

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

24.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 GIUGNO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PANI

INDICE

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

MAROLI - ed altri: Modifiche alla legge 22 marzo 1967, n. 161, concernente istituzione del Fondo di assistenza sociale per i lavoratori portuali (1157)	273
PRESIDENTE	273, 276
LUCCHESI, <i>Relatore</i>	273, 274, 275, 276

PAG.

d'iniziativa dei deputati Maroli, Di Corato, Ferrari Marte, Caldoro, Lucchesi e Tamburini: « Modifiche alla legge 22 marzo 1967, n. 161, concernente istituzione del Fondo di assistenza sociale per i lavoratori portuali ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCCHESI, *Relatore*. Ritengo inizialmente utile precisare che, ai sensi degli articoli 174, 188 e 203 del regolamento al codice della navigazione, i proventi delle tariffe compensative delle prestazioni di lavoro vengono riscossi ed amministrati dalle compagnie e dai gruppi portuali, i quali sono i legittimi ed unici titolari di tali proventi.

Con tali proventi le compagnie ed i gruppi portuali provvedono all'erogazione dei salari diretti ed indiretti ed anche a tutti gli altri oneri finanziari collegati, sia di natura contrattuale sia di legge, quali i contributi dovuti ai vari enti previdenziali ed assistenziali. Senonché, a causa delle caratteristiche peculiari del lavoro portuale, che si sostanziano nella discon-

La seduta comincia alle 13,45.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione della proposta di legge Maroli ed altri: Modifiche alla legge 22 marzo 1967, n. 161, concernente istituzione del Fondo di assistenza sociale per i lavoratori portuali (1157).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge

tinuità dell'attività lavorativa soggetta alla fluttuazione dei traffici marittimi e nella mancanza di contatto diretto tra gli enti previdenziali ed assistenziali ed i datori di lavoro per la frammentarietà dell'utenza portuale, si era venuta a creare una diversificazione da porto a porto talmente rilevante che spesso la scarsità o l'assenza assoluta di traffici non consentiva ai lavoratori portuali locali di far fronte ai normali ed elementari obblighi contributivi verso i richiamati istituti previdenziali ed assistenziali, con effetti chiaramente immaginabili.

Per tali motivi fu ravvisata, da parte dei lavoratori portuali, l'esigenza di ricercare e ricorrere a mezzi e forme di autotutela che garantissero una puntuale e corretta applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti per l'intera categoria.

Queste forme di autotutela si concretizzano nell'attuazione di un concetto di solidarietà e di mutualità a base nazionale con la costituzione di appositi « fondi » che ebbero origine da accordi sindacali.

In tali « fondi », centralizzati solo materialmente presso il Ministero della marina mercantile, ma gestiti dall'allora Federazione italiana lavoratori portuali, venivano fatti affluire, da parte delle compagnie e dei gruppi portuali, i proventi delle tariffe compensative delle prestazioni di lavoro, costituendo con questo sistema una sorta di « camera di compensazione » in grado di provvedere a garantire i mezzi finanziari necessari a tutti i lavoratori portuali, compresi quelli che contribuivano in misura minore a causa della scarsità dei traffici nei rispettivi porti.

Successivamente, con la legge 22 marzo 1967, n. 161, venne istituito il Fondo assistenza sociale lavoratori portuali con il quale si volle soddisfare l'esigenza di meglio coordinare le attività svolte dai diversi fondi preesistenti, fino ad allora disciplinati in maniera frammentaria e disorganica. L'istituzione del Fondo fu uniformata al principio di solidarietà tra i lavoratori portuali e le compagnie ed i gruppi portuali che affidarono al Fondo l'amministrazione di quote di propri pro-

venti di lavoro dei quali - è opportuno ripeterlo - a norma di legge sono gli unici ed esclusivi titolari per garantire a tutti gli appartenenti alla categoria trattamenti economici, retributivi e normativi certi, equi ed omogenei, sia in riferimento a quelli previsti per legge, sia a quelli che sono stati o che saranno determinati dagli accordi sindacali.

Il Fondo deriva direttamente dagli originari organismi di autotutela economica di fatti preesistenti e di questi rappresenta la continuità e lo sviluppo nella sua configurazione attuale di istituzione « delegata » a svolgere, al livello coordinato e meglio qualificato, un'attività di gestione e di erogazione dei salari diretti (salario garantito, indennità di contingenza, scatti di anzianità) ed indiretti (tredicesima e quattordicesima mensilità, ferie retribuite, indennità di buonuscita), nonché di retribuzioni integrative in caso di malattia e di infortunio. Il tutto in virtù di accordi sindacali intervenuti tra le vere ed effettive parti contraenti costituite dalle organizzazioni sindacali nazionali di categoria e l'utenza portuale sulla base dei contenuti e delle forme che contraddistinguono una reale e sostanziale contrattazione, del tutto uguale a quella che si realizza in altri settori per altre categorie il cui contratto di lavoro è disciplinato da norme di diritto privato.

A fianco ed in connessione con queste finalità che rappresentano il compito diretto, di carattere primario, esplicato dal fondo, lo stesso è chiamato a svolgere anche un compito di semplice intermediazione in materia previdenziale ed assistenziale allorché raccoglie, amministra e quindi trasferisce o direttamente agli istituti previdenziali ed assistenziali, in nome e per conto delle compagnie e gruppi portuali, o a questi ultimi per il successivo inoltrare agli istituti predetti il coacervo delle contribuzioni obbligatorie secondo le misure ed i criteri stabiliti dalla vigente legislazione.

Tenuto conto, pertanto, della genesi e della destinazione del Fondo, non può non rilevarsi come siano in esso innate e profonde le connotazioni di organismo di na-

tura privatistica e ciò anche nella prevalente valutazione che i proventi che esso gestisce non trovano origine né nel bilancio dello Stato, né in quello di enti pubblici, ma derivano dalle contribuzioni effettuate da soggetti di natura privatistica come sono, per consolidata giurisprudenza, le compagnie ed i gruppi portuali.

Tali contribuzioni hanno una chiara natura solidaristica rientrando nella sfera patrimoniale privata dei soggetti che, per legge, sono i titolari dei compensi retributivi ad essi spettanti per prestazioni effettuate nelle operazioni portuali.

Per tali ragioni e per evitare erranee interpretazioni delle funzioni svolte dal Fondo, si propone la modifica della sua denominazione da Fondo assistenza sociale lavoratori portuali a Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali.

Va sottolineato come l'inserimento e la partecipazione al Fondo assuma carattere di spiccata volontarietà ove si tenga conto da un lato dell'assoluta mancanza di *ius imperii* tra le facoltà del Fondo e, dall'altro, delle adesioni e partecipazioni realizzatesi successivamente all'entrata in vigore della legge n. 161 del 1967 (ad esempio, Venezia, Trieste e Monfalcone per l'assicurazione contro le malattie, Genova per la gestione dei salari differiti).

In riferimento all'asserita natura giuridica pubblica del Fondo, si ritiene necessario sottolineare come l'applicazione da parte del Fondo stesso delle disposizioni contenute nella legge n. 70 del 1975 comporterebbe rallentamenti nelle erogazioni nei confronti dell'intera categoria dei lavoratori portuali, di tutte quelle prestazioni che rivestano carattere di vera e propria retribuzione (salario garantito, contingenza, scatti di anzianità, tredicesima e quattordicesima mensilità, eccetera) la cui non puntuale corresponsione alle scadenze prefissate sconvolgerebbe un sistema consolidatosi nel tempo e non facilmente riorganizzabile su basi diverse, con prevedibili conseguenze e ripercussioni negative sull'intero comparto del lavoro portuale.

Va chiarito, inoltre, che le disposizioni di cui alla lettera g) dell'articolo 5

tendono a salvaguardare i contenuti economici e normativi del vigente regolamento organico del personale dipendente dal Fondo il cui trattamento economico è stato sempre uniformato, su conforme indirizzo del Ministero della marina mercantile competente in materia di lavoro portuale, a quello del personale amministrativo delle compagnie e dei gruppi portuali.

Fatta questa premessa di carattere generale e per avviarmi sinteticamente alla conclusione di questa relazione, credo debba essere sottolineato che la proposta di legge al nostro esame, presentata all'inizio dell'attuale legislatura, riproduce una proposta di legge analoga presentata nella scorsa legislatura. A tale provvedimento, comunque, sarà necessario apportare determinate modifiche, alcune delle quali io stesso mi farò carico di presentare. Questo discende anche da una logica, alla quale ho cercato di fare riferimento, che vede, in sostanza, la presenza di due controparti: quella rappresentata dalle organizzazioni dei lavoratori portuali e quella rappresentata dall'utenza portuale.

Non credo di dire nulla di particolarmente « segreto » se sottolineo fin da ora all'attenzione della Commissione il fatto che queste controparti, le quali sono le dirette interessate alla materia in discussione, nell'intervallo tra la presentazione della proposta di legge n. 1157 e la sua discussione abbiano avuto modo di incontrarsi tra di loro ripetutamente e di suggerire a questa Commissione talune modifiche migliorative del provvedimento.

L'obiettivo finale, che credo debba essere posto all'attenzione dei colleghi qui presenti, è quello di dare alla materia in discussione una omogeneità, una certezza ed una caratteristica di equità che forse non erano del tutto ravvisabili nella normativa precedente e che sono confermate da un collaudo ultra decennale di tale normativa, la quale, almeno per larghe linee di tendenza, ha assolto i compiti iniziali di tutela degli interessi della pubblica amministrazione, di quelli dell'utenza portuale e di quelli dei lavoratori portuali ma che, proprio per il verificarsi di que-

sto periodo di « rodaggio », abbisogna ora di qualche modifica che tenda ad una definizione più organica della materia senza per questo alterare una evoluzione nel campo dei rapporti tra le parti che, a mio avviso, deve essere valutata, nel suo complesso, positivamente.

Con questo provvedimento ci è data, inoltre, l'occasione di risolvere alcuni dubbi sulla natura giuridica del fondo e sulla fonte delle norme statutarie. In effetti, il momento fondamentale sul quale insiste la proposta di legge è quello di una modifica sostanziale attraverso la quale si provveda a questo conferimento di personalità giuridica privata, il che consente di sciogliere tutti i dubbi che si erano manifestati sulla materia e di procedere ad alcuni aggiustamenti che si sono resi necessari perché, anche nel decorrere del tempo, gli atteggiamenti delle parti tra di loro si sono andati modificando ed il loro continuo confrontarsi ha convalidato la necessità di operare qualche trasformazione.

Il primo articolo della proposta di legge pone la necessità di conferire espressamente personalità giuridica privata al Fondo assistenza sociale lavoratori portuali.

L'articolo 2 riguarda la regolamentazione della disciplina delle entrate, con la relativa possibilità di istituzione di altri fondi, da realizzare attraverso l'emanazione di un decreto da parte del ministro della marina mercantile sulla base di accordi tra le rappresentanze sindacali e l'utenza, e la possibilità di stipulare convenzioni.

L'articolo 3 tende a disciplinare le uscite al fine di arrivare alla corresponsione del salario garantito e delle relative indennità di contingenza nonché di uno speciale compenso a titolo di tredicesima e quattordicesima mensilità, di ferie e per festività nazionali ed infrasettimanali.

L'articolo 4 prevede una maggiore partecipazione all'amministrazione del fondo

da parte dei rappresentanti sindacali dei lavoratori portuali mediante un potenziamento della loro presenza nel comitato di amministrazione.

L'articolo 5 determina in maniera organica i compiti di tale comitato di amministrazione.

Tuttavia, l'evoluzione della materia, i continui confronti tra le parti e i suggerimenti di modifiche da apportare a questo provvedimento potrebbero indurre la Commissione a considerare l'opportunità di ascoltare i rappresentanti delle controparti interessate prima di approvare definitivamente il provvedimento, con l'ausilio tecnico — se il rappresentante del Governo fosse d'accordo — di funzionari del Ministero della marina mercantile. In tal modo la Commissione sarebbe in grado di accogliere — là dove ciò fosse possibile — le richieste delle parti interessate e di elaborare così un testo non dico definitivo, poiché si tratta di una materia sempre perfettibile, ma quanto meno valido per porre un punto fermo in un settore estremamente delicato per l'economia delle strutture portuali, che attende da tempo una modifica della normativa vigente secondo le aspettative, che mi paiono ormai generalizzate, sia dell'utenza portuale sia dei lavoratori portuali.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda, propongo di rinviare ad altra seduta il seguito della discussione della proposta di legge. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 14.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA
