto equilibrio della gestione».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Il Governo ha proposto un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 7, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 7-bis.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, sono aggiunti i seguenti:

«All'atto dell'incasso delle fatture emesse a carico degli utenti per le prestazioni rese dalle compagnie e dai gruppi portuali, le somme - a qualsiasi titolo - di pertinenza del Fondo devono essere irrevocabilmente accreditate al Fondo medesimo che ne è pienamente titolare.

L'obbligo della contestualità del versamento dei contributi di pertinenza del Fondo con l'incasso delle fatture deve essere osservato anche nei porti in cui l'esazione delle fatture per le prestazioni di lavoro rese all'utenza è praticata mediante l'intervento diretto o indiretto di Enti portuali.

È, pertanto, fatto espresso divieto di disporre, anche in via temporanea, delle somme di pertinenza del Fondo.

Il Fondo interromperà le erogazioni delle prestazioni nei confronti delle compagnie e gruppi portuali inadempienti.

Il Ministro della marina mercantile emanerà, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, un decreto atto ad assicurare la contestualità dei versamenti al Fondo di cui ai precedenti commi e garantirà successivamente, attraverso la vigilanza delle Autorità marittime preposte alla disciplina del lavoro portuale, l'osservanza del decreto stesso adottando i provvedimenti di competenza, ferme restando le eventuali responsabilità penali dei trasgressori».

PATRIARCA, relatore alla Commissione. L'emendamento, di natura tecnica, riguarda le modalità di funzionamento del Fondo e serve a stabilire certezza nei prelievi.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo *7-bis* proposto dal Governo.

È approvato.

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».

È approvato.

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».

È approvato.

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.

È approvato.

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.

Il rappresentante del Governo ha proposto la soppressione di questo articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo alla votazione.

Metto ai voti il mantenimento dell'articolo 11.

Non è approvato.

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».

È approvato.

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.

È approvato.

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.

A questo articolo è stato proposto dalla Commissione bilancio un emendamento tendente a sostituire il primo comma con i seguenti due commi:

«L'onere derivante dall'attuazione della presente legge è valutato in lire 77 miliardi nell'anno 1984, in lire 121 miliardi nell'anno 1985 ed in lire 126 miliardi nell'anno 1986.

Ad esso si provvede, quanto a lire 77 miliardi nell'anno 1984, mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 6858 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario; quanto a lire 116, 1 miliardi nell'anno 1985 e lire 116,2 miliardi nell'anno 1986, mediante imputazione di copertura alle conseguenti disponibilità risultanti nella categoria 9 (Somme non attribuibili) del bilancio triennale dello Stato 1984-86; 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».

È approvato.

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 14 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

Art. 14.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge è valutato in lire 77 miliardi nell'anno 1984, in lire 121 miliardi nell'anno 1985 ed in lire 126 miliardi nell'anno 1986.

Ad esso si provvede, quanto a lire 77 miliardi nell'anno 1984, mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 6858 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario; quanto a lire 116,1 miliardi nell'anno 1985 e lire 116,2 miliardi nell'anno 1986, mediante imputazione di copertura alle conseguenti disponibilità risultanti nella categoria 9 (Somme non attribuibili) del bilancio triennale dello Stato 1984-86; 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.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Il dispositivo della legge che stiamo per approvare a nostro avviso costituisce condizione importante - probabilmente eccedo un po', ma è la prima volta che ci troviamo di fronte ad una proposta di questo genere - che permette di affrontare in termini di maggiore operatività, rispetto alla legge n. 230 del 1983, l'acutissimo problema dell'eccedenza di manodopera derivante dagli attuali organici portuali. Sappiamo tutti che questo eccesso di manodopera deriva da due fatti

concomitanti, avvenuti contestualmente: la crisi dei traffici, che ha richiesto meno servizi portuali e, contemporaneamente, il venir avanti di nuove tecnologie, le quali richiedono per le medesime operazioni portuali un minor numero di lavoratori.

Di fronte a questo fenomeno si è determinata una notevole eccedenza di manodopera. Già con la legge n. 230 del 1983 si è cercato di far fronte ad un problema che in qualche modo andava governato; ma con questa legge mi sembra si realizzino le condizioni per dare maggiore operatività al governo di questo fenomeno che si è venuto manifestando nelle aziende portuali. Ciò anche in considerazione delle difficoltà che si sono determinate nell'accedere ai mutui necessari per far fronte all'applicazione della legge n. 230 del 1983, per gli oneri derivanti dal prepensionamento. Difficoltà derivanti anche dalle garanzie richieste dagli enti erogatori dei mutui, che non potevano essere date dagli enti contraenti, in quanto fortemente indebitati. Il ritardo da parte dello Stato a fornire delle garanzie ha impedito che venissero avviate, nelle scadenze previste dalla legge, i prepensionamenti.

Da questo punto di vista, la legge prevedeva il pensionamento per 5.000 lavoratori, mentre coloro che hanno potuto usufruire del prepensionamento sono molti di meno. Spero che questo oggi sia possibile, ma ho dei forti dubbi in proposito.

Un fatto che reputo importante è che, a fronte delle difficoltà derivanti dalla non operatività della legge stessa, oggi lo Stato si fa carico dell'onere complessivo: ciò lascia presupporre che questa legge potrà diventare operativa senza troppe difficoltà. Si potranno così affrontare i problemi dell'esodo al fine di creare migliori condizioni per il funzionamento dei porti.

Vorrei sottolineare l'importanza del fatto che la spesa di 350 miliardi per il triennio 1984-1986 viene ripartita tra il prepensionamento e la cassa integrazione: siamo di fronte ad un fatto nuovo, perchè per la prima volta si introduce la cassa integrazione nel mondo del lavoro portuale. Questo perchè il prepensionamento, nei termini previsti dalla precedente legge, non è in grado di riportare in equilibrio gli organici con l'offerta del servizio portuale.

Vorrei sottolineare un aspetto, per poi avanzare una richiesta al Ministro; è un problema che abbiamo discusso già ieri. Prendiamo atto della estensione ad un anno della cassa integrazione per i lavoratori del ramo industriale e dei carenanti (in questo anno dovremo cercare di risolvere il problema di questi lavoratori, onde evitare alla scadenza del periodo di ritrovarci nuovamente nelle stesse condizioni), ma non posso non sottolineare la contrarietà del nostro Gruppo al rifiuto della proposta di finalizzare la cassa integrazione guadagni al prepensionamento. Non voglio riprendere la discussione che è già stata fatta. Vorrei solo avanzare una proposta. Quando poniamo il problema di finalizzare la cassa integrazione guadagni dei portuali, partiamo dalla considerazione di non fare per questo settore una politica meramente assistenziale. I casi sono due: o i lavoratori in cassa integrazione alla fine verranno licenziati (seguendo una tendenza che viene dal Ministero del lavoro), o questi lavoratori saranno mantenuti in cassa integrazione per un periodo che non sappiamo quantificare (magari fino al raggiungimento dell'età pensionabile). Quest'ultima ipotesi non ci sembra la più giusta,

la più valida, poichè si rischia di spendere un numero molto considerevole di miliardi, che riteniamo sia meglio investire per aumentare le capacità di alcuni porti. Dico alcune cose perchè altri già hanno avuto a disposizione somme già investite, ma le hanno del tutto sprecate.

Ora il problema dinanzi al quale ci troveremo sarà proprio questo. Quindi abbiamo posto la questione della finalizzazione della cassa integrazione al prepensionamento. Da questo punto di vista abbiamo avanzato l'idea che si accorciassero i tempi della prima fase del prepensionamento non al 1986, ma al 1985, per essere pronti nel 1986 ad aprire una seconda fase di esodo, per utilizzare i soldi della cassa integrazione al fine di mettere in esodo chi volontariamente intenderà andarci, per affrontare il problema dell'alleggerimento attraverso questi meccanismi.

In questo caso abbiamo trovato un'imposizione da parte del Governo. Non sto a riprendere le argomentazioni che sono state avanzate per respingere questa posizione, ma il dato di fatto è che tale posizione venne respinta.

Ho fatto questo ragionamento per venire ad una prima conclusione: mi rivolgo a lei, signor Ministro, richiedendole di impegnarsi, anche attraverso una dichiarazione se lo ritiene opportuno, a lavorare e creare tutte le condizioni, anche dal punto di vista legislativo, affinchè la seconda fase di prepensionamento si apra e sia resa attuabile con le necessarie coperture finanziarie; quindi studiando per tempo le modalità legislative che facciano fronte al caso.

Da questo punto di vista le chiedo una dichiarazione in questa sede, nel momento in cui arriveremo alla conclusione del disegno di legge al nostro esame, affinchè questo problema rimanga agli atti e sia un elemento che impegni Commissione e Ministro a procedere nel raggiungimento di una soluzione che finalizzi al prepensionamento la cassa integrazione.

Inoltre debbo ancora dire che consideriamo opportuno l'annullamento dell'articolo 11 per tutto il significato che veniva ad assumere, perchè certamente non poteva non accentuare la conflittualità nel sistema italiano. Così come consideriamo positivo l'insieme degli emendamenti proposti dallo stesso Governo; emendamenti che contribuiscono a dare un carattere più costruttivo e più aperto al disegno di legge rispetto alla sua prima edizione.

Questo era anche l'auspicio che feci durante il dibattito in Aula, quando dissi di mettere via ogni velleità di inficiare il potere contrattuale del Senato. Usiamo in modo aperto e democratico la formulazione di questo disegno di legge, perchè ci sono problemi difficili che vanno gestiti con il massimo consenso delle parti sociali.

Sono problemi che non si possono affrontare in termini di urto, di scontro con le parti sociali. Occorre una grande duttilità e una grande perizia nella formulazione dell'articolato e la ricerca permanente della massima disponibilità e del massimo consenso per poter gestire e governare processi non indolori, ma difficili allorquando sono sorretti da un finanziamento della dimensione di quello a cui abbiamo fatto riferimento.

Sulla base di queste considerazioni, pur con l'amarezza di non aver visto accolta quella proposta di finalizzazione che adesso il Ministro ha tramutato in un suo impegno esplicito, il nostro Gruppo dà parere positivo a questo provvedimento, che mi sembra per la prima volta fornisca la possibilità di poter affrontare in termini più certi e sicuri il problema della eccedenza di manodopera.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. A proposito di questa lagnanza del collega Bisso, certo una partito che ha una cultura di opposizione, rispetto a un dato così positivo, come fa a non ricercare dei punti negativi? Nella sostanza mi sono dichiarato d'accordo su un impegno che va al di là del 1986; un impegno di natura ideologica...

BISSO. Non la metta in termini di ideologia. C'è il problema di continuare una politica parziale all'infinito oppure no.

PATRIARCA, *relatore alla Commissione*. Tant'è vero che abbiamo imboccato questa politica. Comunque mi dichiaro favorevole nella sostanza.

CARTA, *ministro della marina mercantile*. Onorevoli colleghi, qualche giorno fa in Aula, rilevavo l'estrema costruttività dei dibattiti che si svolgono nelle Commissioni del Senato e davo una visione ottimistica dei rapporti costituzionali tra Governo e Parlamento. Questa di oggi è un'ulteriore dimostrazione della bontà dell'azione che il Senato persegue a favore di una iniziativa non facile del Governo in un settore tutt'altro che pacifico.

Ho apprezzato lo sforzo fatto in Commissione e fuori dal Presidente e dai membri della Commissione stessa per rendere praticabile una strada, al fine di restituire competitività ai porti italiani e - attraverso questo disegno - favorire un rilancio dell'economia marittima. Sono assai grato al relatore per la presentazione fatta al documento, così come sono grato al senatore Bisso per le lucide considerazioni che ha svolto.

Desidero quindi dare le assicurazioni che mi sono state chieste, perchè erano nello spirito dell'iniziativa assunta in sede di Consiglio dei ministri. Sorretto dalla vostra esperienza e dai suggerimenti scaturiti in questa Commissione, ho sostenuto due cose: innanzi tutto che bisognava ricondurre gli organici portuali alla reale e positiva dimensione rispetto al volume dei traffici, però senza precludere - attraverso l'istituto della cassa integrazione - un loro reimpiego. Ecco perchè non abbiamo voluto precisare in legge la finalizzazione di questo esito.

Sia pure remota, c'è una speranza: che la ripresa dei traffici consenta un reimpiego di queste unità che vengono enucleate dal processo produttivo. Devo tuttavia chiarire che se l'evoluzione della lavorazione delle merci, nei porti del mondo ed anche in Italia, significherà una contrazione dei traffici questa condizione di cassa integrazione non sarà permanente ma finalizzata ad un secondo esodo. Lo posso dire in quanto, sollecitando l'approvazione del provvedimento nel Consiglio dei ministri, ho detto che il primo esodo si era manifestato

insufficiente, anche perchè certi meccanismi ne hanno ritardato l'attuazione, ma ho anche fatto presente che si rendeva necessario per arrivare al tetto di 10.000 unità passare attraverso la cassa integrazione, certamente non come obiettivo permanente bensì finalizzato, nell'ipotesi purtroppo realistica di una contrazione dell'occupazione nei porti, ad un provvedimento per un secondo esodo.

Devo aggiungere, per quanto riguarda il ramo industriale, che ho avuto modo di incontrare questi lavoratori che erano tra tutti gli altri quelli più esposti, senza alcuna protezione. Abbiamo discusso per la cassa integrazione e non esistevano i presupposti di diritto perchè potessero fruirne.

Abbiamo opportunamente predisposto un emendamento con la collaborazione di esperti. Onorevoli senatori, occorre esaminare il problema onde rendere possibile ai lavoratori del ramo industriale e della compagnia carenanti di poter fruire della cassa integrazione come gli altri perchè escano da questo stato di precarietà nel quale finora sono stati.

Per ragioni di tecnica legislativa, per ragionata prudenza, abbiamo dato questa veste al provvedimento; confermo però l'impegno della finalizzazione della cassa integrazione ad un secondo provvedimento di esodo e di fare in modo di rendere praticabile la cassa integrazione per i carenanti ed il ramo industriale a cui oggi non possono per legge accedere.

Il secondo esodo probabilmente l'avremmo tentato anche subito; non lo abbiamo fatto perchè abbiamo verificato su dati in nostro possesso che non erano maturate le condizioni di anzianità giuridica, requisiti essenziali per praticarlo. È già uno sforzo enorme quello che stiamo compiendo tutti insieme; se ci muoviamo attraverso un confronto costruttivo sia con i sindacati che con le forze politiche, come ho avuto modo di verificare in questi mesi di esperienza nel settore, penso che si possano raggiungere risultati soddisfacenti.

Ringrazio ancora il Presidente della Commissione per il contributo essenziale che ha dato e riconfermo il giudizio, la convinzione espressa in Aula.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

«Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto di merci per conto di terzi» (812),
approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge «Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto di merci per conto di terzi», già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 812 che riguarda alcuni «Provvedimenti urgenti per l'autotrasporto di merci per conto di terzi», è uno dei provvedimenti recentemente presentati dal Ministero dei trasporti per l'adeguamento delle strutture e della politica economica del settore.

Il ricordo della lunga serie di scioperi degli autotrasportatori che bloccò il traffico alle frontiere e recò ingenti danni all'economia del paese con conseguenze negative nei rapporti internazionali è sufficiente per significare l'urgenza del provvedimento.

D'altronde l'importanza che riveste l'autotrasporto di merci nell'economia nazionale è così notoria che non occorre che mi dilunghi. Ricorderanno alcuni colleghi presenti in questa Commissione l'impegno profuso quando fu elaborata la legge 6 giugno 1974, n. 298, riguardante l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, la disciplina degli autotrasportatori di cose e l'istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada, e come fin da allora il Parlamento venne investito dal problema di dovere affrontare la riforma generale dell'autotrasporto delle merci; ma questo ed altri problemi sono tuttora in attesa di una soluzione adeguata, anche se non è mancata l'approvazione di alcune leggi di vitale importanza per le imprese autotrasportatrici. Ve ne ricordo soltanto alcune, che vengono, tra l'altro, richiamate nel disegno di legge di cui iniziamo l'esame: la legge 27 novembre 1980, n. 815, riguardante il credito agevolato per l'autotrasporto merci per conto di terzi e la legge 10 febbraio 1982, n. 38, riguardante modifiche ad alcuni articoli del codice della strada, agli articoli del decreto del Presidente della Repubblica n. 393 del 1959, relativo ai pesi e misure dei veicoli e alla richiamata legge n. 815 del 1980.

Nonostante questi provvedimenti-tampone, l'ultimo confronto con le organizzazioni degli autotrasportatori e l'analisi dei bilanci di alcune aziende, specie quelle aventi caratteristiche artigianali, ha evidenziato che talune difficoltà gestionali dell'impresa di trasporto sono da connettersi con strutture superate che comportano un aggravio dei costi di produzione e, pertanto, una mancanza di remunerazione per gli imprenditori obbligati all'osservanza delle tariffe, che sono fissate per legge.

È evidente, quindi, la necessità e l'urgenza di un intervento per il miglioramento di tali strutture al fine di condurre nel giusto equilibrio i costi-ricavi delle aziende.

La concorrenza internazionale ha aggravato tale crisi.

Il disegno di legge n. 812 che si compone di tre titoli raggruppati in 13 articoli viene incontro a tali necessità mediante l'istituzione di un Fondo centrale di garanzia per la copertura dei rischi connessi ai finanziamenti a medio-termine accordati da aziende e istituti di credito alle imprese di autotrasporto (Titolo I).

Le maggiori difficoltà lamentate dalle imprese sembra derivino, sul piano interno, dall'impossibilità dell'applicazione dell'articolo 10 della legge n. 815 del 1980 - questo tipo di inapplicabilità dell'articolo 10 fu oggetto di un lungo dibattito in questa Commissione - che prevede un sistema di garanzie non ritenuto praticabile dagli istituti di credito, i

quali, abituati a basarsi su garanzie reali di beni immobili, non concedono i finanziamenti agevolati previsti, mentre l'autotrasportatore è abituato ad identificarsi con il mezzo che autotrasporta, nel quale investe i suoi risparmi.

È un problema antico e mai risolto!

Da quanto detto consegue che allo scopo di garantire i finanziamenti da concedere agli operatori è stato previsto – come dicevo prima – all'articolo 1 del Titolo primo del disegno di legge l'istituzione di un Fondo di garanzia per l'autotrasporto di cose per conto di terzi presso il mediocredito centrale. Detta garanzia opera fino a 50 milioni di lire e copre il 90 per cento della perdita dell'istituto finanziatore.

Con l'articolo 2 viene istituito un comitato di gestione del Fondo di garanzia e vengono indicati i compiti di tale comitato.

L'articolo 3 limita l'accesso alla garanzia individuando dei criteri di selezione che privilegiano autotrasportatori affermati, iscritti all'Albo in via definitiva e comunque titolari di autorizzazioni da almeno due anni.

L'articolo 4 prevede le procedure per la presentazione delle domande e per le concessioni della garanzia.

L'articolo 5 prevede la costituzione della dotazione del Fondo mediante il concorso dello Stato e quello della stessa categoria degli autotrasportatori.

Il Titolo secondo del disegno di legge comprende gli articoli 6, 7 e 8, contenenti disposizioni di carattere fiscale. Più precisamente, gli articoli 6 e 7 dispongono l'estensione agli autotrasportatori delle agevolazioni e deduzioni fiscali previste per le imprese artigiane iscritte all'Albo, mentre l'articolo 8 stabilisce una diminuzione delle pene pecuniarie per omesse o incomplete indicazioni; questo perchè risulta che la categoria degli autotrasportatori è stata tra le più colpite dalle pene pecuniarie disposte per errore o omissione del trasportatore, che non sempre si identifica con il vettore.

Il titolo terzo comprende gli articoli da 9 a 13, recanti disposizioni varie. L'articolo 9 contiene significative modifiche al codice postale per quanto concerne la obbligatorietà dell'affrancatura dei pacchi postali; è stato individuato, con emanande disposizioni, un diverso criterio per la corresponsione del pagamento dell'affrancatura, al fine di semplificare il lavoro per gli autotrasportatori, garantendo pressappoco lo stesso gettito finanziario all'Amministrazione postale, mediante il pagamento di un canone fisso.

L'articolo 10 prevede un adeguamento del diritto fisso di cui alla legge 28 dicembre 1959 n. 1146, che metterà le autorità italiane in condizioni migliori per risolvere determinati problemi.

L'articolo 11 appare uno strumento idoneo per la definizione del problema dell'assoggettabilità della indennità di trasferta alla contribuzione fiscale di cui all'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, che per la peculiarità dell'attività dell'autotrasportatore ha un peso importante. Viene demandato al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, il compito di determinare annualmente una quota di indennità di trasferta esclusa dalla retribuzione imponibile, che comunque non dovrà superare quella esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche.

L'articolo 12 consiste nell'autorizzazione per la Direzione generale della motorizzazione civile ad assumere personale temporaneo nelle zone di valico e di confine, da applicare a mansioni impiegatizie e di operaio, per fronteggiare almeno parzialmente le difficoltà in cui versa questa Direzione in rapporto alle prestazioni doganali.

L'articolo 13 contiene le norme inerenti la copertura finanziaria e l'indicazione dei relativi capitoli del bilancio del Ministero dei trasporti.

Il provvedimento al nostro esame nel suo insieme consente di intervenire con rapidità per il superamento di ampi spazi di crisi nel settore dell'autotrasporto. Ha già ricevuto l'approvazione da parte della Camera dei deputati ed il parere favorevole della 5^a e 6^a Commissione.

Prima di sollecitare i colleghi all'approvazione di questo disegno di legge, ricordo che ieri mattina ho sollevato un problema, che riguarda soprattutto il titolo primo del disegno di legge, in relazione alla decisione della Commissione delle comunità europee ed alla circolare del Ministero dei trasporti in ordine alla illegittimità della legge n. 815 del 1980. Per cui, pur sollecitando l'approvazione di questo disegno di legge, gradirei che il Governo ci facesse conoscere la sua opinione in ordine ad un problema che ritengo abbastanza delicato che trova riferimento con quanto stiamo per approvare.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Concordo con la osservazione del relatore sulla estrema importanza che riveste la questione e sull'urgenza di provvedervi.

Per quanto riguarda la preoccupazione espressa dal relatore nella conclusione del suo intervento, il problema della incompatibilità dell'articolo primo con la normativa comunitaria è stato attentamente valutato dal Ministero dei trasporti e dal Consiglio dei ministri, nel momento in cui è stato discusso, formulato e approvato il disegno di legge. Si tratta quindi di una materia ampiamente deliberata; non si tratta di una legge che ricalca la legge n. 815 del 1980, che ha subito l'arresto da parte degli organismi comunitari. Si tratta di una legge profondamente diversa, che non dovrebbe incontrare gli ostacoli incontrati dalla proposta precedente.

Si istituisce un Fondo centrale di garanzia: è chiaro che esso è destinato ad operare solo in caso di eventuali perdite (il relatore non ha sottolineato l'aggettivo «eventuali»), nella speranza che non debba essere mai impegnato. Il Fondo è costituito in misura ragguardevole dai 15 miliardi previsti dalla legge n. 815 del 1980. Voglio assicurare il relatore Pacini che la sua preoccupazione è spiegabile e che ha trovato accoglimento al momento della formulazione del disegno di legge; tuttavia, tutti gli orientamenti sono concordi nel ritenere che non ci troviamo in presenza delle stesse difficoltà che abbiamo incontrato nel portare in porto la legge n. 815 del 1980.

Questa proposta chiama in causa varie amministrazioni, in quanto interessa diverse materie regolate da vari Ministeri. Gli organismi rappresentativi del settore hanno avuto frequenti incontri non soltanto con il nostro Ministero, ma anche con altri Ministeri. Sono stati

presentati da questi anche vari emendamenti; il Ministero dei trasporti ne ha presi in considerazione in particolare due. Uno riguarda l'abrogazione dell'articolo 9 (e in questo senso si è espresso anche il Ministero delle poste) e l'altro tende a sostituire l'articolo 11 con un nuovo testo del seguente tenore:

«L'indennità di trasferta spettante ai dipendenti da imprese di autotrasporto iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose e in conto terzi, è esclusa, anche se corrisposta con carattere di continuità, dalla retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi di previdenza ed assistenza ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, per la parte non superiore alla quota esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597 e successive modificazioni ed integrazioni.

L'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153 va interpretato nel senso che sono esclusi dalla base imponibile dei contributi di previdenza e assistenza sociale i contributi versati al Fondo nazionale di previdenza degli impiegati delle imprese di spedizione e delle agenzie marittime».

Su questo testo si è espresso in termini favorevoli anche il Ministero del lavoro.

LOTTI. Il Gruppo comunista è contrario a questi emendamenti.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Anche il relatore esprime il parere contrario.

COLOMBO VITTORINO (V.). È contrario anche il Gruppo della Democrazia cristiana.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si teme da parte degli organismi interessati che la soluzione individuata all'articolo 9 sia peggiorativa rispetto alla situazione attuale.

PRESIDENTE. Non credo ci sia un problema da parte della Commissione ad esaminare anche questi aspetti.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo che sia il caso che il Governo si rimetta alla volontà della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

TITOLO I.

ISTITUZIONE DEL FONDO CENTRALE DI GARANZIA PER LA COPERTURA DEI RISCHI CONNESSI AI FINANZIAMENTI A MEDIO TERMINE ACCORDATI DA AZIENDE E ISTITUTI DI CREDITO ALLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Art. 1.

È istituito presso l'Istituto centrale per il credito a medio termine (Mediocredito centrale) il Fondo centrale di garanzia per la copertura

dei rischi connessi ai finanziamenti a medio termine accordati, ai sensi della legge 27 novembre 1980, n. 815, da istituti ed aziende di credito ad imprese di trasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose in conto terzi.

La garanzia del Fondo di cui al comma precedente opera fino a 50 milioni di lire e può essere accordata dal Mediocredito centrale agli istituti ed aziende di credito di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, e successive modificazioni ed integrazioni.

La garanzia copre il 90 per cento della perdita subita dell'Istituto finanziatore a fronte del capitale.

Il Fondo centrale di garanzia di cui al precedente primo comma opera, altresì, a copertura del 90 per cento della perdita subita dall'istituto finanziatore a fronte del capitale e fino a 50 milioni di lire in relazione ai finanziamenti accordati da istituti ed aziende di credito di cui al precedente secondo comma per l'acquisto di un solo veicolo, o complesso di veicoli, da parte dell'impresa di trasporto, in sostituzione di precedente veicolo, e complesso di veicoli, già in disponibilità dell'impresa stessa.

È approvato.

Art. 2.

Il Fondo centrale di garanzia previsto dall'articolo 1 della presente legge è amministrato da un Comitato nominato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, composto da sette membri di cui uno designato dal Ministro dei trasporti, con funzioni di presidente, uno dal Ministro del tesoro, uno dal Ministro dell'industria, commercio e artigianato, uno dal Mediocredito centrale, tre dal Comitato centrale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi fra i rappresentanti degli autotrasportatori.

Il Comitato di cui al precedente comma ha il compito di deliberare in ordine ai criteri ed alle modalità degli interventi del Fondo centrale di garanzia, nonchè in ordine ai limiti di intervento del Fondo stesso.

Le spese per il funzionamento del Comitato sono a carico del Fondo centrale di garanzia.

È approvato.

Art. 3.

Alla garanzia del Fondo di cui all'articolo 1 della presente legge possono accedere le imprese esercenti attività di autotrasporto che risultano iscritte in via definitiva nell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, titolari da almeno due anni di autorizzazioni al trasporto di merci per conto di terzi e che non sono in grado di offrire idonee garanzie oltre quelle iscrivibili sui beni acquistati con i finanziamenti garantiti ai sensi dell'articolo 1 della presente legge.

Per ciascun operatore l'esposizione complessiva del Fondo non può superare l'importo di lire 200 milioni.

L'articolo 10 della legge 27 novembre 1980, n. 815, e successive modificazioni, è abrogato.

È approvato.

Art. 4.

La domanda di accesso al Fondo centrale di garanzia deve essere presentata dai soggetti beneficiari contestualmente alla richiesta di finanziamento.

L'istituto o azienda di credito trasmette al Mediocredito centrale domanda di garanzia e concede il prestito dopo aver esperito tutte le procedure ritenute utili, d'intesa con il Mediocredito, per la concessione del prestito medesimo.

È approvato.

Art. 5.

La dotazione del Fondo è costituita:

a) dall'importo di lire 5 miliardi da prelevare dalla gestione speciale istituita presso la sezione di tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a «Gestione Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi»;

b) dall'importo di lire 15 miliardi da prelevare dal Fondo di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815;

c) dal 50 per cento dell'importo complessivo dei contributi versati annualmente dagli iscritti all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi sulla base della misura annuale stabilita dal Ministro dei trasporti ai sensi dell'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, tenendo conto anche di tale contribuzione;

d) dagli interessi maturati sulla disponibilità del Fondo;

e) dalle somme che gli istituti ed aziende di credito dovranno versare quale corrispettivo della trattenuta dello 0,50 per cento che gli istituti e le aziende di credito medesimi sono tenuti ad operare, una volta tanto all'atto dell'erogazione, sull'importo originario dei finanziamenti concessi;

f) dai contributi degli istituti ed aziende di credito che saranno determinati dal Comitato di cui all'articolo 2 sull'ammontare complessivo delle operazioni in essere alla fine dell'anno precedente;

g) dagli eventuali contributi di enti pubblici e privati o di associazioni interessate allo sviluppo ed all'ammodernamento del trasporto merci su strada.

È approvato.

TITOLO II.

DISPOSIZIONI DI CARATTERE FISCALE

Art. 6.

Ai fini della determinazione del reddito, le imprese di cui all'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni, i cui titolari sono intestatari di autorizzazioni all'autotrasporto di merci per conto di terzi, possono dedurre, a titolo di costi ed oneri non documentati, un importo forfettario di lire 15.000 o lire 30.000, per i trasporti personalmente effettuati dal titolare dell'autorizzazione, rispettivamente, oltre il Comune in cui ha sede l'impresa ma nell'ambito della Regione o di quelle confinanti, ovvero oltre tale ambito. La deduzione spetta una sola volta per ogni giorno di effettuazione del trasporto, indipendentemente dal numero dei viaggi.

Alla dichiarazione dei redditi deve essere allegato apposito prospetto sottoscritto dal dichiarante in cui sono indicati i viaggi effettuati e le rispettive località di destinazione, la loro durata, nonché gli estremi delle relative bolle di accompagnamento delle merci o, in caso di esonero dall'obbligo di emissione di queste, delle fatture o delle lettere di vettura di cui all'articolo 56 della legge 6 giugno 1974, n. 298. Gli esemplari delle bolle di accompagnamento, delle fatture e delle lettere di vettura devono essere conservati dal dichiarante fino al termine indicato nell'articolo 43 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Le disposizioni del presente articolo si applicano a partire dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge con riferimento a trasporti effettuati dopo tale data.

È approvato.

Art. 7.

A decorrere dal periodo di imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente legge la deduzione dal reddito d'impresa prevista dall'articolo 13 della legge 19 marzo 1983, n. 72, si applica altresì ai redditi d'impresa dei titolari di autorizzazioni all'autotrasporto, soci di organismi cooperativi esercenti l'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, ai quali sono applicate le forme e le modalità previdenziali di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602.

È approvato.

Art. 8.

Il secondo e il terzo comma dell'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627, sono sostituiti dai seguenti:

«Se nei documenti indicati nel comma precedente risultano mancanti o inesatte alcune delle altre indicazioni previste dagli articoli 1, 2, 3 e 4, ultimo comma, del presente decreto, si applica al soggetto tenuto ad annotare tali indicazioni la pena penuniaria da lire 500.000 a lire 1.500.000. Al vettore che non sottoscrive per ricevuta gli esemplari del documento di cui all'articolo 1 o li sottoscrive pur se in esso siano riportate indicazioni incomplete o inesatte, limitatamente a quanto previsto dall'ultima parte del terzo comma dell'articolo 1, si applica la pena pecuniaria da lire 150.000 a lire 300.000.

Il conducente del veicolo che, durante l'esecuzione del trasporto, non è in grado di esibire gli esemplari dei documenti che debbono accompagnare il trasporto è soggetto alla pena pecuniaria da lire 50.000 a lire 180.000. La stessa pena si applica se il documento di trasporto non risulta sottoscritto ai sensi del terzo e del nono comma del precedente articolo 1».

Le nuove misure delle pene pecuniarie previste dai precedenti due commi si applicano anche alle violazioni commesse anteriormente all'entrata in vigore della presente legge e non ancora definitivamente accertate alla stessa data. Non si fa luogo a rimborsi di pene pecuniarie corrisposte prima dell'entrata in vigore della presente legge.

È approvato.

TITOLO III.

DISPOSIZIONI VARIE

Art. 9.

I concessionari di cui al n. 6 dell'articolo 29 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, sono tenuti a corrispondere, in luogo dei diritti previsti dalle vigenti disposizioni, un canone annuale.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente provvedimento saranno determinati, con il decreto interministeriale previsto dall'articolo 7 della legge 26 aprile 1983, n. 130, i criteri e le modalità per la determinazione, la revisione periodica ed il pagamento del canone di cui al precedente comma.

In sede di prima applicazione, il canone sarà fissato in misura tale da assicurare all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni un'entrata almeno pari, in ragione d'anno, all'ammontare dei diritti accertato per l'anno 1983, maggiorato o diminuito nella stessa misura percentuale delle variazioni eventualmente apportate durante l'anno 1984 alle tariffe per il servizio di trasporto dei pacchi gestito direttamente dall'Amministrazione.

Il trasporto dei pacchi e dei colli di peso fino a 20 chilogrammi eseguito dai concessionari senza il pagamento del canone annuale determinato ai sensi del precedente secondo comma è assoggettato ad una sanzione amministrativa variabile da dieci a sessanta volte l'importo del canone stesso.

L'Amministrazione può inoltre sospendere la concessione per un periodo non superiore a sei mesi o anche, in caso di recidiva, revocarla, senza che il concessionario abbia diritto ad alcuna indennità.

Chiunque trasporti pacchi o colli senza averne ottenuta la concessione è soggetto ad una sanzione pecuniaria in misura da dieci a sessanta volte la tariffa dovuta per i pacchi postali di peso corrispondente a quelli trasportati.

È abrogato l'articolo 60 del codice postale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156.

Il rappresentante del Governo ha proposto la soppressione di questo articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, passiamo quindi alla votazione. Pongo ai voti il mantenimento dell'articolo.

È approvato.

Art. 10.

Gli importi del diritto fisso di cui all'articolo 1, primo e secondo comma, della legge 28 dicembre 1959, n. 1146, sono rispettivamente elevati a lire 18.000 e lire 12.000.

È approvato.

Art. 11.

L'indennità di trasferta spettante ai dipendenti da imprese di autotrasporto è esclusa, anche se corrisposta con carattere di continuità, dalla retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi di previdenza e assistenza ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, sulla base di una quota determinata annualmente con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le rappresentanze degli imprenditori e dei lavoratori.

La misura di detta quota non potrà essere maggiore di quella esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni ed integrazioni.

A questo articolo è stato presentato dal Governo un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

Art. 11.

L'indennità di trasferta spettante ai dipendenti da imprese di autotrasporto iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose in conto terzi, è esclusa, anche se corrisposta con carattere di continuità, dalla retribuzione imponibile per il calcolo dei contributi di previdenza ed assistenza ai sensi dell'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, per la parte non superiore alla quota esente dall'imposta sul reddito delle persone fisiche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597, e successive modificazioni ed integrazioni.

L'articolo 12 della legge 30 aprile 1969, n. 153, va interpretato nel senso che sono esclusi dalla base imponibile dei contributi di previdenza e assistenza sociale i contributi versati al Fondo nazionale di previdenza degli impiegati delle imprese di spedizione e delle agenzie marittime.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 11 nel testo di cui ho dato lettura.

È approvato.

Art. 12.

Per assicurare il funzionamento degli uffici della Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione nei valichi di confine di cui all'articolo 13 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere, per un periodo non superiore a tre mesi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1971, n. 276, personale straordinario da applicare a mansioni impiegatizie e di operaio entro il limite massimo di centoventi unità da destinare agli uffici anzidetti.

È approvato.

Art. 13.

All'onere derivante dall'articolo 1 della presente legge pari, per l'anno 1984, a 20 miliardi di lire si fa fronte quanto a lire 15 miliardi mediante corrispondente riduzione del capitolo 7295 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, intendendosi all'uopo corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa per l'anno finanziario 1984 di cui alla legge 27 novembre 1980, n. 815, e quanto a lire 5 miliardi mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a «Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi».

All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 12 della presente legge, pari a lire 400 milioni per l'anno 1984, si fa fronte mediante corrispondente prelevamento dalla gestione speciale istituita presso la Tesoreria provinciale dello Stato di Roma intestata a «Gestione Albo degli autotrasportatori per conto di terzi».

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

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

LOTTI. Vorrei fare una dichiarazione di voto per sottolineare il ritardo con il quale oggi adottiamo il provvedimento, che ha una sua notevole importanza e che era fortemente atteso dalle categorie interessate. L'adesione del Gruppo comunista al testo, così come è stato presentato dal Governo dopo l'approvazione della Camera, è quindi anche dettata dall'esigenza di non prolungare i tempi di discussione e perciò l'entrata in vigore di norme che erano state concordate con le organizzazioni degli autotrasportatori nel febbraio di quest'anno, nell'ambito di una protesta che aveva creato elementi di forte agitazione per tutto il settore ed anche per l'economia del nostro paese.

In questo modo riteniamo di rispettare le attese, anche se abbiamo la piena consapevolezza che il provvedimento adottato, proprio perchè approvato in ritardo, avrà alcune conseguenze negative. Mi riferisco in modo particolare al fatto che non è stato possibile riconoscere le spese di documentazione per la dichiarazione dei redditi del 1984, proprio perchè queste dichiarazioni sono state già fatte.

Inoltre non sono stati recepiti alcuni suggerimenti che il comitato d'intesa aveva avanzato. Quindi siamo di fronte a un provvedimento che, nella sua rilevanza, presenta aspetti di risposta parziale ai problemi della categoria, che sono numerosi e che vanno dalla questione di un'equa politica fiscale alle condizioni di reciprocità con la situazione dei vettori stranieri. Penso soprattutto alla politica dei pedaggi e del transito.

Ribadisco su tale aspetto la necessità di un adeguamento attraverso la riforma della legge n. 68 del 1974, proprio con riferimento ad alcune questioni specifiche che certe categorie hanno sollevato. Vi è tutto un problema che concerne le sperequazioni dei rapporti di forza tra i vettori e il mittente, che in qualche modo il legislatore dovrà affrontare prossimamente.

Vi è poi la questione connessa alla riforma del codice della strada riferita ai trasporti eccezionali e quindi alla necessità di andare ad una nuova disciplina.

Ecco dunque una serie di motivi che ci fanno ritenere, mentre esprimiamo il voto favorevole a questo disegno di legge, che non possiamo pensare di aver risolto le questioni del settore, che al contrario rimangono sul tappeto. Mi auguro che il Governo possa quanto prima presentare una serie di norme organiche concordate con le organizzazioni degli autotrasportatori e che si riesca su questo piano a realizzare quegli obiettivi che consentono al settore stesso di assolvere,

in un contesto di serenità, tranquillità e continuità di lavoro, quell'importante funzione che lo squilibrato sistema dei trasporti nel nostro paese ha assegnato al settore.

Ricordo per inciso che il 78 per cento delle merci viaggia su strada e quindi con l'autotrasporto. Ecco allora che l'urgenza delle questioni prima sottolineate rimane ferma ed ecco il motivo di questo auspicio al Governo, ribadendo il nostro voto favorevole al disegno di legge in esame.

COLOMBO Vittorino (V.). Vorrei esprimere il voto favorevole del Gruppo della Democrazia cristiana, che è conscio di non votare un provvedimento perfetto. Su di esso, oltre che la spada di Damocle delle direttive CEE, pesano insufficienze e imperfezioni.

Riteniamo tuttavia prevalente in questo momento la necessità e l'urgenza di mettere un punto fermo ad un discorso che si è protratto per troppo tempo, pur avendo ben presente che si mette così il punto fermo ad un periodo del discorso, ma non al discorso stesso nel suo insieme, che invece dovrà essere ripreso.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 14.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO