

astenuato: non ha costruito le barricate! Sia chiaro che il gruppo di alleanza nazionale alla Camera può fare ciò che vuole, ma sappia, ripeto, che al Senato il suo gruppo si è astenuto.

ELIO VITO. Si curi il raffreddore!

PRESIDENTE. Onorevole Vito, per piacere, vuole smetterla? Non è la prima volta che la richiamo. Onorevole Vito, per piacere, non si faccia richiamare all'ordine!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Quanto alla questione dell'urgenza, il Senato non solo ha approvato il progetto di legge del Governo, ma vi ha inserito moltissime altre norme, con un accordo abbastanza ampio all'interno della Commissione. Ora, se questa Camera vuole fare una polemica con l'altro ramo del Parlamento...

PAOLO ARMAROLI. Il Comitato per la legislazione!

PRESIDENTE. Onorevole Armaroli, la richiamo all'ordine, perché non è possibile che lei interrompa sempre!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Dicevo che se questa Camera vuole fare una polemica istituzionale con l'altro ramo del Parlamento, ha il diritto di farla. Se invece questa Camera vuole usare questo argomento per fare una polemica con il Governo sull'articolo 2 del disegno di legge di conversione, questo consente a me di definire tale polemica strumentale, perché non è tema introdotto dal Governo in questo provvedimento.

Dopo di che, è chiaro che questa è materia istituzionale, su cui il Governo voleva semplicemente dare informazioni a colleghi che presumibilmente potrebbero non aver seguito il dibattito. Voi capite che si apre un problema delicato da un punto di vista istituzionale, perché se questa Camera sollevasse sull'articolo 2 una questione di principio, si potrebbe

supporre che anche l'altro ramo del Parlamento abbia voluto porre su quell'articolo 2 una questione di principio. Altra cosa invece è che questa Camera, nella sua attività legislativa, decida di intervenire su quell'articolo, o su tanti altri, modificandolo. Ripeto: non è compito del Governo pronunciarsi a favore o contro, è compito dell'Assemblea...

PAOLO ARMAROLI. È contrario alla Costituzione!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. No, questo lo dice lei!

PRESIDENTE. Onorevole Armaroli, non mi costringa a richiamarla all'ordine un'altra volta!

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Numerosi studiosi, che io metto al pari di lei non sopra di lei, al Senato hanno una diversa opinione. Io nei confronti di quei suoi colleghi ho rispetto; lei faccia come vuole. Però, mi premeva informare l'Assemblea di come sono andate effettivamente le cose.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, questa ultima fase del dibattito è in un certo senso fuorviante: sembra che il problema si incentri tutto sulla delega. In realtà, le due pregiudiziali di costituzionalità poste dai colleghi della lega e di alleanza nazionale investono senz'altro la delega, ma anche il più generale tema della insussistenza dei requisiti di necessità e urgenza previsti dall'articolo 77 della Costituzione — questione sulla quale lo stesso presidente della Commissione affari costituzionali del Senato ebbe a pronunciarsi, dicendo appunto che era fortemente perplesso sulla sussistenza in questo provvedimento di quei requisiti — nonché della mancanza di quegli altri requisiti di specificità ed omogeneità pre-

visti dalla legge n. 400 sulla Presidenza del Consiglio e in particolare dall'articolo 15, comma 2.

Dobbiamo dire preliminarmente che siamo nel complesso favorevoli al contenuto di questo provvedimento, che ha lo scopo di introdurre nel nostro ordinamento il registro internazionale per le navi che trafficano nei commerci internazionali, una innovazione molto voluta. Così come ci sono altri aspetti del provvedimento che riteniamo di poter condividere, anche se riteniamo inaccettabile che questo decreto-legge e le modifiche apportate dal Senato pretendano di farci trangugiare moltissime altre cose che sono assolutamente inaccettabili.

Dicevo che manca dei requisiti di necessità ed urgenza, tenuto conto che alla Camera ed al Senato già da molti mesi pendono alcuni provvedimenti. Questa, che il Governo adduce come una ragione per essere stato costretto ad emanare un decreto-legge, è semmai una ragione contraria alla necessità ed all'urgenza: i provvedimenti erano tutti in avanzatissima fase di trattazione. Penso all'atto Camera n. 4240, nel settore dei trasporti, e all'atto Camera n. 3667, sul doppio registro, che il ministro presentò, fresco di stampa, all'assemblea di Confindustria la primavera scorsa. Ora, cosa si vuole di più di un provvedimento come questo, che era da tutti condiviso, dalla maggioranza e dall'opposizione, per portarlo avanti (se non ci fosse stata l'arroganza di questo Governo, di questo ministro e della burocrazia ministeriale, che, in modo inaccettabile, ha infilato di tutto, come uno zibaldone, dentro questo provvedimento)?

Poi c'è il dato fondamentale, già richiamato dal collega Armaroli, delle condizioni e delle osservazioni poste dal Comitato per la legislazione, che sono assolutamente penetranti. Quel Comitato ha espresso un parere favorevole all'unanimità, ma con due precise indicazioni. In primo luogo, la soppressione dell'articolo 2, che contiene la delega, sulla quale non mi soffermo ulteriormente, perché il collega Armaroli ha già detto tutto e, *ne bis*

in idem, mi sembra ridicolo che perda secondi di tempo a parlare di questo. In secondo luogo, il Comitato ha invocato la soppressione di altri importanti articoli, l'8-bis, il 10 e il 12. Sono gli articoli che danno un maggior segnale di disomogeneità e di disarticolazione al provvedimento nel suo complesso.

Il disegno di legge in esame, dunque, contiene una serie di *idola fori*, *idola tribus* e *idola specus*. Gli *idola fori* sono rappresentati dalle deleghe, che vertono anche in materia penale e di sicurezza del lavoro, contenute nel disegno di legge di conversione. Sullo stesso argomento individuiamo gli *idola tribus*. Mi riferisco al prezzo pagato alla tribù della sinistra dal ministro Burlando, che non può venirci a dire che questa normativa sarebbe stata introdotta dal Senato. Infatti, è stata introdotta dal Senato su iniziativa di chi? È stata introdotta dal Senato su iniziativa di rifondazione comunista e di una burocrazia ministeriale che ce lo ha propinato come un provvedimento che non violava né l'articolo 76 né l'articolo 72, quarto comma, della Costituzione.

La normativa nel suo complesso è disomogenea perché contiene una deroga alle preleggi, ad esempio, e all'articolo 9 del codice della navigazione, nonché all'articolo 13 in materia di legge regolatrice del rapporto di lavoro. La disomogeneità è provata dalla elencazione che farò in modo rapidissimo. Infatti il provvedimento contiene norme sul doppio registro, agevolazioni fiscali, norme sulla disciplina regolatrice del rapporto di lavoro, norme in merito ai prepensionamenti nelle autorità portuali, nonché sui lavori nel porto di Ancona; infatti una legge del 1988 assegnava fondi al porto di Ancona e Ravenna, che Ravenna ha già speso mentre Ancona no e il provvedimento affronta anche la questione. Per quanto attiene a Piombino, si prevede l'acquisto di un immobile demaniale dal comune di Piombino; inoltre, si prevede un risarcimento alla *port authority* di Genova per le Colombiadi. Vi sono altresì disposizioni concernenti il nodo ferroviario di Genova e la linea Genova-Ventimiglia. Anche

norme inerenti ai parcheggi previsti dalla legge Tognoli vengono inserite in questo provvedimento, senza peraltro fare alcun richiamo al divieto di alienabilità disciplinato da una legge diversa. Il provvedimento contiene inoltre norme inerenti al servizio escavazione porti e alle tranvie. Ci sono norme penali e si disciplina il casinò sulle navi, vale a dire il gioco d'azzardo sulle navi.

Signor Presidente, questo provvedimento contiene anche una serie di « chicche » di tipo formale. Infatti si parla di « organizzazioni comparativamente più rappresentative ». Un'altra chicca molto divertente è la seguente: « salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza ». Signor Presidente, lei è un giurista, se la sente di sottoscrivere una legge che contiene queste castronerie, cose così ridicole dal punto di vista giuridico ?

Per tutte queste ragioni e per una serie di altre — ve ne rileggo una sola: « salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza » — non voteremo a favore del provvedimento. Signor Presidente, voti a favore, gliene sarò grato ! Noi non possiamo votare a favore di questo provvedimento e comunque voteremo a favore delle pregiudiziali che sono state presentate (*Applausi dei deputati dei gruppi del CCD, di alleanza nazionale e del deputato Gagliardi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Tassone. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non starò a ripetere cose che sono già state dette sia dai colleghi che hanno presentato le pregiudiziali che dall'onorevole Becchetti. Non voglio neppure entrare nel merito di un'ipotesi di conflitto istituzionale o quantomeno di conflitto tra le due Camere, perché nell'esaminare le pregiudiziali prevalgono altre motivazione ed altre valutazioni.

Signor Presidente, stiamo vivendo una vicenda molto delicata. L'articolo 2 del disegno di legge di conversione è stato introdotto dall'altro ramo del Parlamento,

però questa vicenda avrebbe avuto scarso significato per quanto ci riguarda se non fosse rientrata nella più complessa vicenda del ricorso alla legislazione straordinaria nel paese.

Attraverso il ricorso ai decreti-legge, l'adozione di numerosi decreti legislativi e la previsione di abbondanti deleghe si sta espropriando il Parlamento della sua sovranità. È questo un dato, a mio avviso, estremamente importante e significativo. Anche su vicende di questo genere, che alterano il dettato costituzionale (non soltanto l'articolo 77 ma anche gli articoli 76 e 72), nutriamo una forte preoccupazione che dovrebbe toccare tutti i colleghi, al di là degli schieramenti di maggioranza o di minoranza. Il Comitato per la legislazione ha fatto un riferimento molto chiaro alla questione, della quale peraltro abbiamo parlato a lungo in quest'aula allorché, in sede di riforma del regolamento, ci siamo occupati della decretazione d'urgenza e delle deleghe. A mio giudizio, siamo in presenza di uno « sfioramento » della legittimità e dello stesso principio costituzionale. È una questione di principio perché la conversione in legge di un decreto-legge è un procedimento straordinario all'interno del quale non può essere prevista alcuna delega, come avviene nel decreto-legge di cui ci stiamo occupando.

Signor Presidente, noi voteremo contro la conversione di questo provvedimento, ma mi chiedo come la maggioranza e la minoranza si divideranno sull'interpretazione della Costituzione. Colleghi, ve la sentite di dividerci tra maggioranza e minoranza sull'interpretazione della Costituzione, quando è in gioco lo stesso Parlamento, la sua sovranità, la sua competenza (*Applausi del deputato Armaroli*) ? Quando il Parlamento viene continuamente espropriato delle sue prerogative (*Commenti del deputato Vito*) ? Cari colleghi, abbiamo introdotto surrettiziamente una terza Camera che si occupa della pubblica amministrazione; c'è una « camerina » che ha una competenza molto forte ed accentuata sui problemi della pubblica amministrazione. Ce la sentiamo

anche riguardo a questo provvedimento di rigettare le pregiudiziali? Non pensa, signor Presidente, che debba essere svolta una seria riflessione sugli « sforamenti » dei principi costituzionali oppure abbiamo già fatto la riforma della seconda parte della Costituzione? Il presidente della Commissione bicamerale potrebbe essere soddisfatto poiché stiamo procedendo, senza alcuna votazione, all'esame degli articoli presentati dalla Commissione bicamerale relativamente alla seconda parte della Costituzione, ma questo non ha come conseguenza l'esaltazione del decoro e della dignità del Parlamento.

Per i motivi che ho espresso e che sono stati sottolineati dai colleghi che mi hanno preceduto, oltre che per i motivi di principio che ho richiamato, che riguardano in prima persona il Governo ed il Parlamento, i quali non possono essere agnostici in questa materia, ribadisco il mio voto favorevole alle pregiudiziali (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CDU, di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulle questioni pregiudiziali Comino ed altri n. 1 e Armadori ed altri n. 2.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Ricordo che devono essere sempre computati ai fini del numero legale ulteriori deputati, sino al raggiungimento del numero di venti previsto dal regolamento, del gruppo di forza Italia che ha chiesto la votazione nominale e che non vi abbiano preso parte.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	280
Votanti	261
Astenuti	19
Maggioranza	131

Hanno votato *sì* 28

Hanno votato *no* ... 233

Sono in missione 34 deputati.

(La Camera respinge - Vedi votazioni).

Discussione del disegno di legge: S. 2983 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo nel settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione (approvato dal Senato) (4560) (ore 20,25).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo nel settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione.

Avverto che le Commissioni IX (Trasporti) e XI (Lavoro) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 4560)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare.

L'onorevole Biricotti ha facoltà di svolgere la relazione, in sostituzione del relatore, onorevole Stajano.

PAOLO ARMADORI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ho già dato la parola all'onorevole Biricotti! Non posso interromperla.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore f.f. per la IX Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, il provvedimento al nostro esame contiene materie che sono state a lungo oggetto di riflessione nel corso dell'esame dell'atto Camera n. 3667 da parte delle

Commissioni riunite IX ed XI della Camera, le quali non sono mai approdate ad oggi ad alcuna definizione.

La parte centrale del provvedimento, inoltre, tratta di materie di grande rilievo per la marineria nazionale. Mi riferisco in particolare all'istituzione del registro internazionale, che può portare benefici significativi per la flotta consentendo di competere con l'agguerrita concorrenza internazionale.

L'urgenza di risolvere questo problema ha determinato la scelta del Governo di procedere con un decreto-legge. La necessità inoltre di evitare di disperdere risorse finanziarie importanti per gli interventi previsti nel disegno di legge n. 4240, approvato dal Senato e non convertito dalla Camera entro il dicembre ultimo scorso, come ci auguravamo ha comportato un travaso in questo decreto-legge di parti di quel disegno di legge; è stato un travaso importante e significativo perché si trattava appunto di sanare il problema del recupero di risorse finanziarie per interventi assolutamente significativi.

Ricordo che il provvedimento in esame è stato presentato in prima lettura al Senato e che il Governo non ha presentato — lo rilevava poc'anzi il ministro — alcuna proposta emendativa. Gli emendamenti, infatti, sono stati presentati esclusivamente dalle forze politiche.

Ricordo inoltre che tutte le forze politiche al Senato hanno manifestato un atteggiamento costruttivo rispetto al provvedimento.

Non sfuggirà a nessuno l'importanza delle modifiche strutturali che il provvedimento propone riguardo alla nostra marineria, predisponendo una serie di strumenti atti ad adeguare la normativa nazionale a quella europea. La parte centrale — come dicevo prima — del provvedimento riguarda infatti la questione della nazionalità delle navi e prevede adeguamenti per la flotta battente bandiera italiana, per la quale sono previsti maggiori oneri anche fiscali rispetto alla media europea. Al riguardo, vorrei sottolineare il fatto che, secondo uno studio della Confitarma, si corre il rischio

che entro il 2003 non vi siano più sulle rotte internazionali navi di bandiera italiana. Non vi è dubbio, dunque, che l'innovazione più importante riguarda l'istituzione del registro di immatricolazione delle navi adibite a navigazione internazionale; il doppio registro, che si affianca a quello nazionale previsto dal codice della navigazione. Si tratta di uno strumento che permetterà di migliorare la situazione nella quale versa la flotta italiana (è quindi necessario).

Nel corso dell'esame presso il Senato della Repubblica sono state apportate varie modifiche: sono stati introdotti, in particolare, miglioramenti per quanto concerne le garanzie per i lavoratori marittimi italiani e comunitari, tenendo conto degli accordi raggiunti tra le organizzazioni sindacali e la Confitarma. Vale la pena di sottolineare che si tratta di disposizioni che tengono conto di principi di riforma condivisi anche dalle categorie interessate. Mi riferisco in particolare alle norme di cui al comma 1 dell'articolo 2, lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)*, introdotte dall'altro ramo del Parlamento, che introducono correttivi che tuttavia non stravolgono i principi di riforma ritenuti necessari; come la norma contenuta al comma 3 dell'articolo 3, che prevede limiti di particolare valenza sociale nella possibilità di utilizzare lavoratori extracomunitari.

È significativo anche il regime fiscale previsto dall'articolo 4, che si introduce consentendo al settore di sostenere la competizione con la concorrenza straniera. Altrettanto significativo è il nuovo testo del comma 2 dell'articolo 4, che favorisce in particolar modo l'iscrizione al registro internazionale.

Il comma 3 dell'articolo 5 favorisce invece un particolare regime per le navi che esercitano attività di crociera, con cui si consente di svolgere attività di gioco a bordo. È un articolo comunque voluto ed importante che può avere un suo effetto.

L'articolo 6 prevede sgravi contributivi per le imprese armatoriali rafforzandole sul piano della competizione internazionale, mentre l'articolo 7 prevede alcune modifiche al codice della navigazione.

Di particolare interesse è il comma 2 di questo articolo, che novella l'articolo 224 del codice della navigazione relativo alla disciplina dell'attività di cabotaggio, individuando i presupposti per una liberalizzazione del comparto ritenuta di primaria importanza per un paese come il nostro.

Il comma 3-*bis* dello stesso articolo 7 si preoccupa di rendere più rapide alcune attività connesse all'ingresso e al transito nei porti delle navi.

L'articolo 8 e i successivi contengono ulteriori disposizioni per il settore portuale.

I connessi aspetti del prepensionamento dei dipendenti del settore saranno approfonditi nella relazione dell'onorevole Innocenti, relatore per l'XI Commissione. Vorrei tuttavia ricordare che l'esigenza cui questa norma pone riparo è quella di evitare il determinarsi di situazioni squilibrate e penalizzanti per alcuni porti. Il decreto, infatti, estende alle quattro maggiori autorità portuali italiane gli effetti già previsti con precedenti provvedimenti a favore delle autorità minori. Si tratta, dunque, di una previsione eccezionale, direi una coda della legge n. 84 del 1994 che in qualche misura prefigurava questi provvedimenti, che conferisce appunto una valenza di eccezionalità alla normativa generale per i pensionamenti.

Il successivo articolo 8-*bis* reca alcune modifiche alla legge n. 84, senza stravolgerne, tuttavia, l'impostazione complessiva e le funzioni dell'autorità portuali previste da quella legge, rafforzando anzi la capacità di funzionamento delle autorità portuali e del complesso della legge stessa che ha dato risultati positivi per il rilancio della portualità.

Gli articoli 9-*bis*, 9-*ter* e 9-*quater*, introdotti dal Senato, prevedono ulteriori disposizioni rispetto alla nuova disciplina del registro internazionale. Gli articoli 10 e 12 riguardano interventi vari per il settore dei trasporti di cui c'è effettiva necessità ed urgenza perché si tratta di investimenti e di rilancio di settori fondamentali per la vita del nostro paese.

Quanto all'articolo 12, relativo all'autotrasporto, il comma 1 del testo originario è stato opportunamente soppresso dal Senato, tenendo conto dell'orientamento dell'Unione europea in materia.

Per quanto riguarda invece l'articolo 2 del disegno di legge di conversione, in esso si prevede una delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore marittimo e portuale. Di questa materia abbiamo già discusso in sede di esame delle questioni pregiudiziali, vorrei però metterne in evidenza il rilievo. Si tratta di una materia importantissima, rispetto alla quale esiste un'esigenza reale, da tempo avvertita, di un intervento urgente di riforma del settore.

Occorre quindi ricordare che le Commissioni riunite IX e XI hanno conferito mandato ai relatori senza apportare modifiche al testo già approvato dal Senato. Il parere del Comitato per la legislazione ha posto alcune condizioni relative all'articolo 2 del disegno di legge ed agli articoli 10 e 12 del decreto-legge. Al riguardo presso le Commissioni riunite si è pervenuti all'intesa di procedere a verifiche, anche per quanto riguarda possibili proposte emendative, nel prosieguo dell'esame. Ma il nodo da sciogliere è quello di temperare le opposte esigenze, cioè di tenere nel debito conto il parere del Comitato per la legislazione e di evitare al tempo stesso la mancata conversione dei termini costituzionali del decreto-legge; un'evenienza che si verificherebbe nel caso in cui non fosse possibile assicurare nei termini previsti una successiva lettura del provvedimento presso il Senato, la cui decadenza è prevista per il prossimo 1° marzo.

Mi rendo conto che si tratta di questioni estremamente delicate, che pongono in relazione anche eventuali contrasti e difficoltà di rapporti tra Camera e Senato, e mi rendo altresì conto della necessità di legittimazione, che non può non essere riconosciuta al Comitato per la legislazione, avvertendo però che quando si parla di osservanza di norme costituzionali molteplici sono i pareri, tutti degni di rispetto.

Si tratta, dunque, di operare una scelta. Credo però che proprio sul fattore tempo si giochi una partita di primaria importanza per la marineria italiana e per il suo futuro. Mi auguro dunque che possa essere garantita in tempi celerissimi la conversione di questo decreto-legge, la cui scadenza è talmente ravvicinata che ci impone comunque di operare delle scelte in tempi brevi. Auspico che queste scelte vadano nella direzione di una positiva risoluzione dei problemi aperti nel nostro paese anche per la flotta.

Proposta di trasferimento in sede legislativa di progetti di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, dei quali la VI Commissione permanente (Finanze), cui erano stati assegnati in sede referente, ha elaborato un testo unificato ed ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del regolamento:

ANTONIO PEPE ed altri: « Disposizioni per l'acquisto della prima casa di abitazione da parte delle famiglie di nuova formazione » (2427); « Disposizioni per facilitare la locazione o l'acquisto dell'abitazione da parte delle giovani coppie e delle famiglie monoparentali » (2601); RO-DEGHIERO ed altri: « Norme per garantire il diritto alla casa per le giovani coppie » (2981).

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 4560 (ore 20,35).

(Ripresa della discussione sulle linee generali — A.C. 4560)

PRESIDENTE. L'onorevole Innocenti, relatore per l'XI Commissione, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

RENZO INNOCENTI, *Relatore per l'XI Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi soffermerò in questa illustrazione sugli aspetti riguardanti le norme di natura lavoristica contenute all'interno del provvedimento in esame. La collega Bircotti, infatti, ha già ricordato questo decreto-legge di disciplina del settore marittimo e portuale contiene disposizioni che sono state esaminate congiuntamente dalle Commissioni trasporti e lavoro. Mi accingo pertanto a rappresentare all'Assemblea la parte della disciplina concernente la competenza della Commissione lavoro.

L'articolo 3 del decreto-legge reca disposizioni in materia di rapporto di lavoro sulle navi iscritte al registro internazionale. Con la norma si affermano tre principi. Innanzitutto, ai lavoratori italiani e comunitari si applicano le condizioni risultanti dalla legge regolatrice del contratto di lavoro, cioè quella italiana, e dai contratti collettivi dei singoli Stati membri; quest'ultima connotazione è stata inserita attraverso un apposito emendamento approvato dal Senato. In secondo luogo, ai lavoratori non comunitari non residenti in paesi comunitari si applica la legge scelta dalle parti o, in mancanza di un accordo pattizio, quella del paese di cui il lavoratore ha la cittadinanza. Infine, per i lavoratori non comunitari devono essere comunque previste condizioni economico-normative conformi alla disciplina internazionale.

L'articolo 6 del decreto-legge reca disposizioni in materia di sgravi contributivi e di provvidenze alle imprese armatoriali. A queste ultime viene concesso — a decorrere dal 1° gennaio 1998 — uno sgravio contributivo per le navi iscritte al registro internazionale, con la previsione di un esonero totale dagli oneri contributivi per il personale italiano. Sempre alle imprese armatoriali, poi, viene concesso un contributo pari all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nel 1997 nei confronti della gente di mare. Ai fini del necessario accordo con la disciplina comunitaria del settore tutto ciò

è sottoposto al rispetto del limite previsto dalla normativa europea in materia di aiuti statali alle imprese.

L'articolo 8 dispone varie misure a sostegno del settore portuale per una riduzione del personale di quattro autorità portuali non interessate dalla precedente normativa (Genova, Trieste, Venezia, Napoli). L'intervento del Governo a sostegno dei processi di ristrutturazione derivanti dall'applicazione delle norme contenute nella riforma di cui alla legge n. 84 si può distinguere in due momenti. Innanzitutto vengono previste disposizioni per incentivare il reinserimento del personale in esubero nel mercato del lavoro locale tramite iniziative da definirsi all'interno di un rapporto di concertazione tra le forze sociali, anche con l'utilizzo degli strumenti messi a disposizione dalle agenzie per l'impiego.

In secondo luogo, vi sono disposizioni per la concessione di trattamenti di pensionamento anticipato nel numero massimo complessivo di 500, subordinatamente all'insufficienza delle iniziative di reinserimento, cui prima mi richiamavo.

Vi è, infine, una terza fattispecie relativa all'agevolazione per quanto riguarda le dimissioni volontarie.

L'articolo 9 prevede disposizioni diverse a sostegno del settore marittimo; richiamerò quelle che riguardano maggiormente le competenze dell'XI Commissione. Mi riferisco, per esempio, al comma 1, che pone a carico della gestione commissariale del fondo istituti contrattuali lavoratori portuali la quota del trattamento di fine servizio maturata a decorrere dal gennaio 1990 nonché l'indennità contrattuale dei lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali cancellati per inidoneità al lavoro tra il gennaio 1990 ed il 31 dicembre 1996.

Il comma 2 dispone l'estensione ai lavoratori delle imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali e delle autorità portuali, con la proroga fino al 31 dicembre 1998, di interventi di integrazione salariale per gestire le fasi di difficoltà produttiva.

Sono previsti inoltre, ai commi successivi 3, 4 e 5, ulteriori interventi sempre in campo di proroga di integrazioni salariali, quindi a sostegno del reddito dei lavoratori dipendenti che vengono investiti dai processi di ristrutturazione delle varie articolazioni operative delle autorità stesse o delle compagnie portuali.

Gli ultimi due elementi da citare sono quelli contenuti nell'articolo 9-ter, introdotto dal Senato, che reca disposizioni in materia di mercato del lavoro marittimo. Desidero sottolineare questo aspetto poiché ritengo che sia un elemento innovativo di particolare interesse. Infatti, si istituisce un osservatorio del mercato del lavoro marittimo proprio in relazione all'introduzione della nuova disposizione relativa al registro internazionale. L'osservatorio del mercato del lavoro è un organismo al quale vengono attribuiti compiti inerenti alla composizione degli equipaggi delle navi iscritte al registro internazionale ed alla formazione professionale, e prevede verifiche semestrali circa l'attività del registro.

PAOLO ARMAROLI. Se oltre alla descrizione ci regalasse qualche suo giudizio di valore le saremmo grati...!

PRESIDENTE. Onorevole Armaroli, perché si deve sempre far richiamare all'ordine?

RENZO INNOCENTI, *Relatore per l'XI Commissione*. Onorevole Armaroli, ho voluto citare questo articolo perché è di particolare interesse ed è sottinteso un giudizio positivo. Per la prima volta, infatti, oltre all'istituzione di un organismo nuovo, si pone in essere anche un sistema di verifiche per capire se esso sia efficace ed utile. Poiché l'istituzione del registro internazionale è una questione piuttosto delicata, sappiamo che vi è l'esigenza di verificare *in itinere* la sua applicazione in relazione all'efficacia dell'intervento sulle imprese ed anche per quel che concerne le condizioni di chi vi lavora. Infatti, si va ad una regolamentazione che qualcuno potrebbe definire molto destrutturata, dei

rapporti di lavoro con la compresenza nel medesimo luogo di lavoro di più contratti e quindi di più condizioni che regolano il rapporto pattizio. Ecco per quale motivo un osservatorio del mercato del lavoro, che interviene anche a questo riguardo, è un elemento di particolare rilievo in considerazione delle indicazioni che possono giungere, anche allo stesso legislatore, per poter intervenire a modifica di queste norme. Ciò, oltre a fornire le indicazioni necessarie al rapporto tra le parti, per negoziare quanto di meglio si può fare in queste condizioni.

Vorrei sottolineare infine la questione dell'articolo 2, almeno per quanto riguarda le competenze della nostra Commissione. Questo è l'ultimo elemento, ma anche quello senz'altro più rilevante dell'intero provvedimento e la discussione che abbiamo svolto ed il voto che abbiamo espresso in aula prima di passare alla discussione generale ne è una testimonianza.

In qualità di presidente della XI Commissione e di relatore, in accordo con il presidente della IX Commissione, onorevole Stajano, ci siamo impegnati a far sì che durante la discussione e l'esame di questo provvedimento siano tentate tutte le strade per tenere insieme esigenze importanti. Una di tali esigenze è quella di avere nel merito, nel settore portuale e marittimo, sulla questione della delega in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro una certezza di equiparazione delle norme, dal punto di vista della tutela dei diritti dei lavoratori, rispetto a quella espressa dall'attuazione delle norme previste dal decreto legislativo n. 626. Altra esigenza è che ci sia un raccordo con le autorità vigilanti e responsabili per quanto riguarda le condizioni di sicurezza nei porti e sulle navi e che, quindi, siano individuati con certezza la responsabilità e le iniziative che debbono essere portate avanti in questo campo molto delicato. Vi è infine anche la necessità di far partecipare a questo processo il Parlamento.

Siamo pertanto particolarmente sensibili anche all'esigenza di trovare tutte le soluzioni per rispondere positivamente

anche ad alcune motivazioni che hanno portato dei colleghi a presentare una pregiudiziale di costituzionalità contro il decreto in esame. Non condividiamo in pieno quelle motivazioni, altrimenti avremmo votato a favore della pregiudiziale, ma questo non è un problema inesistente...

PAOLO ARMAROLI. Ti hanno aiutato molto i magistrati!

RENZO INNOCENTI, *Relatore per l'XI Commissione*. Esiste soprattutto per quanto riguarda la necessità di raccogliere le osservazioni che il Comitato per la legislazione ci ha mosso. Ecco perché c'è un impegno, che non è solo personale, da parte mia ed anche del presidente Stajano — lo ribadiva in questa sede la collega Biricotti — affinché nel corso della discussione si riesca a trovare una soluzione a questo problema, cioè la necessità di avere un percorso parlamentare che non è determinato solo dal contenuto, oggi al nostro esame, dell'articolo 2; è un problema di merito, non solo di procedura.

Oltre a ciò, dobbiamo tenere conto della necessità di convertire in legge il decreto-legge, pena alcuni problemi che deriverebbero all'intero settore dal punto di vista economico e produttivo, con ripercussioni ingovernabili. Si tratta allora di conciliare queste esigenze ed io credo esistano gli spazi per farlo, peraltro molto ristretti. È infatti sicuramente una strada assai accidentata che dobbiamo percorrere in tempi molto rapidi, ma ritengo che tutti i nostri sforzi in questa direzione debbano essere portati avanti ed è su questo impegno che concludo la mia relazione ringraziando i colleghi per l'attenzione.

PAOLO ARMAROLI. Avete trovato la terza via...

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Merlo.

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, non sono pochi i motivi di perplessità in ordine a questo decreto-legge che i deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo nutrono, soprattutto a causa di alcune norme già presenti nel testo del disegno di legge originario, ma anche per le modifiche che sono state introdotte al Senato, dopo la sua trasformazione in decreto-legge.

Questa considerazione ci amareggia perché il disegno di legge originario presentava una serie di norme funzionali all'esigenza di fornire risposte positive alle notevoli difficoltà della flotta del nostro paese.

Su quell'impianto normativo, infatti, eravamo e siamo d'accordo, perché esso attiene alla istituzione e alla disciplina applicativa del registro navale internazionale.

Il nostro gruppo ritiene opportuno questo atto, perché consentirà alla nostra flotta — che negli ultimi anni ha subito un forte e massiccio impoverimento per la concorrenza delle altre flotte internazionali, che hanno potuto, a differenza della nostra, fruire di costi gestionali molto più contenuti — di risalire la china, assumendo un ruolo da protagonista nel panorama economico generale del settore.

Però, secondo noi è necessario convertire in legge questo decreto anche per impedire una forte emigrazione della maggioranza delle compagnie armatoriali, l'immatricolazione delle navi in registri internazionali e l'insediamento delle medesime compagnie in organizzazioni stabili in altri paesi europei.

Noi riteniamo che questo sia un passaggio importante per evitare la prospettiva di un progressivo azzeramento della flotta italiana. Secondo un recente studio, ricordato poc'anzi anche dal presidente Innocenti, con l'attuale ritmo nell'anno 2004 non ci saranno più nelle rotte internazionali navi di bandiera italiana. Credo non sia difficile dunque valutare le conseguenze negative nel campo dell'oc-

cupazione e non penso servano specifiche dimostrazioni a riguardo, data la chiara evidenza del fenomeno.

Il nostro paese, infatti, sarebbe gravemente penalizzato, venendo a dipendere per le proprie importazioni ed esportazioni in gran parte dal naviglio straniero.

Possiamo dire, quindi, che le preoccupazioni e le stesse remore che fino ad oggi hanno consigliato di soprassedere all'introduzione nel nostro ordinamento di un istituto simile al registro internazionale norvegese — legate soprattutto alle possibili conseguenze sui livelli occupazionali dei marittimi o, in altro campo, alle possibili minori entrate per lo Stato, in conseguenza dei benefici fiscali propri dei registri internazionali di immatricolazione — non hanno tenuto conto della complessità del problema, contribuendo con un atteggiamento di mero rinvio ad un aggravamento della situazione in tutti i settori interessati, con in più il rammarico che il nostro paese sta, nel frattempo, perdendo anche le possibili positive occasioni, sia in termini occupazionali che di riequilibrio della bilancia dei noli e di entrate fiscali, sicuramente derivanti da un forte rilancio della nostra flotta di bandiera e dell'economia ed essa legata.

Negli ultimi sei mesi possiamo tranquillamente dire che il *gap* competitivo fra i costi di gestione della marina mercantile italiana e quelli che gravano sugli operatori del settore degli altri paesi europei si è dilatato a ritmi esponenziali, a causa dell'assunzione da parte della stragrande maggioranza dei governi comunitari di precise misure di abbattimento della pressione fiscale sulla flotta e di allineamento dei costi-equipaggio con quelli della concorrenza internazionale sul versante extracomunitario.

Certo, se guardiamo all'analisi comparata sulla competitività delle flotte europee elaborata da un'associazione che è stata ricordata poc'anzi, emergono dati preoccupanti: mentre in Italia il costo-equipaggio incide, infatti, dal 50 al 56 per cento sul totale dei costi-nave, in Norvegia esso oscilla tra il 29 ed il 35 per cento ed in Grecia — dove pure non è stato istituito

alcun registro-*bis* — tra il 30 ed il 37 per cento. Si tratta dunque di una differenza percentuale che si traduce, in lire, in un extracosto di 1,2-1,7 miliardi per le navi che battono bandiera italiana.

Basti pensare che l'Italia è sino ad oggi l'unico paese europeo ad imporre equipaggi e ufficiali nazionali, mentre la nazionalità comunitaria è richiesta soltanto per il comandante o per lo stato maggiore.

È peraltro sul regime fiscale che la forbice competitiva si è ancora più allargata. La Norvegia, l'Olanda e la Grecia, ed ora anche la Germania, si sono infatti indirizzate verso una tassazione forfettaria sul tonnellaggio, nel senso che l'armatore paga una tassa giornaliera per tonnellate di nave di proprietà ed è esentato da ogni altra tassazione, compresa quella sul reddito di impresa. Altri paesi, come il Portogallo, beneficiano addirittura di esenzioni dalla tassa sul reddito di impresa, esenzioni garantite dall'iscrizione nel registro di Madeira. Il registro-*bis* italiano, nella versione emendata e licenziata dal Senato, garantirebbe un abbattimento dell'80 per cento nell'IRPEG e, in prospettiva, una probabile esenzione IRAP. Avrebbe cioè le caratteristiche, se non per richiamare in Italia compagnie ormai stabilmente insediate all'estero, quanto meno per arginare l'esodo.

Con le norme contenute nel decreto in esame che stiamo per approvare si provvede, sia pure con grande ritardo, ad adeguare il nostro regime giuridico e fiscale. Ciò consentirà anche di porre un freno alla fuga dalle bandiere italiane, che purtroppo, dopo un rallentamento determinato dagli impegni assunti dal Governo, è ripreso in misura tale da far temere una irreversibile delocalizzazione all'estero delle nostre maggiori imprese. Il gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo giudica pertanto positivo il fatto che con l'istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi si renderanno operativi tutti quei processi di privatizzazione di varie imprese della flotta pubblica che altrimenti non potrebbero realizzarsi. Riteniamo che anche questo risultato sia di notevole importanza; espri-

miamo quindi un convinto consenso proprio intorno a questo impianto normativo.

Non possiamo tuttavia non registrare perplessità rispetto all'impalcatura complessiva del provvedimento in esame. Ancora una volta, infatti, un decreto-legge viene utilizzato come convoglio su cui si carica la merce più disparata, da decisioni concernenti il settore portuale marittimo al finanziamento di singole tratte ferroviarie, dagli stanziamenti per il trasporto pubblico locale di massa a quelli relativi a molte consulenze tecniche per la redazione di un nuovo piano generale dei trasporti.

Particolare perplessità suscita inoltre l'inserimento di una legge delega (su cui il dibattito si è già notevolmente incentrato questa sera) sul tema della sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo, che richiede interventi normativi adeguati e tempestivi.

Per quanto riguarda l'articolo 8, concernente interventi urgenti a favore del settore portuale per la realizzazione di un pieno equilibrio tra gli organici e le esigenze operative dei porti di Genova, Trieste, Venezia e Napoli, che riconosce alle rispettive autorità portuali delle quattro città citate la possibilità di reinserire i dipendenti in esubero di dette autorità portuali nel mercato del lavoro anche con specifiche incentivazioni o, nel caso ciò non fosse possibile, di ricorrere al pensionamento anticipato per 500 unità di dipendenti, il nostro giudizio è sostanzialmente positivo. Al di là infatti delle perplessità generate dall'inserimento, tra il personale ammesso al pensionamento, anche di quello iscritto nell'elenco tenuto dall'organizzazione portuale di Genova, va precisato che tale norma era già inserita nell'originario disegno di legge in discussione alla Camera, il cui iter si è arenato in Commissione. Occorre altresì precisare con forza e determinazione che tale decisione era già stata assunta per le autorità portuali delle città minori e soltanto rinviata per le quattro maggiori città italiane. Si deve inoltre ricordare che, al di là delle garanzie a favore dei lavoratori

in uscita, la scelta si rendeva di fatto irrinunciabile, pena la stessa impossibilità delle neocostituite autorità portuali di portare in equilibrio i propri bilanci e di svolgere la propria funzione nel modo più efficiente. In sostanza, la flotta mercantile italiana presentava già alla fine del 1995 una capacità di trasporto che la collocava appena al sesto posto rispetto alle flotte degli altri paesi dell'Unione europea. Negli ultimi dieci anni la stessa flotta mercantile italiana ha visto ridurre la propria consistenza, soprattutto a causa dell'indebolimento delle sue componenti adibite ai servizi di navigazione internazionale, dovuta alla massiccia concorrenza delle altre flotte europee e mondiali, che, potendo usufruire di costi di gestione molto più bassi, sono molto più competitive. Sotto questo profilo è anche importante ricordare che in un mercato globale perfettamente integrato qual è quello del trasporto marittimo, è unico il livello dei noli e l'operatore che non è in grado di praticarli in termini remunerativi è destinato inesorabilmente a soccombere; proprio su questi aspetti nel recente passato non sono mancate massicce polemiche inerenti agli aiuti pubblici al settore per incentivare nuove costruzioni o trasformazioni navali, anche in attuazione delle direttive dell'Unione europea per quanto riguarda l'industria naval-meccanica, trascurando però il fatto che, essendo gli aiuti del tutto allineati a quelli degli altri paesi europei comunitari, essi non potevano colmare le penalizzazioni specifiche delle nostre imprese armatoriali.

Per quanto riguarda le restrizioni nell'autorizzazione alle dismissioni temporanee di bandiera sono difficilmente affrontabili sotto il profilo amministrativo, trattandosi di una materia quanto mai delicata qual è la disponibilità della nave da parte del proprietario. Inoltre, gli orientamenti restrittivi potrebbero costituire uno scarso rimedio poiché potrebbero contribuire in misura massiccia ad accelerare l'iniziativa di una sostanziale dismissione della bandiera, perdendo così ogni legame esistente tra la nave ed il nostro paese.

Con l'istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi sarà quindi possibile rendere operativo quel processo di privatizzazione di importanti imprese della flotta pubblica che attendono proprio il nuovo istituto giuridico per potersi adeguatamente privatizzare. Soprattutto i tempi ristretti che sono stati imposti dall'Unione europea per l'attuazione delle procedure di alienazione delle società di linea del gruppo Finmare rendono indifferibile la configurazione del quadro legislativo di riferimento, a cui gli investitori privati dovranno rapportare le proprie offerte di acquisto. Credo sia anche importante ricordare che i ritardi nell'introduzione del nuovo istituto stanno avendo non poche conseguenze negative in materia di alleanze strategiche tra operatori nazionali e partner internazionali, indispensabili per sostenere un mercato caratterizzato a livello globale da una sempre più accentuata concorrenza.

In conclusione riteniamo di trovarci di fronte ad un provvedimento importante, anche se non possiamo non evidenziare il parere del Comitato per la legislazione, laddove esso ricorda, tra l'altro, la necessità di sopprimere l'articolo 2 del disegno di legge di conversione recante la delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo, in quanto la legge n. 400 prevede espressamente che non possano conferirsi deleghe legislative con decreto-legge. Riteniamo che questo divieto sia espressione di un principio che si traduce in un limite di contenuto anche per i disegni di legge di conversione. Si tratta dunque di un provvedimento che va approvato anche se metodologicamente — crediamo sia importante sottolinearlo — è decollato con molta approssimazione e con troppa superficialità da parte del Governo. È questo un richiamo, espressione unitaria del gruppo dei popolari e democratici, che non può passare inosservato in vista dei nuovi appuntamenti (*Applausi dei deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, già nel corso dell'esame del provvedimento sotto i profili proposti dalle pregiudiziali di costituzionalità avevamo espresso ed anticipato alcuni giudizi. Si tratta di un provvedimento che vale 1.147 miliardi — nessuno lo ha detto —; 1.147 miliardi di capacità di spesa, quindi, rappresentano un importante provvedimento di spesa. Tra l'altro si tratta di un intervento già da 4-5 mesi all'esame delle Commissioni congiunte trasporti e lavoro nella sua ossatura essenziale, che tardava però a decollare.

Adesso abbiamo capito per quale ragione: per una sorta di melina, per non dire manfrina, fatta non so da chi; melina e manfrina certamente volte a portare questo provvedimento alla fine dell'anno, data che era stata posta come linea di confine, come autentica *border line*, da larga parte delle categorie interessate al provvedimento. Passata quella linea di confine temporale, si sarebbe messo in moto un meccanismo rovinoso per la marineria italiana, in quanto moltissime imprese armatoriali, che già hanno collocato il loro naviglio sotto bandiera diversa da quella nazionale, avevano minacciato di emigrare ulteriormente, lasciando il nostro registro delle navi, che occupava i primissimi posti, insieme a quello greco, fino a pochissimi anni or sono, mentre ora è sceso al quattordicesimo posto, se non ho informazioni errate.

Dispiace, allora, che la ristrettezza dei tempi impedisca sostanzialmente di migliorare il provvedimento nei molti punti che necessitano di aggiustamenti, di sistemazioni e, soprattutto, di un'armonizzazione con le vere necessità. Se non si verificherà qualche fatto nuovo, quindi, noi saremo costretti ad ingoiare gli autentici rospi che sono contenuti in questo provvedimento. Nella relazione che lo accompagna, il Governo afferma che si è resa necessaria l'emanazione di un decreto-legge perché i lavori parlamentari sono andati per le lunghe. Ho già detto che c'è stata sicuramente una manfrina e qualcuno dovrà rispondere, come vedremo, della correttezza politica e, soprattutto,

della correttezza dal punto di vista della tecnica legislativa, di questo provvedimento.

Esso prevede l'istituzione del cosiddetto doppio registro, ossia del registro internazionale per le navi. Tutti riteniamo che l'iter di un simile provvedimento avrebbe avuto una velocità supersonica: una volta presentato dal Governo, noi non avremmo sollevato alcuna difficoltà, l'abbiamo affermato ed abbiamo preso impegni, anche con il ministro, perché si tratta di un intervento assolutamente necessario. Il grave ritardo nell'approvazione del provvedimento, per la parte che riguarda il doppio registro e la definizione della riserva di cabotaggio, è totalmente imputabile al Governo e alla maggioranza. Bisogna esaminare le ragioni per le quali nel corso degli anni si è indebolita la bandiera nazionale: una ipersindacalizzazione degli equipaggi, condizioni di sicurezza del lavoro insufficienti, gravi ritardi nel definire gli assetti necessari per mantenere il nostro registro ad un livello davvero internazionale — numericamente e qualitativamente — e per consentire, nel contempo, alle imprese armatoriali di essere competitive sul mercato. Il ministro Burlando si è presentato al convegno di Confitarma con questo *cadeau*, con questa specie di pezzo di carta *pour épater le bourgeois*, che lui ha definito « caldo di stampa », dopo di che lo ha frenato, ostacolato, riempito, infarcito, rimpinzato di ogni nefandezza sul piano giuridico e su quello politico.

Il provvedimento conteneva una normativa chiara per quanto riguarda il comando delle navi e la composizione dell'equipaggio, ma è stato snaturato dalla trattativa serrata che si è svolta intorno ad esso tra rifondazione comunista (che era contraria all'impostazione complessiva del provvedimento e che non sappiamo se lo sia tuttora oppure se sia favorevole) ed il Governo, che aveva necessità non tanto di definire la questione del doppio registro, quanto piuttosto tutte le altre sottese al provvedimento...

EDUARDO BRUNO. È tutta propaganda!

PAOLO BECCHETTI. ...ossia tutti i regalini che adesso esamineremo. Ho già detto che il provvedimento vale 1.147 miliardi, poi vedremo che 400-500 sono stati spostati, con buona grazia anche del presidente di turno, nell'area genovese: un piccolo regalo che il ministro Burlando presenta alla città che lo ha eletto. Però, non so se questo accontenta tutte le altre realtà territoriali, che attraverso questo provvedimento sono state in un certo senso accantonate e scontentate.

Il provvedimento contiene anche una serie di brutture sul piano formale. All'articolo 3, che riguarda le norme regolatrici del rapporto di lavoro, si parla di contratti collettivi «dei singoli Stati membri» e di legge regolatrice del contratto di arruolamento. Non si sa di chi siano «membri», perché non si fa riferimento agli Stati membri dell'Unione europea, ma si parla di Stati membri e basta!

All'articolo 4 vi è la complessa normativa sulle agevolazioni fiscali alle imprese armatoriali. Ovviamente, siamo convinti che l'istituzione del registro internazionale debba essere accompagnata da un sistema agevolativo sul piano tributario e ci saremmo aspettati un'ipotesi di semplificazione, quella che anche il collega che mi ha preceduto ha evocato, la *tonnage tax*, cioè la tassazione forfettaria a tonnellaggio, che in qualche maniera non è una tassazione punitiva della capacità imprenditoriale, ma semmai risponde ad un'esigenza di semplificazione ed è praticata in tutto il resto d'Europa. Vorrei che si sapesse che non siamo stati in grado di introdurre un emendamento che sostituisse le agevolazioni fiscali su IRPEG, IRPEF e imposta sostitutiva dell'IRPEF quale credito d'imposta con questo meccanismo semplificatorio, perché il Ministero delle finanze, per la persona del sottosegretario Vigevani, è venuto candidamente a dire in Commissione che non era in grado di fornire i dati che occorrevano per comparare questo tipo di agevolazione tributaria a quell'altro tipo

di agevolazione, più semplice, la *tonnage tax*. Il ministro delle finanze, il sottosegretario, insomma il Ministero delle finanze non è in grado di dire qual è il gettito che deriva dalla tassazione dei redditi prodotti attraverso l'attività imprenditoriale armatoriale! Non è in grado di dirlo, puramente e semplicemente, lo ha confessato candidamente! E per questo non abbiamo potuto apportare una modifica che riteniamo utile. Allora, come va a finire? Si finisce per fare una legge brutta come questa, con agevolazioni fiscali in termini di IRPEF, IRPEG e di imposta sostitutiva, ponendo — come dice la norma — l'onere a carico della gestione commissariale del fondo istituti contrattuali per i portuali, che è un fondo in liquidazione dal 1990, cioè già da nove anni! Quando parleremo di copertura finanziaria, vedremo che su questo fondo in liquidazione dal 1990 vi è una chicca bellissima. Questo istituto dalla legge del 1990 era stato non posto in liquidazione, ma soppresso! Questo significa che non esiste più! Ebbene, soppresso e posto in liquidazione dal 1990, oggi viene utilizzato come strumento cui porre a carico gli oneri derivanti da questa normativa di tipo tributario! Imprecisione, improprietà terminologica, ignoranza delle norme di legge, perché semmai qui si tratta non di oneri, ma di minor gettito che deriva da questo tipo di agevolazione tributaria.

Vi è un'altra questione da molti richiamata e su cui non esiste in linea di principio una nostra contrarietà, cioè quella del riconoscimento che, per essere competitivi, nelle navi da crociera debbano esservi tanti richiami, tra i quali anche il casinò. Ci mancherebbe, nessuno di noi è così bacchettone da opporsi; in fondo, è un momento di svago, di divertimento. Sennonché, la norma viene formulata in termini negativi, come una limitazione spaziale dell'efficacia della norma penale, cioè gli articoli del codice penale che riguardano il gioco d'azzardo sostanzialmente non si applicano alle navi in navigazione internazionale. Non avendo avuto il coraggio di dire che sulle navi passeggeri si possono ammettere i casinò

— è una cosa così limpida, così semplice, così lineare dire che sulle navi passeggeri è lecito l'esercizio dei giochi d'azzardo, di tutti i giochi previsti nei casinò — abbiamo ritenuto non applicabile una norma penale sul gioco d'azzardo. Non so chi di voi abbia il piacere di viaggiare in crociera (io ogni tanto mi prendo questo piccolo svago), ma probabilmente troveremo qualcuno che giocherà a « zecchinetta » o a « mariaccia » o a « bestia », uno di quei giochi tipici delle borgate romane, nei saloni o nei bar! Sarà molto divertente vedere giocare queste persone, che non saranno perseguibili dal momento che viene consentito il gioco d'azzardo nella sua complessità (*Commenti del deputato Chiappori*).

L'articolo 6 prevede sgravi contributivi. Anche questa è una norma sul filo della legittimità, perché prepara la strada a possibili aiuti di Stato. Pensavamo che si potesse scrivere una norma più chiara e avremmo voluto lavorare in tal senso se ne avessimo avuto il tempo. D'altra parte il Governo prende continuamente schiaffi dalla Comunità europea, perché è frequentemente soggetto a procedure di infrazione. Infatti, questo stesso Governo, che urla ai quattro venti di voler entrare in Europa a vele spiegate e con grande soddisfazione di tutti quanti, viola però sistematicamente e ripetutamente le norme del Trattato sulla concorrenza e sul mercato.

Vorrei cogliere l'occasione per ricordare quanto è già stato fatto dal ministro e dalla maggioranza in occasione della conversione in legge del decreto-legge di fine anno del 1996, quando si è reintrodotta in maniera surrettizia e del tutto illegittima il monopolio delle compagnie portuali nella prestazione di servizi di lavoro portuale.

Per quanto attiene all'articolo 6-bis, ho già avuto modo di ricordare quella bellissima pagina di legislazione: « Fatto salvo quanto disposto all'articolo 1, per la salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza ».

Sono molto contento di essere diventato all'età di 55 anni un legislatore che

scrive queste belle cose! In 30-35 anni di pratica sui testi di diritto di ogni genere, civile, penale e tributario non mi era mai capitato di imbattermi in una perla di questa eleganza formale, di facile comprensibilità sostanziale e di agevole applicabilità per l'operatore del diritto. Sono molto contento di essere un legislatore! Naturalmente non potrò che votare contro una norma del genere.

L'articolo 7 modifica ed abroga alcune norme del codice della navigazione, ma in questa lunghissima sequenza di norme modificate o abrogate vi è qualcosa di divertente. Mi riferisco al fatto che con legge si modifica il regolamento al codice della navigazione. È come se un giovanotone desse un cazzottone a un bambino di cinque anni perché vuole farsi strada e camminare. Questo significa servirsi di una legge per modificare un regolamento! Ma vi è di più: al comma 3-bis dell'articolo 7 si modifica con legge un decreto ministeriale. Quindi, prima si modifica un regolamento e poi un decreto ministeriale. Potremo dire che si tratta di un provvedimento « mostra muscoli » e di un ministro « mostra muscoli ».

Tuttavia, le disposizioni divertenti si trovano nell'articolo 8 del decreto-legge, che è il più disomogeneo rispetto al resto del provvedimento. Infatti, esso contiene un principio largamente condivisibile, che noi abbiamo condiviso e che confermiamo. Infatti, lo scopo è quello di dare spazio e respiro alle autorità portuali che si pongono come soggetti promotori e che si sono fatte carico delle situazioni gestionali, amministrative ed occupazionali che derivavano dall'ex consorzio autonomo per il porto. Siamo tutti d'accordo sui 500 prepensionamenti da praticare nell'autorità portuale di Genova, Trieste, Venezia e Napoli, infatti si tratta di norma sostanzialmente accettabile e non di natura clientelare — lo riconosciamo —, perché in questo momento queste quattro autorità portuali sono gestite da persone di varia provenienza politica e di differente indicazione. Quindi, l'intenzione era quella di fare qualcosa di buono.

Ebbene, cosa ha fatto questo ministro, che è l'uomo delle buone intenzioni? Il ministro, la sua burocrazia ministeriale, il suo ufficio legislativo hanno preparato questo carro nel quale hanno messo una buona cosa e che poi hanno riempito di una serie di piccole questioni che sono immondizia. Mi riferisco alle iniziative per il reinserimento del personale, da attuarsi entro il 31 gennaio 1998, che è già trascorso. Dal momento che il decreto-legge è già in vigore e considerato che dobbiamo ora procedere alla conversione, cosa diremo? Potremo affermare che, se queste iniziative non verranno prese entro il 31 gennaio 1998, non si potrà fare nulla per l'inserimento del personale? Infatti, è questa la ragione per la quale dovremo procedere necessariamente ai prepensionamenti, perché, se vi è una sequenza logica da seguire, o il Ministero ha già adottato queste iniziative oppure deve passare ai prepensionamenti del personale, compreso — e questa è un'altra « chicca », Presidente — il personale di fiducia risultante da un elenco predisposto per Genova. Vorrei far notare che tale elenco è il frutto di un accordo sindacale del 1976.

Nel 1976 fu stipulato un accordo sindacale nell'ambito del consorzio autonomo del porto di Genova (sempre Genova e mai un altro porto!). Vi sono poi persone definite « di fiducia » ammesse ai prepensionamenti, come gli altri (questo è davvero divertente!). Il punto in cui il lirismo di questa norma raggiunge vette incredibili è il comma 4 che così recita: « Per il pensionamento dei dipendenti di cui ai commi 1 e 3 si applicano le disposizioni dell'articolo 3, commi 1-bis e 8 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e degli articoli 8-bis e 9, commi 1, 4, 5, 6, 8 e 9 » — tombola! — « del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1997, n. 26 ». Chiarissimo, al punto che qualunque impiegato di concetto può impiegare questa

norma che è chiara per l'interprete, chiara per l'estensore e per colui che sarà chiamato in futuro ad applicarla!

Sempre all'interno di questa disposizione, che nasce per istituire il doppio registro internazionale, si mantengono in vita finanziamenti per l'infrastrutturazione del porto di Ancona derivanti dalla legge n. 543 del 1988. Questa legge fu approvata specificamente per Ancona e Ravenna ma, mentre Ravenna ha speso i soldi e ha compiuto le opere, Ancona non ce l'ha fatta e ogni anno continuiamo a ripetere che queste somme devono essere rese disponibili. Certo in questo modo non si accumulano i residui passivi, se ogni anno diciamo che possiamo continuare a spendere, chi è più incapace può conservare capacità di spesa.

I commi 10 e 11 dell'articolo 8 del decreto-legge sono una perla. In particolare il comma 10 consente al Ministero di assegnare 9 miliardi al comune di Piombino per una questione di rilevanza essenziale, la cui necessità ed urgenza è palese. Il comune di Piombino costruì tempo fa un centro integrato di servizi portuali, detto CISP, su un'area che non fu oggetto di concessione demaniale marittima per cui non si è potuta operare la devoluzione allo Stato dell'opera stessa. Dunque, l'opera infrastrutturale si trova su un'area demaniale ed è stata costruita dal comune di Piombino e ora il Ministero regala 9 miliardi per aver costruito questa struttura e per consentire la devoluzione che invece avrebbe dovuto essere effettuata *ex lege*, poiché in base all'articolo 36 del codice della navigazione sarebbe divenuta immediatamente di proprietà dell'erario.

Poi vengono stanziati 20 miliardi all'autorità portuale di Genova per le aree occupate durante l'esposizione « Colombo 92 ». Come si ricorderà, per quella manifestazione furono occupate alcune aree, dismesse talune attività e dopo sei anni vengono devoluti altri 20 miliardi, guarda caso, sempre al porto di Genova e non ad un altro porto.

C'è un altro punto del decreto che è una vera e propria « bellezza », signor