

(N. 2240)

DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri
(FANFANI)**

**e dal Ministro della Marina Mercantile
(DI GIESI)**

**di concerto col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale
(SCOTTI)**

**col Ministro del Tesoro
(GORIA)**

**e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
(BODRATO)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 APRILE 1983

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

ONOREVOLI SENATORI. — Nel corso degli ultimi anni, la produttività dei porti nazionali ha formato oggetto di esame, di studio e di indagini statistiche non solo da parte delle categorie operanti nel settore portuale, ma anche da parte di economisti e dello stesso Governo nelle sedi competenti.

La produttività dei porti, legata allo sviluppo industriale e commerciale dell'economia nazionale ed ai suoi effetti collaterali sull'andamento ascendente degli stessi traffici portuali, è, nel contempo, anche connessa alle condizioni strutturali e funzionali degli stessi porti. Ai fini della valutazione della produttività di un determinato porto, occorre riferirsi a numerosi parametri quali le strutture operative, i mezzi tecnici di cui dispone, la situazione geomorfologica ed economica del suo *hinterland* ed il personale chiamato ad operare nel porto stesso, personale che deve corrispondere alle effettive esigenze del traffico gravitante in quel porto.

Com'è noto, l'imbarco, lo sbarco, il transbordo, il deposito e la movimentazione delle merci ed ogni altro materiale in porto sono affidati, in esclusiva, in base al disposto degli articoli 108 e 110 del codice della navigazione, alle maestranze portuali, costituite in compagnie e gruppi portuali.

Le compagnie portuali sono persone giuridiche private, a forma associativa, che espletano un servizio di interesse pubblico. I lavoratori portuali, quindi, che fanno parte delle compagnie o gruppi portuali in qualità di soci, devono assicurare un regolare e funzionale espletamento delle operazioni portuali in modo da poter garantire in ogni momento le prestazioni richieste dall'utenza portuale, cercando di ridurre i tempi di sosta delle navi in banchina.

La necessità, pertanto, di assicurare, in termini di economicità e di funzionalità, un servizio di interesse pubblico, espletato in esclusiva, ha richiesto da parte dei lavoratori portuali la disponibilità e la continua presenza in porto.

Quale contropartita a questa disponibilità quotidiana dei lavoratori portuali — prevista peraltro dall'articolo 159, numero 1, del regolamento di esecuzione del codice della

navigazione — si è rappresentata, in sede di piattaforma rivendicativa della categoria, l'esigenza di garantire al lavoratore presente in porto, ma non avviato al lavoro per mancanza di traffico, un « salario ». I lavoratori portuali, quindi, percepiscono, oltre al salario per le prestazioni effettivamente rese, il salario garantito per un massimo di ventisei giornate mensili nella misura prevista dall'articolo 35 della regolamentazione nazionale dei lavoratori portuali.

L'istituto del salario garantito differisce totalmente dall'analogo istituto previsto per altre categorie di dipendenti (la Cassa integrazione guadagni): non si verifica, in presenza del salario garantito, una sospensione del rapporto di lavoro, nè d'altra parte la sua corresponsione è limitata nel tempo o da un tetto mensile. Il salario garantito è, inoltre, considerato salario a tutti gli effetti, compresi quelli assistenziali e previdenziali, essendo il corrispettivo della presenza in porto.

Detta provvidenza, in una ad altre provvidenze economiche previste a favore dei lavoratori portuali, è erogata dal Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, istituito con legge 17 febbraio 1981, n. 26, in sostituzione del Fondo assistenza sociale lavoratori portuali, di cui alla legge 22 marzo 1967, n. 161. Il Fondo in questione, dotato di personalità giuridica privata, ha lo scopo primario, in base al principio della mutualità, di ricevere il gettito delle addizionali percentuali delle tariffe compensative delle prestazioni dei lavoratori portuali in relazione a determinati istituti previsti a favore dei lavoratori medesimi, e di provvedere alla corresponsione delle provvidenze economiche ivi previste, compresa quella del salario garantito, ai soggetti interessati.

L'andamento gestionale del Fondo è quindi strettamente collegato all'andamento del traffico portuale nei porti nazionali: è necessario, infatti, che le entrate collegate, nella forma di addizionali tariffarie, alle tariffe e quindi alle operazioni portuali siano almeno sufficienti a consentire le prestazioni istituzionali e obbligatorie dovute dal Fondo ai lavoratori portuali.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Attualmente la crisi dei traffici portuali si presenta in termini sempre più preoccupanti, dato che riflette una crisi di tutta l'economia nazionale e di quella mondiale. Ed infatti la riduzione dei traffici si è manifestata non solo nei grandi porti, ma anche nei porti alternativi, che negli anni passati avevano presentato una movimentazione delle merci in fase ascendente.

La media di impiego mensile nazionale dei lavoratori portuali che, nel 1980, era di 13,79 giornate lavorate, è scesa nel 1981 a 11,44 giornate e nell'anno 1982 a meno di 10,80 giornate, con tendenza ad un ulteriore decremento.

Tale situazione è ancor più condizionata dall'introduzione crescente di nuovi sistemi tecnologici nel settore portuale con conseguente minor impiego di manodopera. L'avvento dei *containers*, nell'unitizzazione dei carichi (preimbragature, pallettizzazione, slingatura), lo sviluppo delle navi traghetto, delle navi *roll-on/roll-off* hanno rivoluzionato la dinamica dell'operazione portuale portando ad una riduzione di impiego di uomini nella composizione delle squadre. Alla caduta dei traffici, alla recessione delle attività portuali ed al calo dei livelli occupazionali corrispondono un gettito sempre più ridotto che affluisce al Fondo e, di contro, maggiori erogazioni economiche da parte dello stesso Fondo.

Il Fondo, che aveva chiuso l'esercizio finanziario 1981 con un disavanzo economico di circa 45 miliardi, ha chiuso l'esercizio finanziario 1982 con un disavanzo economico di circa 75 miliardi.

In tale contesto tutta la problematica del lavoro portuale, quale parte essenziale della vita dei porti, è stata esaminata nei suoi vari aspetti, anche dalle parti sociali operanti in detto settore, onde poter pervenire ad una immediata soluzione.

Come in alcuni paesi stranieri, ove la crisi dei traffici ha determinato un forte intervento governativo per sanare i bilanci con la contemporanea riduzione della manodopera portuale (si vedano gli esempi del porto di Londra e di quello di Liverpool), si è ritenuto necessario predisporre il presente decreto-legge, che consente di porre

in pensionamento anticipato circa 3.500 lavoratori portuali delle compagnie e gruppi portuali, rispetto alle 21.000 unità attualmente operanti, e circa 1.500 dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, rispetto agli 8.000 attuali dipendenti.

È d'uopo, al riguardo, ricordare che in alcuni porti (Genova, Trieste, Venezia, Palermo, Civitavecchia, Napoli, Savona) sono stati istituiti gli enti portuali, enti pubblici economici, allo scopo di poter attuare una forma di amministrazione indiretta, più efficiente e più produttiva.

In altri porti (Cagliari, Messina, Livorno, Ancona, La Spezia) sono state istituite (legge 9 ottobre 1967, n. 961) le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini, organismi — nell'intenzione del legislatore — ancor più snelli ed efficienti, con il compito di gestire i mezzi meccanici di carico e scarico, i magazzini, le aree di deposito e tutti gli altri beni mobili ed immobili di proprietà dello Stato, al servizio dell'Amministrazione della marina mercantile, adibiti al traffico delle merci.

Nei porti in questione non si è verificato, indipendentemente dalla crisi in atto, quello sviluppo economico-portuale ipotizzato; si è verificata, al contrario, una esuberanza di personale dipendente, che attualmente incide sempre più sulla situazione debitoria degli enti stessi.

Si presenta, quindi, quanto mai necessario ed urgente intervenire attuando una riduzione delle predette forze lavorative, secondo le modalità previste nel presente decreto-legge, al fine di poter contenere i costi dei porti e sostenere una politica di rilancio, come elemento di attrazione di futuri traffici portuali.

In tale contesto si presenta, altresì, necessario ridimensionare la misura del salario garantito, il cui istituto, in un momento di crisi dei traffici portuali, ha inciso notevolmente sulla gestione del Fondo, nonchè prevedere un contributo straordinario a carico dello Stato da assegnare a favore del Fondo ed agli enti portuali per affrontare la grave ed attuale situazione economica e finanziaria delle cosiddette « gestioni portuali ».

Attraverso l'adozione delle misure prospettate e del conseguente blocco delle assunzioni, vietando l'immissione di nuovi elementi tra le forze lavorative operanti in porto, si tende a contenere la lievitazione dei costi portuali ed a riprendere quelle correnti di traffico portuale attualmente dirottate verso i porti del Nord Europa, a tutto vantaggio dell'economia portuale e dell'intera economia nazionale.

È infatti il caso di sottolineare che attraverso i porti — stante la particolare posizione dell'Italia — transita l'80 per cento delle merci importate e circa il 65 per cento delle merci esportate; la funzionalità del sistema portuale, in termini di economicità, potrà costituire, quindi, una forza attivante e trainante per l'economia italiana, quale polo propulsivo per le attività industriali e commerciali nazionali.

Nel provvedimento sono, altresì, inserite disposizioni che consentono di ovviare a talune anomalie previste dalla legislazione vigente. Va rilevato, ad esempio, che attualmente le tariffe, di cui è nozione all'articolo 112 del codice della navigazione, sono approvate dal direttore marittimo, previa autorizzazione del Ministro della marina mercantile, e che taluni enti portuali non inviano, per l'approvazione del Ministero della marina mercantile, i regolamenti e le tariffe per i servizi di rispettiva competenza.

Al fine di avviare la razionalizzazione del settore in argomento si prevede, tra le altre misure, l'approvazione delle tariffe per tutte le prestazioni rese nei porti da parte del Ministero della marina mercantile.

Passando all'esame dell'articolato, il decreto-legge in particolare prevede:

— l'effettività del pensionamento attraverso la previsione delle modalità concernenti il pensionamento anticipato da attuarsi — fino al 31 dicembre 1985 — al maturarsi dei requisiti da parte dei lavoratori portuali; i programmi di pensionamento anticipato dei dipendenti degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici e dei lavoratori e degli impiegati delle compagnie e dei gruppi portuali (art. 1). Va osservato che la diversa denominazione usata per il

personale degli enti portuali e quello delle compagnie e dei gruppi trova la sua *ratio* nella diversa natura degli organismi in questione e del diverso rapporto di lavoro. E così, per il personale delle compagnie e dei gruppi portuali, la duplice dizione usata nell'articolo in esame risponde all'esigenza di ricomprendere tutto il personale degli enti in questione.

I programmi predetti sono stabiliti, in breve termine (sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto), dal Ministro della marina mercantile, di concerto con quello del tesoro, sentiti i rappresentanti delle parti sociali e degli organismi operanti nel settore (sindacati, utenza, enti portuali e aziende dei mezzi meccanici). I programmi prevedono le riduzioni dell'organico degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici ed il numero massimo degli iscritti nei registri delle compagnie e dei gruppi portuali; prevedono altresì la determinazione dei criteri relativi alla formazione delle squadre in relazione alle situazioni strutturali di ciascun porto ed alla qualità dei servizi richiesti;

— i requisiti di cui devono essere in possesso i lavoratori al fine di essere ammessi al pensionamento anticipato; un breve termine entro il quale i lavoratori medesimi possono presentare la domanda di pensionamento, domanda che è irrevocabile;

— l'aumento dell'anzianità contributiva per i lavoratori ammessi al pensionamento anticipato nella misura massima di cinque anni, e comunque non superiore alla differenza tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro o di cancellazione dai ruoli e quella di raggiungimento del sessantesimo anno di età o di quaranta anni di contributi previdenziali: i contributi previdenziali per l'aumento dell'anzianità sono a carico dello Stato (art. 2); le modalità di pensionamento obbligatorio anticipato, nel caso sia stato prodotto un numero di domande inferiore a quello dei lavoratori da porre in pensionamento;

— il trattamento di fine rapporto nella misura maturata fino alla data del pensionamento anticipato, maggiorato di un periodo pari a quello mancante per la cessa-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zione del servizio per raggiunti limiti di età, e comunque non superiore a cinque anni; la corresponsione delle eventuali indennità disciplinate dalla vigente normativa contrattuale, in dipendenza cioè di accordi sindacali (art. 3); l'autorizzazione per gli enti portuali, le aziende dei mezzi meccanici ed il Fondo di cui alla legge 17 febbraio 1981, n. 26, a stipulare mutui garantiti dallo Stato con istituti di credito di diritto pubblico non superiori a dieci anni per la copertura finanziaria delle operazioni previste dal decreto-legge; la concessione agli enti suddetti di un contributo annuo calcolato sulla somma mutuata e finalizzato al pagamento degli interessi; il divieto di nuove assunzioni o di iscrizioni nei registri fino alla completa attuazione dei programmi di pensionamento; il divieto di assunzione alle dipendenze dello Stato e di altri enti pubblici per i lavoratori collocati in pensionamento anticipato; il riassorbimento dei contributi assicurativi a carico dello Stato in caso di costituzione di una nuova posizione assicurativa; la possibilità per gli enti portuali e le aziende dei mezzi meccanici di avvalersi degli organi tecnici anche consultivi dello Stato, nonchè del patrocinio legale e della consulenza dell'Avvocatura dello Stato.

La norma riguardante il patrocinio legale e la consulenza dell'Avvocatura dello Stato ricalca quelle previste da analoghe leggi speciali per altri enti pubblici (regio decreto 8 giugno 1940, n. 779; legge 19 gennaio 1942, n. 22; decreto luogotenenziale 23 novembre 1945, n. 771; decreto luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 300; decreti del Capo provvisorio dello Stato 6 settembre 1946, n. 167, n. 172 e n. 173; decreto del Capo provvisorio dello Stato 18 febbraio 1947, n. 170; decreto del Capo provvisorio dello Stato 12 ottobre 1947, n. 1384; legge 12 maggio 1950, n. 230; legge 10 febbraio 1953, n. 136; legge 26 novembre 1955, n. 1148; decreto del Presidente della Repubblica 19 aprile 1956, n. 968; decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1957, n. 179; decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1957, n. 917; decreti del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 872 e n. 873; decreto del Presidente della Repubblica 6 aprile 1977,

n. 217) e si inquadra nel novero delle iniziative tendenti ad avviare il risanamento gestionale degli enti portuali. È prevista inoltre la non applicabilità ai lavoratori di cui all'articolo 1 delle disposizioni contenute nell'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, come sostituito dalla legge di conversione 26 febbraio 1982, n. 54;

— il ridimensionamento della misura del salario garantito, attraverso la corresponsione da parte del Fondo dell'80 per cento della giornata lavorata base e dell'elemento distinto dalla retribuzione; l'approvazione del Ministero della marina mercantile delle tariffe per tutte le prestazioni rese nei porti; una modifica dell'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 marzo 1954, n. 587, concernente il conferimento del posto di direttore generale per chiamata diretta;

— l'erogazione di contributi straordinari agli enti portuali per far fronte alle esigenze derivanti dalla crisi dei traffici portuali (art. 4): la quantificazione del contributo è rapportata alla situazione economica e di bilancio al 31 dicembre 1982; l'erogazione di un contributo straordinario al Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali.

Alla copertura finanziaria derivante dall'applicazione del decreto-legge, valutata in lire 88 miliardi per l'anno finanziario 1983, si provvede in via provvisoria mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6805 dello stato di previsione del Ministero del tesoro. In sede di conversione si proporrà la reintegrazione del predetto capitolo per un corrispondente importo, mediante utilizzo della voce « Interventi nel settore portuale » considerata nel fondo speciale di cui al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1983.

* * *

Il decreto viene ora sottoposto all'esame del Parlamento, ai fini della sua conversione in legge.

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 nonché 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 fruiscono 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 inserito 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