SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 2240-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE GUSSO)

Comunicata alla Presidenza il 3 maggio 1983

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, recante misure urgenti per fronteggiare la situazione dei porti

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

e dal Ministro della Marina Mercantile

di concerto col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 APRILE 1983

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — Appare opportuno innanzitutto un cenno allo « scenario » nel quale si muove l'economia marittimo-portuale nel mondo.

L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI MARITTIMI INTERNAZIONALI

Nel corso degli anni '70 e nei primi anni '80 eventi di enorme portata hanno inciso in modo determinante sull'andamento del trasporto marittimo, causando non solo rallentamenti nello sviluppo, ma anche, nella fase più recente, diminuzioni del volume globale di traffico.

Va sottolineato in particolare come tali eventi, ed in particolare i due *chock* petroliferi del 1973 e del 1979 e quello, in un certo senso alla rovescia, del 1983, hanno comportato una « discontinuità » nell'andamento del trasporto marittimo che ha sconvolto tutte le previsioni.

Ad esempio, se si confronta il PIL (prodotto interno lordo) mondiale e dei paesi industrializzati con il traffico marittimo internazionale, vediamo che nel periodo 1965-1973 l'accrescimento annuale medio del traffico complessivo è dell'8,4 per cento in tonnellate e del 12,9 per cento in tonnellate-chilometro, mentre il PIL dei paesi industrializzati è cresciuto del 4,6 per cento e quello mondiale del 5 per cento; il traffico cioè è cresciuto ad un tasso notevolmente più elevato di quello del PIL.

Nel successivo periodo 1973-80 l'accrescimento annuale medio del traffico marittimo complessivo è del 2,2 per cento in tonnellate e dell'1,2 per cento in tonnellate-chilometro, mentre il PIL dei paesi industrializzati è cresciuto del 2,3 per cento e quello mondiale del 2,6 per cento; il traffico cioè è cresciuto a un tasso inferiore a quello del PIL.

Si deve precisare che questa inversione di tendenza è dovuta principlamente al traffico del petrolio (1965-73: +10,5 per cento in tonnellate e +16,0 per cento in tonnellate-chilometro; 1973-80: +0,2 per cento in tonnellate e —1,0 per cento in tonnellate-chilometro) e in parte a quello delle rinfuse (1965-73: +7,9 per cento in tonnellate e +10,2 per cento in tonnellate-chilometro; 1973-80: +3,0 per cento in tonnellate e +2,9 per cento in tonnellate-chilometro), mentre per quanto riguarda le merci varie la crescita del loro movimento è stata superiore a quelle del PIL (1965-73: +5,2 per cento in tonnellate e +6,4 per cento in tonnellate-chilometro; 1973-80: +4,9 per cento in tonnellate e +5,7 per cento in tonnellate-chilometro).

Va peraltro osservato che l'incertezza delle previsioni sarà caratteristica anche del futuro, dato che nella situazione politica ed economica mondiale non si sono ancora attuate condizioni di stabilità necessarie per un normale processo di crescita.

Però è possibile formulare, quanto meno, alcune indicazioni sommarie circa il futuro dei traffici.

Per quanto riguarda le materie prime energetiche (petrolio, carbone, gas) si può ritenere che la domanda di trasporto marittimo rimanga, nel complesso, sui livelli attuali; circa la sua composizione si possono fare varie ipotesi.

Ad esempio, se a partire dal primo *choc* petrolifero del 1973 i paesi occidentali hanno progressivamente ridotto la loro dipendenza dai paesi medio-orientali diminuendo le importazioni di petrolio, la riduzione del prezzo alla quale si sta assistendo, combinata alla progressiva destinazione alla domanda interna del petrolio proveniente da altri paesi, potrebbe invertire la tendenza alla diminuzione.

Si deve aggiungere che in ogni caso dovrebbe aumentare, anche se non si sa in quale misura, la domanda di trasporto di carbone e di gas (il cui trasporto avverrà anche mediante gasdotti: per esempio, il gas algerino e quello siberiano), il cui impiego dovrà differenziare strategicamente le fonti di approvvigionamento energetico.

Relativamente alle merci secche, occorre distinguere innanzitutto i minerali di ferro e i cereali, relativamente ai quali le previsioni sono molto incerte pur rappresentando il 25 per cento del movimento complessivo delle rinfuse secche.

L'industria siderurgica è molto sensibile alle variazioni della crescita economica, mentre la produzione di cereali risente di fattori climatici ed il loro consumo dipende da cause politiche ed economiche.

La domanda di trasporto delle altre rinfuse dovrebbe crescere con maggiore regolarità ad un tasso analogo a quello del PIL.

Analoghe sono le considerazioni per le merci varie il cui tasso di crescita potrebbe essere assimilato, nelle previsioni, a quello del commercio internazionale.

L'incremento dell'interscambio (materie prime e semilavorati contro prodotti finiti o comunque a contenuto tecnologico più elevato) tra paesi sviluppati e paesi in via di sviluppo, dovrebbe determinare una crescita della corrente di traffico Nord-Sud attraverso, per quanto riguarda l'Europa, in particolare, il Mediterraneo, anche se questa previsione rischia di essere vanificata dalle ridotte disponibilità finanziarie dei paesi OPEC colpiti dalla riduzione dei consumi petroliferi.

In sostanza sia il bilancio degli ultimi anni e sia le previsioni dei prossimi indicano che il trasporto marittimo internazionale sta attraversando una fase di riflessione che può comportare anche riduzioni del movimento complessivo, come verificatosi negli ultimi anni tanto che i risultati del 1981 sono tornati ad essere praticamente quelli del 1978 (intorno ai 3,5 miliardi di tonnellate).

Queste riduzioni dovrebbero però riguardare peraltro quasi esclusivamente il settore petrolifero e quello dei minerali di ferro, mentre gli altri settori dovrebbero essere ancora in crescita.

Per i paesi europei dovrebbero incrementarsi i movimenti *export* (e quindi gli imbarchi), poichè sia le flotte che i sistemi portuali sono dimensionati su previsioni più favorevoli e ciò determina in molti casi condizioni adatte all'incremento per la grande offerta delle marinerie e dei porti.

Per quanto riguarda in particolare i porti la limitata espansione di alcuni settori di traffico e addirittura la riduzione di altri ha aumentato la competizione fra i porti stessi: quelli che sono stati in grado di offrire servizi adeguati a prezzo concorrenziale, hanno potuto aumentare la quota di traffico che li riguarda (sempre con l'eccezione del petrolio e dei minerali di ferro la cui diminuzione è generale) anche in condizioni difficili, mentre gli altri hanno ceduto.

* * *

LA SITUAZIONE ITALIANA

Per quanto concerne l'Italia, la situazione è segnata da una contraddizione; da una parte il nostro paese è favorito perchè è collocato sulle direttrici di traffico internazionale in espansione (semilavorati, prodotti finiti, merci varie, direzione Nord-Sud, sia all'esportazione e all'importazione e sia al transito) e perchè la sua posizione e conformazione geografica possono permettere uno sviluppo di traffico nazionale conveniente per il risparmio in termini di costi, in particolare di quelli energetici; basti pensare al cabotaggio alternativo al movimento terrestre che può paragonarsi alla navigazione interna di altri paesi.

Dall'altra parte però le assurde condizioni organizzative ed operative dei porti italiani comportano tariffe elevatissime, costi esorbitanti ed efficienza ridotta, per cui il traffico viene respinto dai porti italiani a favore di altri scali stranieri, mediterranei e non.

A questa situazione sfugge il traffico in regime di cosiddetta « autonomia funzionale » delle industrie costiere, colpito peraltro da altre cause come, per esempio, dalla crisi del petrolio, della petrolchimica e della siderurgia; ma questo si verifica anche, purtroppo, per le industrie dell'entroterra.

La situazione italiana si può sintetizzare con poche cifre: nel decennio 1968-79 il commercio marittimo internazionale è cresciuto mediamente, nonostante lo *choc* petrolifero del 1973, del 71 per cento, mentre invece il traffico portuale italiano è aumentato solo del 36 per cento, cioè in sostanza

della metà; come si è detto in precedenza, nel 1981 i risultati del commercio marittimo internazionale sono praticamente gli stessi del 1978 (intorno ai 3,5 miliardi di tonnellate), nonostante lo *choc* petrolifero del 1979, mentre quelli italiani sono diminuiti del 5 per cento (da 373,4 a 355,3 milioni di tonnellate); e questi negativi risultati si sono manifestati in presenza della riapertura, allargamento e approfondimento del Canale di Suez.

In sostanza il grande sviluppo economico degli anni '60 e '70 ha consentito che non si appalesassero le gravi storture esistenti nei porti italiani, ma oggi si può ben dire che nei periodi di espansione il nostro paese ha beneficiato molto meno delle altre nazioni degli incrementi di traffico, mentre nei periodi di recessione registra perdite maggiori di altri.

I nostri porti quindi svolgono meno traffico di quello che potrebbero: alimentano in pratica solo il loro entroterra immediato, regionale o interregionale, in cui non entrano in concorrenza con scali stranieri, entroterra che perciò è costretto a servirsi di essi, salvo poi a constatare che si determina sempre più spesso la convenienza di utilizzare certi scali stranieri (in genere del Nord-Europa), tanto che ormai, secondo dati attendibili anche se non completamente sicuri, 4 milioni di tonnellate di merci con origine o destinazione italiana passano appunto attraverso porti di altri paesi.

L'analisi delle cause che hanno determinato questa situazione dovrebbe riguardare innanzitutto l'autentica rivoluzione tecnologica che si è determinata a partire dagli anni '60 nei trasporti marittimi a seguito del processo di industrializzazione lungo le coste, dell'affermarsi del gigantismo navale e della accentuata specializzazione delle navi in relazione ai carichi trasportati; rivoluzione che ha indotto profonde e radicali trasformazioni nelle infrastrutture e nelle sovrastrutture dei porti e nella loro organizzazione.

Mentre nei porti di altri paesi queste trasformazioni sono avvenute, in Italia invece solo di recente si ha la sensazione che si stia prendendo coscienza che i porti italiani, così come sono oggi, rappresentano un potente ostacolo per l'auspicabile ripresa economica del nostro paese.

In estrema sintesi, si possono raggruppare in tre categorie principali le carenze di cui soffrono i nostri porti:

1) le « infrastrutture » (fondali, banchine, darsene, aree, accessi, eccetera), le « sovrastrutture » (mezzi meccanici, impianti, magazzini, eccetera), i « servizi » (autorità marittima, polizia, dogana, antincendi, pilotaggio, rimorchio, ormeggio, bunkeraggio, case di spedizione, agenzie marittime, impianti di segnalamento e di comunicazione, eccetera);

2) i « collegamenti con l'entroterra » (strade, ferrovie, idrovie, oleodotti, gasdotti, raccordi viari, eccetera);

3) la « gestione e il lavoro portuale » (enti, aziende, consorzi, compagnie, imprese e così via).

È evidente che sarebbe necessario valutare unitariamente questi tre gruppi di carenze principali considerandoli nella loro interdipendenza, ma, mentre appare semplice in linea di principio, a prescindere dalla spesa, superare le carenze dei primi due gruppi, non altrettanto facile si presenta il compito per quanto concerne la « gestione e il lavoro portuale », anche se si tratta in questo caso di interventi meno costosi in termini finanziari, che rendono efficaci gli investimenti nelle infrastrutture, nelle sovrastrutture, nei servizi e nei collegamenti e che, infine, determinano risultati positivi anche in situazioni operative meno brillanti.

Sembra giusto quindi spendere qualche parola sulle gestioni e sul lavoro portuale.

* * *

SITUAZIONE ATTUALE DELLE GESTIONI E DEL LAVORO PORTUALE

L'ordinamento del lavoro portuale italiano ha origine dal Codice della navigazione del 1942 (articoli 108 e 110 e articolo 148

del relativo regolamento) che affida in esclusiva ai lavoratori portuali riuniti in corporazioni dette « compagnie » o « gruppi portuali » l'esecuzione delle attività manuali connesse con il carico e lo scarico delle merci nell'ambito portuale, quindi sia sulla banchina e sia a bordo delle navi; le « compagnie portuali » sono giuridicamente un genere particolare di società cooperative a responsabilità limitata.

La gestione tecnica di tali attività, ivi compresa la movimentazione dei mezzi meccanici e dei semoventi, veniva lasciata alle cosiddette « imprese » pure individuate dal Codice, con personale delle compagnie o con propri dipendenti.

Il codice non parla di enti portuali (anche se quelli di Genova e Venezia preesistevano nel 1942) o di aziende dei mezzi meccanici, che sono stati costituiti con apposite leggi.

L'articolo 110 del codice ammette peraltro la possibilità di deroga dall'ordinamento escludendo la riserva delle compagnie nei casi in cui è stato riconosciuto, per esempio, che « necessità tecniche operative richiedono il realizzarsi di un contesto unitario fra bordo e terra, così da assicurare l'inserimento delle merci direttamente e senza soluzioni di continuità nel ciclo aziendale » (dal decreto del 1972 per la zona industriale di Cagliari) ovvero quando occorre conseguire un « pubblico interesse generale, un « beneficio per l'economia nazionale » o per la « necessità di fronteggiare la intensificata concorrenza internazionale su un piano di competitività sia per quanto riguarda l'industria, sia per quanto riguarda i porti industriali » (dal decreto del 1964 per l'ampliamento della zona industriale di Porto Marghera).

Questa deroga al regime normale dell'articolo 110 viene comunemente denominata « autonomia funzionale » ed è stata concessa nel dopoguerra in una trentina di località a favore di stabilimenti singoli o collegati o di gruppi di stabilimenti ovvero di intere aree industriali.

In questi casi la movimentazione delle merci o dei prodotti o dei materiali viene svolta direttamente da personale dipendente dalle aziende industriali interessate alle operazioni portuali e fa parte del ciclo produttivo; in genere vengono impiegati per la movimentazione impianti di notevole livello tecnologico e di alta capacità operativa, ancorchè molto specializzati, come è ovvio.

Se una considerazione è lecito fare è che nessuno è in grado di contestare il ruolo fondamentale giocato negli anni dello sviluppo dalle autonomie funzionali nel processo di allineamento dell'apparato industriale del nostro paese a quello delle nazioni più mature, come pure negli anni della recessione per mantenere in qualche modo nel mercato questo stesso apparato.

Gli enti portuali sono sette, e precisamente:

1) Consorzio autonomo del porto di Genova istituito con legge 12 febbraio 1903, n. 50;

2) Provveditorato al porto di Venezia istituito con legge 14 marzo 1929, n. 503;

3) Ente autonomo del porto di Palermo istituito con legge 14 novembre 1961, n. 1268;

4) Consorzio del porto di Civitavecchia istituito con legge 9 febbraio 1963, n. 223;

5) Ente autonomo del porto di Trieste istituito con legge 9 luglio 1967, n. 589;

6) Ente autonomo del porto di Savona istituito con legge 1° marzo 1968, n. 173;

7) Consorzio autonomo del porto di Napoli istituito con legge 11 marzo 1974, n. 46, di conversione del decreto-legge 11 febbraio 1974, n. 1.

Gli enti portuali sono enti pubblici economici che, pur con alcune diversità sancite dalle varie leggi istitutive, hanno in comune un potere autoritativo più o meno ampio sul territorio della circoscrizione portuale di competenza e sulla condotta delle operazioni, sugli investimenti e nei servizi.

Vi sono poi cinque aziende dei mezzi meccanici istituite nei porti di La Spezia, Livorno, Cagliari, Ancona e Messina con le leggi 9 ottobre 1967, n. 961, 10 ottobre 1974, n. 494, e 5 maggio 1976, n. 355.

Le aziende sono pure qualificate enti pubblici economici con poteri assai ridotti però rispetto agli enti portuali in quanto hanno come compito quasi esclusivo quello di acquisire, gestire e mantenere i mezzi meccanici di carico e scarico nell'ambito portuale, anche se talora amministrano magazzini, aree di deposito o altri beni mobili ed immobili di competenza demaniale.

Esistono ancora in Italia dei consorzi volontari per la gestione portuale a Trapani, Brindisi e Bari e delle aziende o commissioni speciali istituite in genere dalle Camere di commercio a Livorno, Ravenna, Monfalcone, Chioggia e altrove con il compito prevalente di costituire un punto di incontro e di coordinamento fra le categorie e gli uffici interessati alla attività portuale.

Varie quindi sono le forme per indirizzare, in modo più o meno burocratico, l'attività nei vari porti e talora per esercitare direttamente le funzioni di impresa portuale da parte di organismi pubblici.

Nel decennio 1972-1981 il movimento complessivo delle merci nei porti italiani è stato mediamente di 363,2 milioni di tonnellate, con una punta minima nel 1975 di 320,8 ed una massima nel 1979 di 396,6 milioni di tonnellate; ma l'incidenza dei prodotti petroliferi, specie in arrivo, sul complesso si aggira intorno al 60 per cento, per cui il movimento delle merci rimanenti (prodotti agricoli, alimentari, carbone, minerali, prodotti chimici, macchinari, manufatti, merci varie e così via) si aggira mediamente intorno ai 150 milioni di tonnellate.

Di questi 150 milioni di tonnellate di merci secche solo il 45 per cento circa è manipolato attraverso gli enti, le aziende ed altri soggetti consimili, sempre con la presenza delle compagnie dei lavoratori portuali, essendo il rimanente 55 per cento manipolato in regime di autonomia funzionale data la sua destinazione industriale.

La media di questo traffico commerciale è stata, nel decennio 1972-1981, di 67,6 milioni di tonnellate con una punta minima, anche qui nel 1975, di 58,6 ed una massima nel 1980 di 79,8 milioni di tonnellate, come risulta dalla tabella che segue:

ANNO	*Tonnellaggio manipolato*
1970	72.719.970
1971	69.424.579
1972	62.935.453
1973	62.515.520
1974	63.182.170
1975	58.616.458
1976	64.885.690
1977	63.695.495
1978	69.158.438
1979	74.991.533
1980	79.838.643
1981	76.308.566
1982	73.306.706

La movimentazione di queste merci è curata per circa il 67 per cento attraverso i 7 enti portuali (51 per cento) e le 5 aziende dei mezzi meccanici (16 per cento), con la partecipazione dei lavoratori delle compagnie e talora di operatori portuali privati, mentre il rimanente 33 per cento è manipolato, negli altri 54 porti in cui esiste traffico commerciale, direttamente dalle compagnie quasi sempre con l'intervento dei privati.

Nella tabella che segue viene riportato il tonnellaggio manipolato negli anni 1980-1981-1982 nei porti con ente o azienda e in altri 6 porti significativi per vari motivi fra i quali quello di costituire realtà portuali che si sono costituite o rafforzate a scapito dei porti maggiori disorganizzati (per esempio Chioggia, Ravenna, Salerno).

TONNELLAGGIO MANIPOLATO

A) ENTI PORTUALI	1980	1981	1982
1) Civitavecchia	1.717.963	1.515.300	1.813.981
2) Genova	16.451.787	15.954.940	14.400.000
3) Napoli	3.417.172	2.853.199	2.168.565
4) Palermo	3.301.939	2.843.609	3.066.612
5) Savona	7.137.078	7.481.901	6.742.014
6) Trieste	3.395.299	2.804.212	5.852.440
7) Venezia	2.996.593	3.931.663	3.279.658
TONNELLAGGIO ENTI	38.417.831	37.384.824	37.323.270
Incidenza sul totale	48,1%	49,0%	50,9%
B) AZIENDE M.M.			
8) Cagliari	720.426	516.789	448.394
9) Messina	78.267	88.730	81.059
10) Livorno	7.188.105	6.723.953	5.921.930
11) Ancona	1.502.579	1.096.178	1.176.214
12) La Spezia	4.008.004	3.555.754	3.280.119
TONNELLAGGIO AZIENDE	13.497.381	11.981.404	10.907.716
Incidenza sul totale	16,9%	15,7%	14,9%
TONNELLAGGIO ENTI + AZIENDE	51.915.212	49.366.228	48.230.986
Incidenza sul totale	65,0%	64,7%	65,8%
C) ALCUNI ALTRI PORTI			
13) Chioggia	1.322.123	1.337.412	1.081.563
14) Olbia	2.506.556	2.558.440	2.624.304
15) Piombino	619.953	597.674	545.585
16) Ravenna	5.911.865	5.049.190	4.292.148
17) Salerno	1.011.928	1.074.342	1.157.710
18) Taranto	1.149.704	1.359.220	1.218.777
TONNELLAGGIO ALCUNI ALTRI PORTI	12.522.129	11.976.278	10.920.087
Incidenza sul totale	15,7%	15,7%	14,9%
TONNELLAGGIO A+B+C	64.437.341	61.342.506	59.151.073
Incidenza sul totale	80,7%	80,4%	80,7%
TUTTI GLI ALTRI PORTI	15.401.302	14.966.060	14.155.633
TONNELLAGGIO TOTALE	79.838.643	76.308.566	73.306.706

I dipendenti degli enti, esclusi gli addetti agli aeroporti di Genova e Venezia, e quelli delle aziende sono, da oltre 10 anni, intorno alle 7.800 unità, mentre i lavoratori portuali iscritti nei registri delle compagnie o gruppi sono, sempre da oltre 10 anni, circa 21.000.

Nelle tabelle che seguono vengono riportati i dati sul personale dipendente dagli enti e dalle aziende negli anni 1980-1981-1982 e quelli sui lavoratori iscritti nei registri delle compagnie negli stessi tre anni, suddivisi fra i porti con ente o azienda e negli altri 6 porti significativi di cui si è già parlato nel riportare i dati sul tonnellaggio manipolato.

PERSONALE DEGLI ENTI PORTUALI E DELLE AZIENDE M.M.

A) ENTI PORTUALI	1980	1981	1982
1) Civitavecchia	110	106	105
2) Genova	3.286 (*)	3.415 (*)	3.316 (*)
3) Napoli	577	549	545
4) Palermo	101	101	100
5) Savona	310	331	356
6) Trieste	1.644	1.712	1.726
7) Venezia	1.341 (*)	1.310 (*)	1.290 (*)
PERSONALE ENTI	7.369	7.524	7.438
Incidenza sul totale	95,5%	95,0%	94,5%
B) AZIENDE M.M.			
8) Cagliari	44	44	44
9) Messina	7	7	11
10) Livorno	152	174	210
11) Ancona	47	67	68
12) La Spezia	98	97	101
PERSONALE AZIENDE	348	389	434
Incidenza sul totale	4,5%	5,0%	5,5%
PERSONALE TOTALE ENTI + AZIENDE	7.717	7.913	7.872

(*) Esclusi gli addetti agli aeroporti delle due città.

LAVORATORI DELLE COMPAGNIE PORTUALI

A) ENTI PORTUALI	1980	1981	1982
	—	—	—
1) Civitavecchia	165	124	193
2) Genova	6.070	6.002	5.306
3) Napoli	1.506	1.449	1.716
4) Palermo	201	340	208
5) Savona	1.069	1.048	1.003
6) Trieste	1.600	1.502	1.471
7) Venezia	1.349	1.305	1.434
PORTUALI ENTI	11.960	11.770	11.331
Incidenza sul totale	56,9%	56,8%	54,6%
B) AZIENDE M.M.			
8) Cagliari	182	172	140
9) Messina	22	25	25
10) Livorno	1.814	2.014	2.174
11) Ancona	192	176	176
12) La Spezia	299	287	308
PORTUALI AZIENDE	2.509	2.674	2.823
Incidenza sul totale	11,9%	12,9%	13,6%
PORTUALI ENTI + AZIENDE	14.469	14.444	14.154
Incidenza sul totale	68,8%	69,7%	68,2%
C) ALCUNI ALTRI PORTI			
13) Chioggia	221	253	250
14) Olbia	224	210	207
15) Piombino	129	111	132
16) Ravenna	1.182	1.201	1.184
17) Salerno	462	458	452
18) Taranto	196	271	268
PORTUALI ALCUNI ALTRI PORTI	2.414	2.504	2.493
Incidenza sul totale	11,5%	12,1%	12,0%
PORTUALI A+B+C	16.883	16.948	16.647
Incidenza sul totale	80,3%	81,8%	80,2%
PORTUALI TUTTI ALTRI PORTI	4.139	3.784	4.090
TOTALE PORTUALI	21.022	20.732	20.737

L'unica osservazione che si può fare nel porre a confronto le tabelle sopra riportate, che sono state ricavate dai dati forniti dal Ministero della marina mercantile, è che le rilevazioni avvengono certamente in modo non omogeneo e quindi nessuna considerazione è possibile fare in proposito.

Rimane solo da auspicare (o meglio da pretendere) che venga stabilita una metodologia di rilevazione ed elaborazione dei dati uniforme e che le autorità marittime ad essa si attengano.

È già stato osservato in precedenza che i porti italiani lavorano meno di quello che potrebbero in relazione soprattutto alla loro collocazione geografica; è stato anche affermato in questa come in tante altre circostanze (in verità con scarsi risultati) che la ridotta efficienza, i costi esorbitanti e le tariffe elevate, causate dalle impossibili condizioni organizzative ed operative dei porti italiani, concorrono in modo determinante ad allontanare traffico dal nostro paese, soprattutto in un momento come questo di crisi economica nazionale ed internazionale che richiederebbe un ben diverso atteggiamento da parte di tutti.

È ben vero che le infrastrutture, le sovrastrutture, i servizi dei porti italiani hanno bisogno di ammodernamento e potenziamento.

È vero anche che i collegamenti stradali, ferroviari, idroviari dei porti italiani con l'entroterra sono, nel complesso, carenti e bisognevoli di intervento.

Occorre però affermare, alto e forte, che i nemici neri della portualità italiana sono il parassitismo, il corporativismo, la burocratizzazione, l'inefficienza, la disorganizzazione, la conflittualità esasperata, l'assenteismo, l'intermediazione non concorrenziale, la rendita di posizione, la pratica dello sfruttamento dei lavoratori non protetti, le tariffe occulte (dette anche tangenti, mance, eccetera) e chi più ne ha più ne metta; ora anche l'assistenzialismo.

È opinione assai diffusa che la causa vera di tutto questo degrado, che richiama anche qui la « questione morale », risieda soprattutto nel regime di monopolio delle operazioni di movimentazione delle merci e nella conseguente assenza di imprenditorialità nelle attività portuali; basti pensare, per esempio, alla comprovata inidoneità degli enti portuali, per la loro stessa natura così come è stata configurata nelle varie leggi istitutive, a svolgere in proprio funzioni di carattere imprenditoriale; come pure all'anacronistica riserva alle compagnie, cioè a persone giuridiche private, della esecuzione delle operazioni portuali, cioè della esecuzione di un servizio di pubblico interesse, riserva che, a prescindere dall'epoca storica in cui è stata sancita (correva l'anno di grazia 1942), costituisce comunque, oggi, un preclaro esempio di privilegio corporativo di chiarissima impronta fascista.

Finchè questi privilegi rimangono, finchè non saranno sconfitti tutti gli altri nemici della portualità italiana che prima sono stati indicati, non ci si può stupire se 27 uomini a Genova (anche se quasi sempre sono presenti assai meno pur figurando in 27) movimentano 90 contenitori per turno, mentre i loro 12 colleghi di Trieste ne movimentano 100, senza parlare dei sei addetti di Rotterdam che ne movimentano 160.

Non ci si può stupire se 14 uomini a Venezia (anche in questo caso quasi sempre sono presenti in meno pur figurando in 14) movimentano 110 tonnellate di merci varie in colli per ogni turno, mentre i loro 8 colleghi di Anversa in un turno ne movimentano 160.

Non ci si può stupire se nel porto di Genova si movimentano 1.651 tonnellate per addetto, mentre a Livorno se ne movimentano 2.500, senza parlare di Amburgo (dove ogni addetto ne movimenta 3.464), di Barcellona (4.738), di Marsiglia (5.287) e di Rotterdam (8.393). (Dati ricavati da una pubblicazione della Camera di commercio di Genova del febbraio 1983).

Non ci si può stupire se l'attuale Provveditore al Porto di Venezia usa parole di fuoco contro l'usanza — si fa per dire — delle cosidette « mute », cioè di quel fittizio « avvicendamento » dei lavoratori di una squadra durante il turno di lavoro (6 ore e 30 minuti) per consentire pause di riposo pure fittizie; questa era una consuetudine

giustificata in origine, quando le operazioni erano quasi esclusivamente manuali, dalla necessità di alleviare la fatica fisica del lavoratore portuale attraverso un « avvicendamento » con i compagni di squadra che rimanevano sul posto di lavoro per tutta la durata del turno, allora anche più lungo, proprio per alternarsi nell'impegno lavorativo; oggi invece che quasi tutte le operazioni sono meccanizzate, su una squadra, per esempio, di 6 lavoratori portuali (ed erano 6 anche trent'anni fa), 2 restano continuativamente sul posto di lavoro, mentre gli altri 4 se ne vanno per i fatti loro.

Nella sua relazione al Consiglio di Amministrazione del 10 settembre 1982 il Provveditore al porto in proposito così argomenta: « Non sono assolutamente d'accordo sul grave fenomeno che ovviamente, quasi necessariamente, deriva dalla dimensione pletorica delle squadre dei lavoratori portuali: quello delle « mute ».

La ingiustificabile pletoricità... non tollera la indiscriminata ed incontrollata applicazione di detto avvicendamento che comporta la non presenza di lavoratori sul posto di lavoro.

Ciò significa, fra l'altro, l'insorgere di problemi di ordine morale, giuridico, economico, antinfortunistico, funzionale in genere.

Ciò significa aiutare a far si che il lavoro in porto diventi per il lavoratore portuale il « secondo » lavoro perchè il suo « primo » lavoro è fuori del porto.

Basti pensare — conclude il Provveditore — che la « muta » comporta di norma per un lavoratore portuale un lavoro al massimo di 2 ore e 10 minuti per turno e, mediamente, per 10-11 giornate al mese! ».

E nella stessa relazione è contenuta una istruttiva tabella della quale si riportano solo alcuni dati:

sbarco di rinfuse uso polipo da bocca piena a fondo stiva: lavoratori avviati 10, lavoratori presenti 1, lavoratori tecnicamente necessari 1;

tiraggio su navi di tronchi: lavoratori avviati 9, lavoratori presenti 3, lavoratori tecnicamente necessari 5;

stivaggio su nave di legacci di ferro, tondino eccetera: lavoratori avviati 7, lavoratori presenti 3, lavoratori tecnicamente necessari 4;

tiraggio *containers* uso Paceco su nave con guide: lavoratori avviati 7, lavoratori presenti 1, lavoratori tecnicamente necessari 1.

E l'elenco potrebbe continuare.

Se le cose rimangono come oggi, non ci si può stupire che vi siano a Napoli 1.742 lavoratori portuali che nel 1982 hanno avuto una media di 5,68 giornate di lavoro mensili, cioè 34 ore di lavoro in un mese, o i 41 lavoratori portuali di Fiumicino che, sempre nel 1982, hanno avuto una media di 0,10 giornate di lavoro mensili, cioè poco più di mezzora di lavoro in un mese.

Come pure non ci si dovrebbe stupire che il Provveditorato al Porto di Venezia nel decennio 1968-1977, cioè nel periodo in cui lo scalo si è attrezzato più modernamente con l'introduzione di nuove tecnologie per lo svolgimento delle operazioni portuali, abbia aumentato il proprio personale di quasi il 50 per cento passando dai 909 dipendenti del 1968 ai 1.301 del 1977, mentre la merce manipolata rimaneva praticamente costante intorno ai 3,4 milioni di tonnellate all'anno, con modesti scarti da un anno all'altro (come d'altro canto prima e dopo tale periodo); si deve dare atto che nello stesso arco di tempo (1968-1977) il numero dei lavoratori portuali della Compagnia di Venezia è rimasto quanto meno costante (intorno alle 1.480 unità).

La diretta esperienza degli operatori del settore portuale, e non solo la letteratura sull'argomento, consentirebbe di continuare a lungo nel riferire esempi sulle « disfunzioni » dei porti italiani; quelli fin qui riportati possono peraltro ritenersi sufficienti, unitamente alle considerazioni fatte e agli altri elementi di conoscenza forniti, per dare una idea della situazione delle gestioni e del lavoro portuale in Italia, anche se vi sono alcuni casi in cui, pur in presenza di dotazioni infrastrutturali, sovrastrutturali e di servi-

zio spesso modeste, si registrano risultati assai confortanti.

Questo si verifica soprattutto nei porti privi di ente, dato che in questi casi si è in presenza di una specie di privatizzazione di fatto degli scali i cui soggetti sono le Compagnie e gli utenti portuali, tutte persone giuridiche private, con l'amministrazione marittima in veste di coordinatore delle varie attività; spesso, notevoli settori operativi sono concessi ai privati e l'intreccio di rapporti fra utente e Compagnia, anche se non sempre chiaro, consente risultati quasi sempre migliori rispetto ai porti dotati di ente.

Tuttavia le difficoltà si fanno sentire anche in questi porti, talora in modo molto pesante, e perciò è necessario e soprattutto urgente che ognuno si interroghi se, oltre alle provvidenze recate dal decreto-legge in esame, vi siano idee, esempi, proposte, programmi, quanto meno per aiutare coloro che operano nel settore a prendere rapidamente e completamente coscienza della gravità dei problemi che sono da affrontare.

* * *

I PORTI DEL NORD-EUROPA

Si è già detto che la rivoluzione tecnologica intervenuta a partire dagli anni '60 nei trasporti marittimi, a seguito dell'industrializzazione costiera, del gigantismo e della specializzazione delle navi, ha indotto profonde e radicali trasformazioni nelle infrastrutture, nelle attrezzature, negli impianti e soprattutto nell'organizzazione, nella gestione e nel lavoro dei porti di altri paesi.

Naturalmente queste tendenze hanno avuto un'attuazione pratica diversa nei vari porti: ma nei principali e nei più efficienti dell'Europa occidentale il continuo sforzo di adeguamento anzi di anticipazione delle nuove esigenze sia tecnologiche che organizzative e gestionali è una costante, la vera strategia vincente, specie per i porti del Nord. (Anversa, Rotterdam, Amsterdam, Amburgo, Brema).

La maggior parte di questi porti, quasi sempre di proprietà comunale, era agli inizi degli anni '60 a gestione totalmente pubblica, nel senso che le strutture portuali (canali, banchine, aree ma anche gru, impianti, magazzini ed altre sovrastrutture) erano della mano pubblica, in genere della municipalità, e gestite da dipendenti pubblici o da lavoratori portuali quasi sempre riuniti in corporazioni, che erano anche molto numerosi in rapporto al traffico dato che le operazioni erano in grandissima parte manuali.

Oggi invece la maggior parte delle attività operative in questi scali è gestita da imprese private o con propri dipendenti (vedi per esempio Rotterdam e Amburgo) o con lavoratori portuali (vedi per esempio Anversa).

Che cosa è accaduto in questi porti?

L'Ente pubblico si è accorto, fin dagli inizi degli anni '60 appunto, di non essere in grado di accettare, per organica incapacità, la sfida imprenditoriale che le attività portuali comportano, in termini di quantità di investimenti, di rischio degli stessi, di agilità e speditezza gestionale, ed ha quindi aperto ai privati perchè realizzassero i propri impianti di sbarco e di imbarco, di deposito e via discorrendo.

Allora l'Ente pubblico (il Comune, in genere, in quelle realtà) programma le iniziative, progetta il porto, realizza i canali, le banchine, i terrapieni, le strade, le ferrovie, le idrovie, i raccordi e tutte le altre *facilities* e poi dà in concessione agli operatori privati le aree completamente servite, a canoni di norma molto elevati, anche per poter talora rientrare almeno in parte dei capitali investiti, e con l'impegno di realizzare le sovrastrutture, e cioè gli impianti veri e propri, e di svolgere determinate quantità di traffici.

I privati cioè si assumono il rischio imprenditoriale di effettuare consistenti investimenti che devono essere ammortizzati attraverso le tariffe che vengono applicate sulla merce che i privati stessi devono preoccuparsi di procurare al porto.

L'Ente pubblico mantiene così il controllo essenziale di tutta la macchina portuale, può programmarne la vita e l'espansione,

riesce a coinvolgere l'imprenditorialità privata e le risorse di cui questa dispone, innescando nel contempo nell'ambito portuale situazioni di concorrenza che stimolano il miglioramento dei servizi e il contenimento delle tariffe.

Che sia stato un buon affare, tale in qualche caso da procurare entrate per il comune, lo dimostra già lo sviluppo del traffico; ma va attentamente considerato un altro aspetto della questione assai importante: se la parte pubblica può disporre di 100 per investimenti portuali e con questo 100 deve realizzare tutto, dal canale alla gru, è evidente che i risultati non possono che essere limitati; ma se con questo 100 si limita a realizzare le infrastrutture inducendo ulteriori finanziamenti privati per le sovrastrutture è evidente che alla fine i risultati saranno maggiori.

Per quanto concerne la manodopera impiegata in questi porti, che agli inizi di questo processo era molto abbondante, come si è detto, sono stati concertati fra utenza e sindacati fin dai primi anni '60 graduali programmi di esodo e di riqualificazione professionale in modo da utilizzare i lavoratori portuali (sia dipendenti dalle imprese e sia soci delle corporazioni) nella quantità strettamente necessaria, secondo le qualifiche richieste e con le modalità più idonee per rendere il migliore servizio alla merce e alla nave, con l'obiettivo di acquisire traffici sempre più abbondanti e pregiati in modo che la stessa nave possa viaggiare possibilmente carica sia in arrivo che in partenza.

È stato così risolto il « nocciolo » vero del problema perchè si è operato in modo che il lavoratore del Nord-Europa possa avere un reddito elevatissimo (molto maggiore del suo collega italiano a parità di condizioni) in quanto si trova ad operare in un contesto organizzativo e strutturale tale da consentirgli di rendere un servizio altamente qualificato, produttivo e concorrenziale e tale quindi da permettere il recupero e la remunerazione del capitale investito.

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi al numero dei lavoratori portuali e alla quantità di traffico negli anni 1960 e 1980 nei principali porti del Nothern Range; questi dati fanno risaltare con estrema evidenza il grande aumento del traffico, da un minimo del 45 per cento al massimo del 245 per cento, conseguito in un ventennio e parallelamente il calo dei lavoratori portuali, da un minimo del 14 per cento ad un massimo del 56 per cento. (Nello stesso periodo nel porto di Londra i lavoratori sono passati da 26.000 a 5.600 e in tutta la Gran Bretagna da 70.000 a 20.000).

	LAVORATORI PORTUALI			TRAFFICO (milioni di tonnellate)		
	1960	1980	Differenza	1960	1980	Differenza
ANVERSA	14.000	9.000	— 35%	35	82	+ 134%
ROTTERDAM	14.000	12.000	— 14%	83	287	+ 245%
AMSTERDAM	5.000	2.200	— 56%	11	18	+ 65%
AMBURGO	18.000	13.000	— 28%	37	54	+ 46%
BREMA	8.500	6.600	— 25%	16	23	+ 45%

Va precisato che la riduzione degli organici nei porti del Nord-Europa non ha significato una riduzione dell'occupazione in generale e in particolare negli stessi porti, in quanto il grande sviluppo portuale ha indotto la creazione di moltissimi altre attività, per cui il bilancio occupazionale in quei paesi è largamente in attivo; le dif-

ficoltà anche occupazionali degli ultimi anni derivano da altre cause e non certamente da inefficienza di quegli scali.

La contrazione mondiale dei traffici, conseguente alla recessione economica, ha colpito anche i porti del Nord-Europa e perciò avvengono incontri di concertazione fra utenza portuale e sindacati che portano di norma all'esodo anticipato di gruppi di portuali e ad accordi di mobilità accompagnati in questi casi da periodi retribuiti di addestramento e adattamento professionale.

Si ritiene infine utile riferire un po' più particolareggiatamente sul porto di Anversa perchè può essere emblematico della rivoluzione intervenuta grazie soprattutto alla volontà, alla capacità, alla fantasia e allo spirito di iniziativa di quella città.

Anversa non dispone di condizioni geografiche ideali per un porto: come porto moderno nacque nel 1803 quando Napoleone vi fissò una base marittima del suo impero. Allora la localizzazione sulla Schelda a 70/90 chilometri dalla foce consentiva notevoli vantaggi soprattutto per ragioni militari, ma nei tempi moderni costituisce un *handicap* rilevante per le conseguenti limitazioni di fondali e per i costi che la risalita del fiume e quindi l'allungamento del tragitto comporta; la grande escursione di marea e la variazione di livello del fiume a causa delle piene impongono inoltre la regolazione artificiale del livello dell'acqua nel porto mediante chiuse.

Nonostante ciò, lo sviluppo dello scalo fiammingo è stato e continua ad essere, anche in tempi di crisi, vigoroso, oltre che per l'estensione e l'infrastrutturazione del suo entroterra, per la grande capacità di adeguarsi alle tendenze del traffico marittimo, anzi di anticiparle, e di conquistare e mantenere nuove correnti.

Non è questa la sede per esporre la storia di Anversa, ma vale la pena di illustrarne alcuni momenti particolarmente significativi — considerando solo il periodo postbellico — per dimostrare quella capacità di cui si è fatto cenno.

Anversa ha realizzato nei primi anni '60 grandi opere (per esempio la grande chiusa di Zandwliet a lungo rimasta la più grande del mondo) per poter accogliere le navi di grande tonnellaggio che iniziarono allora ad affermarsi nella flotta mondiale e per poter offrire i grandi spazi necessari alle attività portuali, soprattutto quelle industriali.

Anversa quindi fu in grado di sfruttare la « corsa delle industrie al mare » che si verificò in quella fase, catturando molte iniziative valide. Nel contempo acquisì, fra i primi in Europa, traffico *container* disponendo funzionali *terminals*.

Negli anni '70, esaurite le possibilità di espansione sulla riva destra della Schelda, venne programmata una nuova zona di sviluppo sulla riva sinistra; nel contempo il porto tese sempre all'ammodernamento delle sue dotazioni, creando maggiori fondali sul fiume e costruendo chiuse di ancor più grande dimensione come la conca « Baldovino » per venire incontro alle ulteriori esigenze del gigantismo navale (proprio le limitazioni dei fondali hanno fatto perdere ad Anversa gran parte del traffico del petrolio del quale le raffinerie si approvvigionano perciò mediante un oleodotto da Rotterdam: Anversa ha reagito aumentando altri traffici, prima fra tutti la esportazione propria di prodotti del petrolio).

Nella fase più recente è stata portata a compimento la sistemazione dell'ultima grande zona libera sulla riva destra riservata, vista la fase calante degli investimenti industriali nei porti, ad attività commerciali, cioè di transito, realizzando, con la collaborazione dei privati cui le aree sono state concesse, alcuni dei *terminals* (*containers*, altri carichi unitizzati, rinfuse, neobulk, ecc.) più moderni oggi in esercizio.

In Belgio, come in Italia (ma non come nella Repubblica federale tedesca e in Olanda), vi è l'obbligo di impiegare lavoratori con un particolare *status* (iscritti a compagnie o corporazioni) nelle operazioni di carico e scarico. Questa normativa è però applicata in modo molto ragionevole (in relazione peraltro alla organizzazione privatistica delle attività operative); in pratica ogni *terminal* portuale impiega sempre

gli stessi lavoratori creando così un rapporto strettamente integrato tra lavoratori e impianti.

Dalla tabella riportata a pag. 13 risulta che il numero dei lavoratori portuali ad Anversa si è ridotto in vent'anni del 35 per cento, mentre il traffico è aumentato del 134 per cento.

Tutti i porti che hanno saputo esprimere un grande sviluppo hanno conosciuto fenomeni analoghi (come risulta dalla medesima tabella), ma ad Anversa questo ha un particolare rilievo posto che il traffico petrolifero (che da una parte ha rappresentato per molti scali la voce di maggior sviluppo e dall'altra richiede pochissima manodopera) pesa sul totale per una quota modesta.

Perciò si può affermare che Anversa rappresenta forse il migliore esempio dei brillanti risultati che possono essere conseguiti attraverso il cosiddetto « modello portuale Nord-europeo » e il relatore confessa che non gli dispiacerebbe se potesse essere applicato, pur con i necessari adattamenti, anche in Italia.

* * *

ALCUNE PROPOSTE PER I PORTI ITALIANI

L'8ª Commissione del Senato ha condotto nella VII Legislatura una « Indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano » conclusa con un documento che, in tema di gestioni e di lavoro portuale, ha dato la seguente indicazione sulla quale si sono ritrovati, allora, i diversi gruppi parlamentari:

« ... appare necessario, anche sotto il profilo istituzionale e del rapporto tra i vari livelli di competenze, diversificare il momento dell'indirizzo programmatorio e di controllo pubblico dalla fase più propriamente gestionale da affidare ad organi imprenditoriali che vedano presenti i soggetti fondamentali del lavoro e del servizio portuale: i poteri amministrativi pubblici, le compagnie lavoratori portuali, gli operatori pubblici e privati dell'intero ciclo del trasporto.

Questo ultimo problema della possibile compartecipazione della iniziativa privata nelle attività portuali — pur nel quadro di controlli pubblici e delle prerogative delle compagnie portuali — costituisce un nodo cruciale da sciogliere. Ad esso va data una soluzione che, rivedendo il vecchio schema della concessione che molto spesso si trasforma in abuso, non venga paralizzata da schemi ideologici o da furbizie strumentali, ma importi uno strumento imprenditoriale formato da più soggetti con formule consortili o societarie disciplinate da specifiche convenzioni con l'ente programmatorio, in grado di esprimere alti coefficienti di operatività ed efficienza per fini di servizio pubblico e di interesse nazionale ».

È questa una indicazione che merita tuttora una attenta considerazione.

Al Convegno tenuto a Roma dall'Associazioni Porti Italiani il 26 e 27 aprile 1979 è stata presentata dall'Ingegner Lorenzo Colautti, allora direttore dell'Ente autonomo del Porto di Trieste, una relazione sul tema « Il lavoro portuale » di cui appare interessante riportare la parte finale che illustra lo schema di una nuova struttura della gestione e del lavoro portuale.

« A grandi linee, oppure usando la terminologia corrente per le programmazioni degli elaboratori di dati, per blocchi, la struttura ipotizzabile per un Ente portuale dovrebbe essere costituita da:

1) un'autorità capace di gestire l'assetto territoriale, sia internamente che alle spalle del porto anche in collaborazione con le Amministrazioni del territorio (Comuni, Province, Regioni);

2) un centro per il coordinamento delle strutture periferiche dello Stato: dogane, ferrovie, ANAS, lavori pubblici, regionali e statali), opere marittime (come escavazione porti, fari, segnali ecc.);

3) un organo programmatore dello sviluppo e degli investimenti nelle strutture fisiche del porto in relazione ad una visio-

ne programmatica portuale nazionale ed in base ai programmi di sviluppo del territorio (nazionale e regionale);

4) una gestione dei servizi specifici portuali attraverso *terminals* specializzati e non;

5) un centro di coordinamento degli impieghi della manodopera, destinata agli scopi di cui sopra. Questo centro deve avere poteri " sufficienti " a gestire l'avviamento fuori da modi e da ripartizioni che per brevità chiamerei " corporative ".

In questo schema possono essere collocate le funzioni e le competenze degli attuali Enti, Aziende, imprese e Compagnie anche in relazione alle effettive esigenze di ogni porto, determinando una loro più idonea classificazione.

Dovrebbero risultare chiari e precisi certi limiti e certe condizioni:

a) nessun vincolo aprioristico alla formazione delle squadre per le operazioni che non siano puramente manuali (tutela del lavoro fisico);

b) impiego del personale necessario, secondo il grado di professionalità richiesto, senza plurime presenze, tenuto conto che i turni di lavoro, oggi non oltrepassano, di norma, le 6,5 ore di presenza sul posto operativo;

c) mobilità assoluta fra le componenti, specie nei casi di emergenza, per evitare restrizioni al servizio per carenze anche modeste di uno o dell'altro settore operativo, unificazione bordo-terra, mobilità orizzontale e verticale sia delle squadre operative che del personale in genere (Enti e Compagnie);

d) corsi professionali di preparazione locali e nazionali per tutti i livelli operativi: dal bracciante al dirigente;

e) formazione di centri di manutenzione e riparazione di mezzi meccanici allo scopo di conseguire una " normalizzazione " delle attrezzature portuali nazionali e quindi una maggiore economicità di servizi.

Ne consegue un riesame degli organici degli Enti e delle Compagnie ed una nuova definizione delle rispettive competenze.

La figura dell'Ente amministratore del porto, che così risulta, verrebbe articolata su più livelli autoritativi, strettamente coordinati, però, al vertice, nella cui sede decisionale confluirebbero tutte le parti interessate all'esercizio portuale.

Non va dimenticato che il controllo dell'autorità portuale dovrebbe estendersi anche a quei servizi ausiliari indispensabili in un porto per consentire ad una nave l'accesso ed il rilascio dal porto stesso: pilotaggio, rimorchiaggio, ormeggio, bunckeraggi, guardianaggi, servizi di asporto immondizie e morchie, riparazioni carenaggi, provviste di bordo servizi di assistenza a terra.

Tutti questi servizi dovrebbero trovare nell'Ente portuale il punto di riferimento, il coordinatore ed il moderatore delle tariffe; solo in casi-limite il possibile gestore del servizio.

Questo modo di vedere gli Enti portuali potrebbe favorire anche la formazione di *sistemi fra porti* consentendo il coordinamento di servizi affini tra porti viciniori, ed offrendo, a livello interportuale, servizi specifici quali, per esempio, il centro elaborazione dati, la manutenzione di mezzi meccanici, acquisti in comune, la progettazione di opere. L'assenza della ricerca di lucro nella gestione di un pubblico servizio facilita una visione di questo genere e rende possibile una struttura amministrativa portuale più elastica di quanto non esista in alcune realtà portuali.

Spesso si parla di " carrozzoni portuali ", di pesantezza dei servizi imposti, delle esclusive. L'Ente portuale può in effetti sembrare, ed in qualche caso probabilmente lo è, una sovrastruttura pesante o parassitaria rispetto alla (apparentemente più semplice e snella) gestione di una impresa portuale (pubblica o privata).

Il fatto è che il coordinamento delle funzioni portuali deve essere realizzato nei porti di una certa rilevanza. Evidentemente nei porti nei quali un singolo operatore od un *terminal*

esauriscono la capacità operativa degli stessi il discorso è improponibile; ma non appena l'area portuale si allarga, quando gli interessi confluenti sul porto, che (come dianzi era stato fatto notare) di norma, in Italia, non ha aree esuberanti, crescono, un " organo " coordinatore è necessario affinchè prevalga l'aspetto pubblico del servizio sull'egoismo individuale.

Mi sembra che il problema vada, anche qui, posto diversamente. Non si tratta di decidere se l'Ente porto debba o non esistere; ma, invece, di dare allo stesso il giusto grado di livello autoritativo e/o operativo, richiamando quanto sopra detto circa i gradi ed i poteri di intervento in relazione alla dimensione ed alle funzioni assegnate a quel porto.

La Compagnia portuale deve continuare ad esistere od ha fatto il suo tempo? Anche qui un discorso manicheo diventa fuori luogo. Le funzioni della Compagnia come concepite dal codice della navigazione e dal regolamento vanno comunque riviste anche per armonizzarle alle similari istituzioni europee. Resta però il fatto che l'eventuale autogestione del personale da parte della Compagnia portuale non contrasta con lo sviluppo dei traffici (sia imprenditorialmente che tecnologicamente) semprechè questa non continui a considerarsi un centro di potere autonomo, avulso da una realtà in sviluppo, e collocata in una prospettiva di assurda posizione di conservazione che ha già dimostrato la sua incapacità ad offrire una risposta allo sviluppo delle strutture portuali. Il reclamare attraverso il " binomio " (od altro) certe competenze, certi spazi, non risolve i problemi gestionali, ma crea isole e fratture all'interno del porto e, conseguentemente nel flusso dei traffici portuali: dal fondo stiva di una nave (o meglio, dal momento di avvistamento di questa) alla consegna della merce fuori dalle cinte portuali.

In questo scorrere delle merci ci deve essere una *unica gestione* che senza sovrapposizioni, interferenze di terzi o pedaggi, consenta il rapido disbrigo della polizza di carico e con questo la crescita operativa del porto. Solo così si può realizzare il concetto ideale del *port non port* che annulli quel possibile " collo di bottiglia " cui si è accennato prima.

Ci deve essere una visione ordinata, unitaria e, nello stesso momento, individuale di ogni operazione senza dover sottostare a preconcetti e regole fisse. Questi modi rigidi di gestire il lavoro nei porti, una volta anche necessari, diventano, oggi, in definitiva, puri e semplici balzelli, ed alimentano mentalità corporative a danno della capacità produttiva del porto, della sua potenzialità di sviluppo ed, alla fine, della imprenditorialità portuale ».

Infine nel « Convegno sull'economia marittimo-portuale » organizzato a Roma il 7-8 aprile 1983 a cura della Federazione Trasporti CGIL-CISL-UIL è stata presentata da Franco D'Agnano la relazione generale introduttiva nella quale sono contenute anche le proposte del sindacato sul problema delle gestioni e del lavoro portuale che vale la pena di riportare.

« L'ipotesi di lavoro in ordine ad un diverso sistema gestionale deve considerare le diverse situazioni esistenti nei porti. Occorre tenere conto che vi sono porti dove coesistono Compagnia ed Ente portuale o Azienda dei mezzi meccanici, e porti dove opera solo Compagnia e autorità marittima.

Si tratta di individuare soluzioni coerenti e omogenee.

In ogni situazione comunque occorre prevedere degli strumenti di gestione e di attività operativa, finalizzati alla programmazione del porto nel suo insieme e in tutti i suoi aspetti.

Proposta A

L'assetto gestionale delle realtà portuali dovrà essere comunque caratterizzato da un organismo pubblico, autonomo, imprenditoriale, finanziariamente autosufficiente, dotato di tutte le attribuzioni relative alle opere marittime, alla gestione demaniale, ai servizi portuali, saldamente collegato alla realtà territoriale su cui opera.

La giurisdizione di tale organismo non riguarderebbe più i singoli porti, ma il siste-

ma portuale corrispondente a ciascuna Regione.

Non si tratta tuttavia di « regionalizzare » le gestioni portuali, trasferendo queste alle dipendenze delle Regioni, ma solo di definire un ambito geografico.

In questo modo finalmente si passerebbe dalla tradizionale azione del porto, area separata dal contesto urbano e territoriale, a quella di « sistema », nel cui contesto ogni porto vede delineata la sua funzione al servizio dei traffici e del territorio.

Gli aspetti essenziali del nuovo modello di gestione dovrebbero essere, per l'organo pubblico:

attribuzione di tutte le funzioni relative alla portualità (opere portuali, gestione demaniale, accosti, servizi portuali, compreso il rimorchio e il pilotaggio);

autonomia d'esercizio di tali funzioni nei limiti delle norme del codice della navigazione e del regolamento marittimo e delle indicazioni programmatorie del Ministero della Marina mercantile;

controlli dell'Autorità vigilante solo sui risultati di gestione e non sui singoli atti;

operare in termini imprenditoriali (equilibrio tra costi e ricavi);

gestione diretta delle aree, impianti e servizi; possibilità di avvalersi di terzi per alcuni servizi;

programmazione e attuazione degli investimenti;

disporre degli importi derivanti dalle attuali tasse portuali, per utilizzarli per programmi di sviluppo del sistema stesso;

creazione di Consigli di Amministrazione snelli ai quali partecipino qualificati rappresentanti delle Regioni e degli Enti locali.

Fermo restando in ogni caso che la responsabilità della pubblicità e della imprenditorialità della gestione deve essere dell'organo pubblico, si dovrà realizzare un sistematico rapporto tra organo pubblico e Compagnie, da realizzarsi in apposite sedi in materia di promozione dei traffici, programmazione delle operazioni, politica tariffaria, programmazione degli investimenti.

In questa prospettiva anche le compagnie portuali dovranno riorganizzarsi per rispondere meglio alla logica di sistemi integrati dei porti sia ai fini del trasporto sul territorio.

Ad integrazione e a sostegno della gestione pubblica, assume assoluta rilevanza la riserva delle operazioni alle Compagnie portuali.

La Compagnia è il soggetto autogestito, al quale la legge assegna il compito di collaborare alla gestione pubblica relativamente agli aspetti tecnico-operativi.

Ad essa si dovrà attribuire la responsabilità di tutto il settore operativo, eliminando ogni frantumazione di competenze.

La direzione tecnica dell'operazione a livello operativo nave-banchina è assegnata alla Compagnia portuale.

Un coerente assetto delle attività del ciclo di banchina assegnato ad un unico soggetto produttivo, si realizza attraverso il passaggio nelle Compagnie di attività operative proprie degli attuali Enti portuali e Aziende dei mezzi meccanici.

A tal fine dovrà essere avviato un periodo di sperimentazione per arrivare ad un processo di mobilità definitiva dei lavoratori interessati, nella dovuta salvaguardia delle professionalità esistenti e nell'ambito di un sistema di garanzie atte a valorizzare il ruolo dei lavoratori coinvolti in questo processo di trasformazione, nella prospettiva di un organico unico portuale nel ciclo unico produttivo.

È necessario inoltre garantire la simultaneità di tali processi di trasformazione.

L'operatività degli enti portuali e delle compagnie va estesa a quelle aree, esterne rispetto al demanio portuale, la cui funzione è collegata all'attività portuale ed è diretta a sopperire alla strutturale carenza di spazi di stoccaggio.

Le ragioni di una scelta in tale senso sono numerose: ma la principale è che l'organizzazione portuale non deve solo garantire lo sbarco delle merci, da nave a banchina, ma deve contribuire sostanzialmente a tutti i ser-

vizi intermodali che consentano di portare le merci al di là delle aree urbane che stringono il porto, partecipando così alla tariffazione onnicomprensiva del prodotto trasporto.

Proposta B

È notorio che in qualsiasi attività industriale, commerciale e maggiormente nei servizi la presenza di più soggetti determina la segmentazione del nastro lavorativo, il che provoca sempre dei momenti di interruzione del ciclo operativo, anche in presenza di un ottimale organizzazione del lavoro.

Un ulteriore elemento disarticolante negativo è costituito dall'esistenza di differenti trattamenti normo-economici dei lavoratori, allorchè questi trovano la loro collocazione in organismi sia giuridicamente sia organizzativamente diversi e contrapposti, i quali oltre a creare ricorrenti doppioni di presenza, evidenziano interessi differenziati nell'impegno lavorativo.

La riforma dell'ordinamento portuale non può prescindere da una siffatta situazione, se non si vuole correre il rischio che rimangano inalterate le cause che sono alla base delle disfunzioni organizzative delle attività portuali. È tempo ormai di superare in tutti i suoi punti il concetto del porto mercantilistico e avviarsi verso quello del porto razionale, dell'intermodalità del trasporto.

Gestione portuale

La riforma gestionale oggi esistente nei porti non risulta rispondente nè ai tempi nè alla domanda dei traffici.

Il « binomio » Compagnia portuale-Ente portuale, laddove è stato costituito ed opera in seguito al superamento delle imprese private di imbarco e sbarco, ha ampiamente manifestato i suoi limiti e le sue lacune ed ha evidenziato la incapacità a superare i conflitti di competenza esistenti, rendendo necessaria una più razionale organizzazione della forza lavoro.

Anche nei porti ove la Compagnia portuale opera da sola, sotto la sorveglianza dell'autorità marittima (Capitaneria), è rallentata nelle sue funzioni da norme, vecchie di decenni, che la istituzionalizzarono.

Per superare queste discrasie in via definitiva la strada da percorrere è quella della costituzione di un « monosoggetto » che assommi in sè quanto di positivo vi è nella Compagnia e nell'Ente, sia sotto l'aspetto giuridico che di quello della funzionalità e della efficienza, così da rispondere alle esigenze del nuovo che avanza.

Il « monosoggetto »

Il « monosoggetto » dovrà gestire, con adeguati strumenti, tutta l'operatività portuale nella molteplicità dei suoi aspetti, garantendo il sincronismo degli orari e dell'organizzazione del lavoro, nonchè la compartecipazione degli utenti alla elaborazione dei programmi, in modo che si possa raggiungere una sempre maggiore produttività e, quindi, una maggiore economicità del costo all'operazione portuale.

Quest'organismo (« monosoggetto »), pur essendo proposto per le situazioni in cui sarà una risultanza delle attuali componenti del « binomio », non perde di applicabilità anche in quelle realtà portuali dove esiste solo la « Compagnia » ad operare e sarà la Compagnia stessa che gestirà, con maggiore autonomia, questo nuovo modo di essere « erogatrice di servizi ».

Funzioni

Il « monosoggetto » garantirà:

tutta l'operatività legata al lavoro portuale nella sua più ampia accezione;

l'elaborazione e la ricerca con una adeguata programmazione a medio e a lungo respiro di: dati, spazi, eccetera;

la sua partecipazione in tutte le sedi competenti per la creazione di sistematici rapporti con i pubblici organismi, sia per la promozionalità dei traffici che per le politiche tariffarie.

Settore operativo

L'area naturale della zona operativa del « monosoggetto » è quella dell'ambito portuale. Non si esclude che nelle linee di ricerca e di espansione delle attività di istituto possa e debba intervenire in quella parte del territorio che, pur essendo fuori dell'ambito portuale, sia adibita allo stoccaggio delle merci unitizzate, dei contenitori e al riempimento-svuotamento di questi ultimi.

Tale modello di organizzazione, oltre a garantire il superamento degli attuali contrasti, può offrire nella omogeneizzazione dei servivi quelle caratteristiche essenziali che oggi mancano alla portualità italiana: economicità, produttività, concorrenzialità.

La funzione pubblica del sistema portuale regionale dovrà peraltro recuperare le aree privatizzate nella forma di autonomie funzionali, mantenendo l'attuale situazione solo nel caso in cui la gestione pubblica non sia in grado di soddisfare, con opportune misure organizzative e tariffarie, le esigenze degli impianti industriali ».

Anche di altre proposte sul problema della gestione e del lavoro portuale si potrebbe riferire, ma si è ritenuto di richiamare solo le quattro sopra citate (implicitamente considerando che il modello portuale nord-europeo costituisca una quinta proposta) perchè, ad avviso del relatore, appaiano quelle sulle quali sarà necessario soffermare quanto prima l'attenzione degli operatori del settore, senza peraltro trascurare altri contributi, perchè la necessaria mediazione politica in Parlamento consenta di riportare ordine, efficienza, produttività e competitività nei porti italiani.

Siano consentite in questa sede alcune considerazioni sul tema.

Il problema da risolvere è quello di far produrre ai porti italiani i servizi che a loro vengono richiesti senza scaricare sulla collettività oneri che non è giusto scaricare, tenendo anche conto che tali servizi sono resi in regime di concorrenza non solo fra porti dello stesso paese, ma anche fra porti italiani e porti stranieri.

Il porto deve perciò funzionare in modo rapido, regolare, economico ed efficiente e questo dipende, come più volte è stato detto, dalle infrastrutture, dalle sovrastrutture, dall'organizzazione e dal lavoro portuale; cioè dal modo con cui il porto viene gestito.

Il problema perciò non va riguardato soltanto sotto il profilo giuridico-istituzionale (cioè dall'esterno): per esempio, se il porto debba essere gestito da un ente, se il lavoro portuale possa essere ancora effettuato dalle compagnie e via discorrendo.

Questo aspetto viene dopo.

Prima bisogna affermare un concetto fondamentale sul quale appare ormai acquisito l'universale consenso:

« Il porto è un momento di transito di un ciclo di trasporto di una merce da porta a porta » (vedi ordine del giorno presentato il 6 aprile 1983 alla 8ª Commissione del Senato dai senatori Benassi e Morandi).

« La funzione portuale diviene sempre più parte di un ciclo integrato del trasporto — marittimo, stradale, ferroviario, idroviario —, una vera e propria filiale del trasporto »; e, ancora: « Il trasporto marittimo è un anello di una catena che va dal domicilio di chi esporta e termina al domicilio di chi importa la merce » (F. D'Agnano: Relazione generale introduttiva al Convegno sull'economia marittimo - portuale della Federazione trasporti CGIL-CISL-UIL — Roma — 7-8 aprile 1983).

Questo significa, per molti versi, assimilare la funzione portuale commerciale a quella a carattere industriale nel porto quando avviene in regime di « autonomia funzionale ».

In questo caso infatti le operazioni riguardanti la nave e la merce fanno parte, come si è già avuto modo di dire, del ciclo produttivo dell'azienda industriale, tanto è vero che di norma le merci e i materiali vengono movimentati con apparecchiature assai sofisticate, come d'altro canto sono quelle direttamente adibite alla produzione e come sono in definitiva le navi che effettuano il trasporto.

Cosa sono di diverso nella sostanza queste apparecchiature rispetto, ad esempio,

alle attrezzature di un moderno *terminal containers?*

E allora è perfettamente giustificato il riconoscimento che anche per le merci di carattere commerciale in transito (sia con destinazione il magazzino sia l'entroterra e viceversa) le operazioni per la movimentazione fanno parte a loro volta di un ciclo che, pur coinvolgendo (oggi) più soggetti, salda strettamente la nave e il porto e, più in generale, il punto di origine della merce con il punto di destinazione.

È necessario quindi pensare a un tipo di organizzazione nel porto che sia al servizio della nave che ha tutto l'interesse ad essere sbrigata rapidamente perchè, essendo frutto di investimenti sempre più ingenti ed essendo dotata di tecnologie sempre più sofisticate, ha costi generali assai elevati, costi che non differiscono molto, sia che la nave sosti in porto o in rada sia che viaggi; d'altra parte l'organizzazione deve garantire il rapido inoltro della merce al luogo di destinazione, particolarmente quando si tratta di merce pregiata o comunque quando vi è la necessità della sua immediata utilizzazione.

Tutte le proposte che sono state fatte e le altre che possono essere elaborate, nonchè le considerazioni che da varie parti sul problema delle gestioni e del lavoro portuale sono state formulate vanno, come si è detto, affidate alla mediazione politica anche se nel paese deve continuare il dibattito perchè una più vasta platea venga coinvolta su una questione di così grande importanza.

Nell'immediato peraltro la crisi dei porti va affrontata in qualche modo utilizzando i pochi strumenti disponibili.

In particolare:

occorre tener fermo il criterio della « obbligatorietà » dell'esodo per quei lavoratori (degli Enti o delle Compagnie) che possiedono i requisiti previsti, nonchè il principio di prefissare i criteri per quanto riguarda la « ristrutturazione del salario garantito », di cui si tratterà più avanti, e la « formazione delle squadre »;

va fin d'ora valutato il problema di come alleggerire, con sistemi assimilabili alla Cassa integrazione, l'onere che ricade sulle tariffe portuali per alimentare il « Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali », di cui alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, particolarmente in questo periodo di crisi dei traffici in cui molti lavoratori portuali sono scarsamente impegnati e godono del salario garantito a carico del Fondo;

si deve proseguire nella direzione di una ristrutturazione organizzativa del lavoro portuale, sperimentando, sia pure per tappe successive, la possibilità di aumentare la produttività per addetto e quindi la competitività delle tariffe;

va posto il problema di forme di esodo agevolato anche a favore di quei dipendenti da aziende o imprese private presenti nei porti che, diminuendo il traffico, vengono licenziati, non esistendo nel settore l'istituto della cassa integrazione e non essendo ad essi applicabile, per ragioni di bilancio, le norme del decreto in esame; sono circa 20.000 oggi i dipendenti da case di spedizione, agenzie marittime, ditte di autotrasporto, spedizionieri doganali, eccetera nonchè da aziende di ormeggio, pilotaggio, rimorchio, bunkeraggio, provveditorie marittime, eccetera;

si deve lavorare, in definitiva, perchè i porti italiani si muovano per uscire definitivamente dal tunnel dell'assistenzialismo nel quale sono entrati.

* * *

Il salario garantito

Sulla base degli accordi conseguenti alle varie piattaforme rivendicative i lavoratori portuali dovrebbero essere avviati al lavoro per 26 giornate al mese.

Però la media delle giornate di avviamento è andata progressivamente calando dalle 13,66 del 1978 alle 10,17 giornate del 1982; le altre perciò, fino al raggiungimento delle 26 contrattuali, sono corrisposte quale « salario garantito » dal Fondo gestione istituti con-

trattuali lavoratori portuali, di cui in precedenza si è fatto cenno, che viene alimentato dal gettito di addizionali sulle tariffe portuali determinate sulla base di accordi fra le rappresentanze sindacali dei lavoratori e degli utenti portuali.

Questo congegno, che rappresenta certo una notevole conquista sindacale, ha però dimostrato di non essere in grado di svolgere la propria funzione in tempi di calo dei traffici, di inflazione, di numero costante di portuali, di impossibilità di gravare ulteriormente sulle tariffe e per tanti altri motivi.

Si deve anche tener conto che la voce « salario garantito » è l'erogazione base del Fondo alla quale vanno aggiunte le seguenti ulteriori erogazioni: per contingenza, per salari differiti (13ª e 14ª mensilità, ferie e festività), per scatti di anzianità, per indennità integrativa per malattia, infortunio ed equilibrio salariale.

A fronte della erogazione stanno i « salari fatturati » in relazione alle giornate effettivamente lavorate o, quanto meno, nelle quali il portuale figura avviato al lavoro.

Sulla base della tabella seguente appare possibile formulare qualche considerazione:

	A Tonnellaggio manipolato (milioni)	B Lavoratori portuali (n.)	C Media mensile d'impiego (giorni/mese)	D Salari fatturati (miliardi)	E Giornate in salario garantito (milioni)	F Salario garantito base erogato (miliardi)	G Totale erogazioni (miliardi)
1978	69,2	20.859	13,66	93,035	2,000	24,903	88,080
1979	75,0	21.075	14,47	112,667	1,750	22,500	96,900
1980	79,8	21.022	13,76	123,245	2,017	25,350	133,897
1981	76,3	20.732	11,56	126,759	2,650	41,980	203,910
1982	73,3	20.737	10,17	123,268	2,966	49,500	233,600

Da questa tabella si ricava che il Fondo ha dovuto aumentare le proprie uscite in misura direttamente proporzionale alla riduzione delle entrate specie negli anni 1981 e 1982.

Le erogazioni per salario garatito sono passate dai 25,350 miliardi del 1980 ai 49,500 del 1982 con un incremento del 95,2 per cento e il totale delle erogazioni dai 133,897 miliardi del 1980 ai 233,600 del 1982 con un incremento del 74,4 per cento; rispetto al 1979, che è stato l'anno in cui si è registrato il maggiore impiego medio mensile, 14,47, l'incremento del totale delle erogazioni è stato del 141 per cento.

In definitiva nel 1982 i 21.000 portuali circa hanno lavorato mediamente 10,17 giornate al mese e perciò hanno gravato sul Fondo con 2,966 milioni di giornate di salario garantito ed erogazioni complessive di 233,600 miliardi corrispondenti circa al 190 per cento del salario fatturato.

Il Fondo in questi casi si trasforma in una specie di datore di lavoro dei portuali e, dato che le entrate (cioè le addizionali sulle tariffe) non possono aumentare a causa del calo dei traffici, si prevede che il consuntivo 1980 registrerà un passivo di competenza di oltre 72 miliardi (pari al 40 per cento delle entrate) e di 54 miliardi di amministrazione, come risulta dalla tabella seguente.

BILANCIO DI COMPETENZA E DI AMMINISTRAZIONE
DEL FONDO GESTIONE ISTITUTI CONTRATTUALI LAVORATORI PORTUALI

Anno	Competenza			Amministrazione
	Entrate	Uscite	Saldo	
1978	147.305.154.398	123.844.369.452	+ 23.460.784.946	+ 17.059.264.999
1979	150.990.869.965	122.233.698.760	+ 28.757.171.205	+ 46.410.913.353
1980	224.191.146.572	208.392.346.114	+ 15.798.800.458	+ 62.820.584.167
1981	272.560.743.392	316.777.207.964	— 44.216.464.572	+ 18.612.293.023
1982	286.576.000.000	359.120.000.000	— 72.544.000.000	— 53.900.000.000

Fonte: Bilanci consuntivi 1978-1981.
Preconsuntivo 1982 presentato nella seduta del Comitato di Amm.ne del 12-12-1982.

Fatto 100 il 1978, nel 1982 le entrate si sono incrementate del 94,5 per cento e le uscite del 190 per cento.

Interessante appare infine confrontare il guadagno medio nel 1982 per i lavoratori portuali di quattro porti con differenti medie mensili di impiego, come risulta dalla tabella che segue:

GUADAGNO MEDIO 1982

		Lavoratore a zero giornate Alghero (12 lavoratori)		Lavoratore a 10 giornate (media 1982) Barletta (9,93) (135 lavoratori)		Lavoratore a impiego medio (16 giornate) La Spezia (16,06) (308 lavoratori)		Lavoratore al massimo impiego (20gg.) Piombino (19,02) (132 lavoratori)
Cottimo e cont. . .	L.	—	L.	617.385.415	L.	3.666.460.706	L.	1.904.612.656
Sal. garantito . . .	»	57.783.000	»	373.410.039	»	246.866.895	»	79.528.191
Contingenza	»	53.591.034	»	328.920.510	»	299.533.618	»	95.383.260
Scatti	»	39.821.100	»	241.886.967	»	28.800.178	»	7.175.000
Equilibrio sal. . .	»	4.252.500	»	31.097.946	»	38.301.492	»	60.000.000
Sal. differiti . . .	»	50.156.880	»	632.237.446	»	1.901.393.583	»	981.004.260
Malattia	»	—	»	105.911.136	»	280.215.575	»	46.655.707
Infortuni	»	—	»	20.276.062	»	22.740.065	»	14.987.084
Totale	L.	205.604.514	L.	2.351.125.521	L.	6.484.312.112	L.	3.189.346.158
media mensile =	L.	1.427.809		1.430.125		1.824.024		2.162.268
media annuale =	L.	17.133.708	L.	17.161.500	L.	21.888.288	L.	25.947.216

Tutti questi elementi ed altri ancora che per brevità non si sono riferiti pongono in luce l'assoluta necessità di ristrutturare in modo giusto l'istituto del « salario garantito ».

I CONTENUTI DEL DECRETO-LEGGE IN ESAME

È opportuno, a questo punto, una breve analisi dei contenuti del decreto-legge.

ARTICOLO 1

1° comma: prevede l'anticipato pensionamento di 1.500 dipendenti di enti portuali e di aziende dei mezzi meccanici e di 3.500 lavoratori di compagnie e gruppi portuali nei porti nei quali non si siano superate mediamente le 14 giornate lavorative mensili nel corso del 1982;

2° comma: il pensionamento anticipato si attua fino al 31 dicembre 1985;

3°, 4° e 5° comma: entro il 10 giugno 1983 il Ministro della marina mercantile stabilisce con proprio decreto per ciascun porto:

I) i programmi di cancellazione dai ruoli e di pensionamento anticipato;

II) la nuova dotazione organica del personale degli enti e delle aziende e il numero massimo dei lavoratori da mantenere iscritti nei registri delle compagnie e dei gruppi;

III) i criteri relativi alla ristrutturazione del salario garantito e alla formazione delle squadre « ai fini di una più funzionale e produttiva organizzazione del lavoro intesa anche a realizzare l'equilibrio finanziario delle gestioni portuali »;

6° comma: il pensionamento anticipato viene richiesto irrevocabilmente entro il 10 luglio 1983 dai lavoratori compresi nei programmi, che siano in possesso dei seguenti requisiti o che li matureranno entro il 31 dicembre 1985:

a) età superiore a 55 anni per gli uomini o a 50 per le donne, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 15 anni;

b) età inferiore a 55 anni, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 30 anni se iscritti all'INPS e/o presso altre forme previdenziali ed assicurative sostitutive, o di contributi assicurativi effettivi per almeno 20 anni se iscritti al CPDEL o alla Cassa previdenza marinara;

c) età inferiore a 55 anni, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 20 anni se iscritti presso le previdenze locali previste nei regolamenti degli enti portuali.

ARTICOLO 2

1° comma: se le domande di pensionamento sono *superiori* a quanto previsto dai programmi, il Ministro della marina mercantile individua quelli che, in relazione alla maggiore età, debbano fruire del pensionamento anticipato;

2° comma: se le domande di pensionamento sono inferiori a quanto previsto dai programmi, il Ministro della marina mercantile individua quelli che devono essere obbligatoriamente pensionati fino ai limiti stabiliti dai programmi, in relazione alla maggiore età;

3° e 4° comma: prevede che l'anzianità contributiva sia aumentata, a carico dello Stato, fino a cinque anni o, comunque di un periodo non superiore alla differenza fra la data di risoluzione del rapporto o di cancellazione dai ruoli e quella di raggiungimento del 60° anno di età o di 40 anni di contribuzione;

5° comma: il trattamento di pensione non è compatibile con le prestazioni a carico dell'assicurazione contro la disoccupazione;

6° comma: la spesa per il periodo 1983-1986 è di 60 miliardi e cioè 15 miliardi all'anno per 4 anni, che possono essere modificati in sede di legge finanziaria.

ARTICOLO 3

1° e 2° comma: stabiliscono l'aumento del trattamento di fine rapporto in relazione agli anni di aumento dell'anzianità contributiva;

3° comma: prevede che per i lavoratori cui si applica la legge 29 maggio 1982, n. 297, la quota annuale relativa al periodo compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quella di raggiungimento dell'età pensionabile, sia rapportata alla retribuzione dell'ultimo anno di servizio;

4°, 5° e 6° comma: autorizzano gli enti competenti a contrarre mutui per la copertura finanziaria della spesa per il trattamento di fine rapporto e simili; viene concesso a carico dello Stato un contributo annuo pari al 10 per cento della somma mutuata per il pagamento degli interessi e, a tale scopo, sono autorizzati limiti di impegno decennali;

7° e 8° comma: viene fatto divieto di assumere nuovo personale fino alla completa attuazione dei programmi di pensionamento anticipato; dopo tale data l'assunzione di nuovo personale è consentita nei limiti delle dotazioni organiche determinate nei programmi;

9° comma: i lavoratori esodati non possono essere assunti nè avere incarichi alle dipendenze dello Stato, degli enti pubblici, anche economici, di società a partecipazione statale e così via; in caso di regolare assunzione da altre parti i contributi assicurativi concessi in più vengono riassorbiti;

10° comma: si fa obbligo agli enti portuali e alle aziende mezzi meccanici di avvalersi, per eventuali consulenze, degli organi tecnici, anche consultivi, dello Stato, nonchè del patrocinio legale e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato.

* * *

La 8ª Commissione, nell'esaminare il testo del decreto-legge, ha concordato sulla opportunità di alcuni emendamenti intesi soprattutto a perfezionare il disposto normativo.

All'articolo 1 si propone anzitutto un emendamento al secondo comma tendente a far slittare al 31 dicembre 1986 la data entro la quale potrà attuarsi il pensionamento anticipato; l'emendamento intende consentire una più ampia fase temporale per l'attuazione dell'esodo. Conseguentemente a questa proposta di modifica vengono suggeriti analoghi emendamenti al sesto comma dello stesso articolo 1 nonchè al sesto comma dell'articolo 2, in modo da scaglionare nel più ampio periodo 1983-87 la spesa complessiva di 60 miliardi.

Sempre con riferimento all'articolo 1 la Commissione propone, al quarto comma, di eliminare, ai fini della determinazione della nuova dotazione organica, il riferimento al personale in servizio alla data dell'1 gennaio 1983 nonchè all'entità dei pensionamenti anticipati.

Per quanto riguarda poi l'articolo 2, accogliendo le osservazioni contenute nel parere della 11ª Commissione, vengono proposti, al primo ed al secondo comma, due emendamenti tendenti ad aggiungere, ai fini della graduatoria per il pensionamento anticipato, al criterio della maggiore età quello della maggiore anzianità contributiva.

Al terzo comma dello stesso articolo 2 si propone altresì di fare riferimento non già alla data di raggiungimento del sessantesimo anno di età ma al limite di età valido per la cessazione dal servizio.

All'articolo 3 si propone, al sesto comma, un diverso scaglionamento temporale dei limiti di impegno decennali per il pagamento del contributo sugli interessi agli enti portuali, nonchè di aggiungere, all'ottavo comma, un periodo in base al quale il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali e le rappresentanze degli utenti e degli enti, può modificare le dotazioni organiche, in relazione alle esigenze funzionali del porto ed all'entità del traffico.

La Commissione ha ritenuto altresì di proporre, al decimo comma, la facoltà e non l'obbligo per gli enti portuali di avvalersi

degli organi consultivi dello Stato nonchè del patrocinio legale dell'Avvocatura dello Stato.

Al dodicesimo comma si propone poi di sostituire alla data del 1° gennaio 1983, prevista dal testo, quella di entrata in vigore del decreto-legge.

Dopo il dodicesimo comma si propone l'inserimento di un comma aggiuntivo, tendente a riformulare il penultimo comma dell'articolo 2 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, riguardante il servizio di cassa del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali.

La Commissione propone infine di riformulare il quattordicesimo comma al fine di snellire le procedure per l'adozione dei regolamenti e delle tariffe portuali. Nel testo accolto dalla Commissione si prevede infatti che, per i regolamenti e le tariffe per i quali è richiesta l'approvazione del Ministero della marina mercantile, quest'ultima debba intervenire entro 60 giorni dal ricevimento delle relative comunicazioni. Trascorso tale termine i regolamenti e le tariffe si intendono approvati.

* * *

Alla luce delle considerazioni generali in precedenza svolte, la 8ª Commissione ha dato mandato al relatore di sollecitare l'Assemblea ad approvare il disegno di legge di conversione, con gli emendamenti al testo del decreto prima illustrati.

GUSSO, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO. PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore CAROLLO)

20 aprile 1983

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, non si oppone al suo ulteriore corso.

Tuttavia si fa rilevare che la clausola di copertura (articolo 4, sesto comma, del decreto-legge) dovrà essere opportunamente modificata in sede di discussione in Assemblea, qualora fosse svolta dopo l'approvazione definitiva della legge finanziaria 1983. Occorrerà in tal caso, così come indicato dal Governo nella relazione illustrativa, riferire la copertura al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1983, mediante utilizzo della voce «Interventi nel settore portuale».

EMENDAMENTI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE

AL TESTO DEL DECRETO-LEGGE

Art. 1.

Nel secondo comma, alla parola: « 1985 » *sostituire l'altra* « 1986 ».

Al quarto comma, sopprimere le parole: « riferita a quello in servizio alla data del 1ª gennaio 1983 e commisurata all'entità dei pensionamenti anticipati ».

Nel sesto comma, alla parola: « 1985 » *sostituire l'altra*: « 1986 ».

Art. 2.

Nel primo comma, dopo le parole: « maggiore età » *aggiungere le altre* « e della maggiore anzianità contributiva ».

Nel terzo comma, alle parole: « del sessantesimo anno di età » *sostituire le altre*: « del limite di età valido per la cessazione dal servizio ».

Nel sesto comma, alle parole « 1983-1986 » *sostituire le altre*: « 1983-87 ».

Nel sesto comma, alle parole: « in ragione di lire 15.000 milioni in ciascuno degli anni dal 1983 al 1986 » *sostituire le altre*: « in ragione di lire 15.000 milioni per l'anno 1983, di lire 12.000 milioni per l'anno 1984 e di lire 11.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1985 al 1987 ».

Art. 3.

Nel sesto comma, alle parole: « di lire 10.500 milioni per ciascuno degli anni 1984, 1985 e 1986 » *sostituire le altre*: « di lire 10.500 milioni per l'anno 1984 e di lire 7.000 milioni per ciascuno degli anni del 1985 al 1987 ».

Nell'ottavo comma, aggiungere in fine il seguente periodo: « Il Ministro della marina mercantile, sentite le organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, può modificare, con proprio decreto, la dotazione organica degli enti, delle aziende e delle compagnie portuali, determinata ai sensi del quarto comma del precedente articolo 1, in relazione alle esigenze funzionali del porto ed all'entità del traffico ».

Nel decimo comma, alla parola: « debbono » *sostituire l'altra*: « possono ».

Nel dodicesimo comma, alle parole: « entro il 1° gennaio 1983 » *sostituire le altre*: « entro la data di entrata in vigore del presente decreto ».

Dopo il dodicesimo, aggiungere il seguente comma:

«Il penultimo comma dell'articolo 2 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è sostituito dal seguente:

" Il servizio di cassa è affidato agli istituti di credito di cui all'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, in base ad apposita convenzione con il fondo gestione " ».

Sostituire il comma quattordicesimo con il seguente:

« Per i regolamenti e le tariffe relativi a tutte le prestazioni rese nei porti, che devono essere sottoposti all'approvazione del Ministero della marina mercantile, quest'ultima deve intervenire entro sessanta giorni dal ricevimento delle relative comunicazioni. Trascorso tale termine i regolamenti e le tariffe si intendono approvati ».

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, recante misure urgenti per fronteggiare la situazione dei porti.

Decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 98 dell'11 aprile 1983.*

Misure urgenti per fronteggiare la situazione dei porti

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la necessità e l'urgenza di adottare immediate misure per fronteggiare la difficile situazione dei porti;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 31 marzo 1983;

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

EMANA

il seguente decreto:

Art. 1.

(1) Allo scopo di conseguire una maggiore produttività nei porti, nei quali è stata realizzata dai lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali, nell'anno 1982, una media di impiego mensile non superiore a 14 giornate lavorative, i dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici in numero di 1.500 e i lavoratori e gli impiegati delle compagnie e dei gruppi di cui all'articolo 110 del codice della navigazione in numero di 3.500 sono collocati in quiescenza, anticipatamente al raggiungimento dell'età prescritta dalle vigenti disposizioni, secondo le modalità previste dal presente decreto.

(2) Il pensionamento anticipato dei suddetti lavoratori si attua, fino al 31 dicembre 1985, al maturarsi dei requisiti di cui al successivo sesto comma, in conformità ai programmi di cui al comma seguente.

(3) Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni a carattere nazionale mag-

giormente rappresentative dei lavoratori e le rappresentanze degli utenti portuali, degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, stabilisce con proprio decreto, per ciascun porto, i programmi di cancellazione dai ruoli e di pensionamento anticipato dei lavoratori di cui al precedente primo comma, che siano in possesso dei requisiti indicati al successivo sesto comma.

(4) In tali programmi sono altresì determinati la nuova dotazione organica del personale, riferita a quello in servizio alla data del 1° gennaio 1983 e commisurata all'entità dei pensionamenti anticipati, degli enti e delle aziende portuali nonchè il numero massimo dei lavoratori da mantenere iscritti nei registri delle compagnie e dei gruppi portuali.

(5) I programmi, inoltre, indicano i criteri relativi alla ristrutturazione del salario garantito e alla formazione delle squadre in relazione alle particolari situazioni strutturali di ciascun porto e alle esigenze dei servizi richiesti, ai fini di una più funzionale e produttiva organizzazione del lavoro intesa anche a realizzare l'equilibrio finanziario delle gestioni portuali.

(6) Al fine della formazione dell'elenco dei soggetti da porre in pensionamento anticipato, possono presentare domanda irrevocabile di pensionamento anticipato, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di cui al precedente terzo comma, i lavoratori, compresi nei predetti programmi, che siano in possesso dei seguenti requisiti o che li matureranno entro il 31 dicembre 1985:

a) età superiore a 55 anni per gli uomini o a 50 anni per le donne, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 15 anni;

b) età inferiore a 55 anni, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 30 anni se iscritti all'INPS e/o presso altre forme previdenziali ed assicurative sostitutive, o di contributi assicurativi effettivi per almeno 20 anni se iscritti alla Cassa previdenza dipendenti enti locali CPDEL o alla Cassa previdenza marinara;

c) età inferiore a 55 anni, con versamento di contributi assicurativi effettivi per almeno 20 anni se iscritti presso le previdenze locali previste nei regolamenti degli enti portuali.

Art. 2.

(1) Qualora i lavoratori che hanno presentato la domanda di pensionamento anticipato nel termine di cui all'articolo precedente, in possesso dei requisiti previsti dal medesimo articolo, risultino eccedenti rispetto ai programmi di cui al terzo comma dell'articolo stesso, il Ministro della marina mercantile individua, con proprio decreto, coloro che debbano fruire del pensionamento anticipato, seguendo il criterio della maggiore età, tra gli interessati che ne hanno fatto domanda.

(2) Nel caso in cui le domande di pensionamento anticipato risultino, alla scadenza del termine di presentazione stabilito nel sesto com-

ma del precedente articolo 1, inferiori ai predetti programmi, il Ministro della marina mercantile individua, con proprio decreto, il personale che, in possesso dei requisiti previsti dal sesto comma dell'articolo 1, deve essere obbligatoriamente collocato in pensionamento anticipato, seguendo il criterio della maggiore età e fino al raggiungimento dei limiti numerici indicati nei programmi di cui al terzo comma del medesimo articolo 1.

(3) Al lavoratore posto in pensionamento anticipato spetta, alla data del pensionamento o dal primo giorno del mese successivo alla stessa, secondo quanto previsto dagli ordinamenti degli istituti previdenziali, il trattamento di pensione sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo massimo di cinque anni, comunque non superiore alla differenza tra la data di risoluzione del rapporto o di cancellazione dai ruoli e quella di raggiungimento del sessantesimo anno di età o di quaranta anni di contributi previdenziali.

(4) I contributi assicurativi per l'aumento dell'anzianità contributiva sono a carico dello Stato.

(5) Il trattamento di pensione di cui al presente articolo non è compatibile con le prestazioni a carico dell'assicurazione contro la disoccupazione.

(6) All'onere derivante dall'applicazione del terzo comma del presente articolo si fa fronte, per il periodo 1983-86, con la spesa complessiva di lire 60.000 milioni, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile in ragione di lire 15.000 milioni in ciascuno degli anni dal 1983 al 1986. La suddetta ripartizione potrà essere modificata in sede di legge finanziaria degli anni predetti.

Art. 3.

(1) Ai lavoratori di cui al precedente articolo 2 spetta a cura degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, se dipendenti dagli stessi, ovvero dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali di cui alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, se appartenenti a compagnie o gruppi portuali, oltre alle eventuali indennità previste dalla vigente disciplina contrattuale, il trattamento di fine rapporto maturato fino alla data del pensionamento anticipato, maggiorato di un periodo pari a quello mancante per la cessazione dal servizio per raggiunti limiti di età e comunque non superiore ad anni cinque.

(2) L'aumento dell'anzianità contributiva di cui al precedente articolo 2, nonchè la maggiorazione del trattamento di fine rapporto di cui al primo comma, non sono cumulabili con provvidenze previste, allo stesso titolo, dagli ordinamenti degli enti portuali.

(3) Per i lavoratori cui si applica la legge 29 maggio 1982, n. 297, la quota annuale relativa al periodo compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quella di raggiungimento dell'età pensionabile è rapportata alla retribuzione dell'ultimo anno di servizio.

(4) Gli enti portuali, le aziende dei mezzi meccanici ed 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 di diritto pubblico, per un periodo non superiore a dieci anni, per la copertura finanziaria delle operazioni di cui ai precedenti commi.

(5) Con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro della marina mercantile, è concesso agli enti di cui al precedente comma, per il pagamento degli interessi sulla somma mutuata, un contributo annuo, per l'intera durata del mutuo, pari al 10 per cento della somma stessa. A detto contributo si applica la disposizione di cui all'articolo 55, quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

(6) Per il pagamento del contributo di cui al precedente comma sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 10.500 milioni per ciascuno degli anni 1984, 1985 e 1986.

(7) Fino alla completa attuazione dei programmi di pensionamento anticipato dei lavoratori è vietata l'assunzione alle dipendenze degli enti portuali, delle aziende dei mezzi meccanici e delle compagnie portuali, ovvero l'iscrizione nei registri delle compagnie e dei gruppi portuali, di nuovo personale, fatta eccezione per quanto previsto al successivo quindicesimo comma.

(8) Dopo tale data l'assunzione e l'iscrizione nei registri di nuovo personale sono consentite solo nei limiti delle dotazioni organiche complessive di personale di ciascun ente portuale e azienda dei mezzi meccanici e del numero massimo dei lavoratori di ciascuna compagnia o gruppo portuale, determinati ai sensi del quarto comma del precedente articolo 1.

(9) I lavoratori collocati in pensionamento anticipato ai sensi del presente decreto non possono essere assunti in impiego di qualsiasi natura o avere incarichi alle dipendenze dello Stato, degli enti pubblici, anche economici, di società a partecipazione statale e di enti che fruiscano del contributo ordinario dello Stato e siano sottoposti al controllo della Corte dei conti a norma dell'articolo 100 della Costituzione. I contributi assicurativi di cui al quarto comma dell'articolo 2 sono riassorbiti in caso di costituzione di nuova posizione assicurativa.

(10) Gli enti portuali e le aziende dei mezzi meccanici debbono avvalersi, per eventuali consulenze, degli organi tecnici, anche consultivi, dello Stato nonchè del patrocinio legale e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato.

(11) Ai lavoratori degli enti portuali, delle aziende dei mezzi meccanici e delle compagnie e dei gruppi portuali non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1982, n. 54.

(12) Ai lavoratori che entro il 1° gennaio 1983 hanno esercitato la facoltà di opzione di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre

1981, n. 791, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1982, n. 54, si applicano i benefici del presente decreto.

(13) La lettera *b*) dell'articolo 3 della legge 17 febbraio 1981, n. 26, è modificata come segue:

« *b*) ad assicurare mensilmente ai lavoratori portuali, per il massimo di 26 giornate, oltre all'indennità di contingenza, determinata contrattualmente, la corresponsione del salario garantito nella misura dell'80 per cento della giornata lavorata base e dell'elemento distinto dalla retribuzione, fissati contrattualmente, per coloro che, presenti nel porto, non vengono avviati al lavoro per mancanza di traffico ».

(14) I regolamenti e le tariffe per tutte le prestazioni rese nei porti sono approvati dal Ministero della marina mercantile entro sessanta giorni dal ricevimento delle relative comunicazioni. Trascorso tale termine i regolamenti e le tariffe si intendono approvati.

(15) La lettera *b*) dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1954, n. 587, è sostituita dalla seguente:

« *b*) in caso eccezionale e per comprovate esigenze di servizio la nomina del direttore generale può essere effettuata, a giudizio dell'assemblea e con motivata deliberazione, da sottoporsi all'approvazione del Ministero della marina mercantile, mediante chiamata diretta di persona che, oltre ad essere in possesso del diploma di laurea e dei requisiti di carattere generale, sia fornita di particolare capacità e speciale competenza nella materia inerente alle funzioni connesse al posto da conferire ».

(16) Il primo ed il secondo comma dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1954, n. 587, sono sostituiti dal seguente:

« Il rapporto di impiego ed il trattamento economico del direttore generale sono disciplinati dal regolamento organico per il personale del Consorzio autonomo del porto di Genova ».

Art. 4.

(1) Al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali è assegnato, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, un contributo per una sola volta di lire 25.000 milioni.

(2) Per far fronte alle esigenze derivanti dalla crisi del traffico portuale è costituito un fondo di lire 48.000 milioni per l'erogazione di contributi straordinari agli enti portuali.

(3) Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, è disposta la ripartizione e la assegnazione di contributi straordinari rapportati per ciascun ente alla situazione economica e di bilancio al 31 dicembre 1982.

(4) L'erogazione dei contributi di cui ai precedenti commi primo e secondo è subordinata all'approvazione dei programmi di cui all'articolo 1 del presente decreto.

(5) La somma complessiva di lire 73.000 milioni prevista dai precedenti commi primo e secondo sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'anno finanziario 1983.

(6) Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione del presente decreto, valutato in lire 88.000 milioni per l'anno finanziario 1983, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6805 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

Art. 5.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Selva di Val Gardena, addì 6 aprile 1983.

PERTINI

FANFANI — DI GIESI — SCOTTI — GORIA — BODRATO

Visto, *il Guardasigilli*: DARIDA