

(N. 1003)

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della Marina Mercantile

(CARTA)

e dal Ministro del Tesoro

(GORIA)

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ROMITA)

col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

(DE MICHELIS)

e col Ministro per la Funzione Pubblica

(GASPARI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 OTTOBRE 1984

Ripianamento delle passività finanziarie degli enti e delle  
aziende portuali

ONOREVOLI SENATORI. — Come è noto la gestione dei più importanti porti nazionali è affidata dalla legge ad enti autonomi portuali e ad aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini, qualificati giuridicamente enti pubblici economici.

Gli enti autonomi portuali sono sette e precisamente:

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

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

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

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

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

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

7) il Consorzio autonomo del porto di Napoli, ricostituito in luogo del precedente ente portuale con decreto-legge 11 febbraio 1974, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 11 marzo 1974, n. 46.

Le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini portuali sono state istituite nei porti di La Spezia, Livorno, Cagliari, Ancona e Messina, con legge 9 ottobre 1967, n. 961.

Nel corso degli ultimi anni la produttività dei porti nazionali è andata progressivamente diminuendo per effetto della crisi economica mondiale, che ha avuto ripercussioni dirette di notevole portata sul volume dei traffici marittimi.

La sfavorevole congiuntura mondiale e nazionale non ha risparmiato i porti gestiti dagli enti e dalle aziende portuali, anzi alcuni di essi sono stati colpiti dalla diminuzione di traffico in misura maggiore della media nazionale.

A tali fattori negativi si sono aggiunte carenze di carattere gestionale e, soprattutto, un rilevante aumento dei costi per il personale dipendente, derivante peraltro dall'attuazione di contratti collettivi di lavoro liberamente stipulati fra le parti sociali interessate, trattandosi, come accennato, di enti pubblici economici.

Per tali motivi quasi tutti gli enti, in modo particolare quelli preposti alla gestione dei più importanti scali nazionali, ed alcune aziende hanno accumulato deficit di bilancio e situazioni debitorie di entità tale da non consentire un riassorbimento con l'auspicata ripresa dei traffici marittimi, in parte già in atto.

Taluni interventi intesi ad incidere, sia pure in misura non determinante, sulle passività accumulate sono già in corso di attuazione come quelli relativi all'esodo di una parte del personale eccedente dipendente dagli enti, in applicazione delle disposizioni emanate con il decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230. Tuttavia

la gradualità dell'esodo, articolato per legge in quattro anni, e la inadeguatezza del numero degli esodanti predeterminato dalla legge nella misura di 1.500 unità, insufficiente rispetto alle reali esigenze di ristrutturazione degli organismi di gestione portuale, hanno portato benefici limitati o, comunque, non risolutivi. A ciò occorre aggiungere il fatto che una parte degli oneri iniziali delle operazioni di esodo è posta a carico degli enti e delle aziende sia per l'anticipazione degli esborsi relativi alla indennità di fine rapporto, che si concentrano nei rimanenti tre anni di attuazione dell'esodo, sia per gli esborsi corrispondenti alla incentivazione all'esodo mediante l'attribuzione di cinque anni di anzianità aggiuntiva, per i quali esborsi la legge agevola la stipulazione di mutui bancari i cui oneri sono posti solo parzialmente a carico dell'erario.

Sempre sul piano strettamente finanziario altro beneficio indiretto potrà derivare da alcune misure, intese a consentire la collocazione fuori produzione, con effetti sostanzialmente analoghi a quelli della cassa integrazione, di un certo numero di lavoratori delle compagnie portuali; meccanismo che potrebbe scattare in singoli porti in relazione all'abbassamento del numero delle giornate effettivamente lavorate al di sotto di un tetto che potrebbe essere stabilito intorno alle 15 giornate lavorative.

Per quanto riguarda, invece, la predisposizione di una politica intesa a normalizzare l'assetto amministrativo e gestionale degli enti e delle aziende, si fa, innanzitutto, presente che recentemente si è pervenuti alla nomina dei presidenti degli enti portuali di Genova, Venezia, Napoli e Trieste, contribuendo in tal modo ad una piena responsabilizzazione per l'attività di amministrazione degli enti.

Sono, inoltre, già in fase di proposizione o allo studio interventi per la riforma delle gestioni portuali.

Altro intervento ritenuto indispensabile è quello della razionalizzazione dell'intera struttura portuale nazionale, attraverso una pianificazione che consenta una utilizzazione ottimale degli impianti esistenti, una ricon-

versione del ruolo di ciascun porto in linea con le tendenze evolutive dei traffici marittimi e con la loro specializzazione, una ponderazione degli investimenti ai fini di assicurare la massima produttività degli stessi.

A tal fine è già in fase di concerto con le Amministrazioni interessate un disegno di legge di vasta portata sulla pianificazione dell'economia marittima, nell'ambito del quale assume un rilievo determinante la programmazione portuale. Trattandosi, tuttavia, di un disegno legislativo di vastissima portata che, pertanto, richiederà tempi non brevi per la concertazione e per il successivo *iter* parlamentare, è prevista la costituzione di una commissione interministeriale che predisporrà un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti autonomi portuali e delle aziende portuali, nonché di riassetto delle relative gestioni (articolo 4).

Tali appaiono le scelte di fondo per il risanamento delle gestioni portuali nazionali, ma affinché esse possano risultare realmente proficue, è prima di tutto necessario consentire che i maggiori enti sopravvivano alle attuali difficoltà finanziarie, divenute insostenibili. Trattasi d'altra parte di strutture insopprimibili soprattutto in una concezione moderna di una economia marittima basata sulla dinamicità delle iniziative, per l'inserimento in un campo in cui l'offerta di servizi, con la evoluzione del sistema combinato di trasporto, tende sempre di più a subire le spinte concorrenziali di altri porti mediterranei e del Nord Europa.

C'è da rilevare che la situazione debitoria ha già determinato per il Provveditorato al porto di Venezia e sta determinando per altri enti situazioni di cassa tali da impedire il pagamento delle retribuzioni correnti per il personale dipendente. Tale prospettiva reca il rischio di una paralisi nella gestione dei servizi per i porti interessati, con ripercussioni negative sulla economia nazionale ben più rilevanti dei costi di una operazione di salvataggio e con un conseguente dirottamen-

to verso porti di paesi concorrenti di traffici non agevolmente recuperabili.

Per far fronte in maniera adeguata alla esposta situazione, non potendosi intervenire nè per l'aumento delle entrate degli enti, in quanto ottenibili esclusivamente con ritocchi di tasse e tariffe che si convertirebbero in ulteriori aumenti dei costi delle operazioni portuali, nè per la diminuzione immediata delle uscite, in gran parte imputabili a spese per il personale dipendente, l'unico intervento al momento attuabile è quello del finanziamento del *deficit* a carico dell'erario, come attuato in altri settori pubblici e privati, con l'auspicio che tale intervento, unito ad altre iniziative da assumere nell'ambito dell'autonomia gestionale per la riduzione dei costi ed il recupero della produttività dei servizi, risulterà idoneo a consentire un effettivo risanamento delle relative gestioni.

L'articolo 1 consente ai tesoriери degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici di effettuare anticipazioni al 31 dicembre 1983 per ciascun ente o azienda. Le anticipazioni per ciascun ente non potranno essere superiori, in ogni caso, alla somma determinata per ciascun ente con decreto del Ministro della marina mercantile.

L'articolo 2 reca disposizioni circa lo stato giuridico e il trattamento economico complessivo dei dipendenti degli enti portuali. In particolare, essi sono disciplinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sulla base di ipotesi di accordo sindacale a livello nazionale.

L'articolo 3 contiene norme sulla sospensione delle promozioni e degli avanzamenti del personale degli enti, nonché sulle nuove tabelle organiche degli enti stessi.

L'articolo 4 prevede l'istituzione di una commissione interministeriale allo scopo di predisporre un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti e delle aziende portuali, nonché di riassetto delle relative gestioni.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

I tesorieri degli enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini sono autorizzati ad effettuare anticipazioni di cassa nel limite dei disavanzi di amministrazione accertati al 31 dicembre 1983 per ciascun ente o azienda e comunque per una somma non superiore a quella che per singolo ente o azienda è stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita l'Associazione dei porti italiani, da emanarsi entro 160 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Le anticipazioni di cui al precedente comma, al netto degli interessi maturati al 31 dicembre 1984, valutati in lire 12 miliardi, da corrispondere agli istituti tesorieri, non possono nel complesso superare il limite di lire 150 miliardi e sono ripianate a carico del bilancio dello Stato mediante rilascio agli istituti tesorieri medesimi di titoli di Stato aventi valuta 1° gennaio 1985 e tasso di interesse allineato a quello vigente sul mercato alla stessa data.

A tal fine il Ministro del tesoro è autorizzato ad emettere titoli di Stato — le cui caratteristiche sono stabilite dal Ministro stesso con propri decreti — ed a versare all'entrata del bilancio dello Stato il ricavo netto dei titoli emessi con imputazione della relativa spesa ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985.

All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo nell'anno 1985, valutato in lire 186 miliardi, ivi comprese lire 24 miliardi per interessi sui titoli di Stato, e a quello di lire 24 miliardi, per ciascuno degli anni 1986 e 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero

del tesoro, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento.

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

#### Art. 2.

Il trattamento normativo ed economico dei dipendenti degli enti autonomi portuali e delle aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini portuali, per la parte non regolata da disposizioni legislative, è disciplinato, sulla base di ipotesi di accordi sindacali a livello nazionale, di durata triennale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e per la funzione pubblica. Alle trattative tra le delegazioni degli enti e delle aziende e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale dei lavoratori dipendenti partecipano in qualità di osservatori i rappresentanti a livello nazionale delle categorie degli utenti portuali; partecipano, altresì, osservatori designati dai Ministri della marina mercantile, del tesoro e per la funzione pubblica.

La regolamentazione di cui al precedente comma decorre per il primo triennio dal 1° gennaio 1985.

#### Art. 3.

Sono sospese le promozioni e gli avanzamenti professionali del personale dipendente dagli enti e dalle aziende, che sia incluso negli elenchi di esodo di cui al decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, limitatamente ai posti di organico lasciati liberi dal personale che ha fruito dell'esodo agevolato ai sensi del citato decreto.

Entro il termine di 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ciascun ente interessato delibera, in relazione alle previste operazioni di esodo, le nuove tabelle organiche nelle quali è indicata, in re-

lazione ad una riorganizzazione dei servizi, la consistenza numerica dei livelli professionali del personale dipendente, ivi compreso quello con qualifica dirigenziale. Tali deliberazioni sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile nel termine di trenta giorni dal ricevimento.

In attesa della espressa approvazione ministeriale, le promozioni e gli avanzamenti professionali del personale dipendente sono sospesi.

#### Art. 4.

Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile provvede con proprio decreto ad istituire una commissione interministeriale allo scopo di predisporre un progetto organico di riforma degli ordinamenti degli enti autonomi portuali e delle aziende portuali, nonchè di riassetto delle relative gestioni.

Della commissione faranno parte anche tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria, un rappresentante del comitato dell'utenza portuale e un rappresentante della associazione nazionale dei porti.