

Presidente (mi rivolgo a lei perché sono alla ricerca di un conforto). Al comma 6 dell'articolo 8 si è manifestato un vero e proprio delirio di onnipotenza da parte del ministro Burlando e dello *staff* burocratico con la cui collaborazione ha predisposto questo provvedimento. Il ministro infatti ha attribuito un potere legislativo *ex post* alle delibere del consorzio autonomo per il porto di Genova approvate con decreto ministeriale. Tale comma così recita: « Per "successive variazioni" » — per la prima volta vengono usate le virgolette all'interno di una legge — « di cui al primo comma della legge (...) si intendono gli atti deliberati dal consorzio autonomo del porto di Genova sino al 31 dicembre 1994 (...) ». Nel 1998 il ministro Burlando con questo decreto-legge ritiene di poter dare forza di legge ai deliberati del consorzio autonomo del porto di Genova. È una decisione che, se non è al limite del grottesco, è certamente al limite dell'incapacità.

Non mi soffermo, per carità di patria, su altri punti di questo provvedimento. Penso all'articolo 8-*bis* che contiene le modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernente i porti. Concordiamo sulla necessità di porre le autorità portuali nelle condizioni di operare senza lacci e laccioli. Vi è peraltro un'anticipazione del concetto di unicità della giurisdizione che verrà approvato dalla Commissione bicamerale, nel senso che si vuole eliminare il controllo di legittimità da parte della Corte dei conti, limitandola alla parte finanziaria e contabile.

In questo articolo 8-*bis* è contenuta una norma pericolosa: mi riferisco a quella secondo la quale le autorità portuali possono costituire o partecipare a società aventi come oggetto sociale le attività accessorie o strumentali per l'intermodalità, la logistica e le reti di trasporto. In linea di principio siamo d'accordo: che cosa c'è di non buono nel fatto che, dovendosi costruire un interporto e una rete in qualche maniera di modalità o di intermodalità, non intervenga l'ente autonomo portuale? Il problema è che mi risulta che le autorità portuali stiano

costituendo società miste con i privati per gestire la pulizia delle banchine, il ritiro delle immondizie (non sto scherzando: il ritiro delle immondizie!), l'erogazione delle bibite e la gestione della biglietteria. Ciò significa cominciare a svolgere attività imprenditoriali nell'ambito delle quali questo ente di promozione viene messo in concorrenza con altri organismi che, appunto, debbono operare all'interno dei porti.

Al comma 4 dell'articolo 9 ritroviamo un altro scatto lirico, laddove si prevede che per « riequilibrare situazioni contabili previste nei bilanci delle compagnie e dei gruppi portuali (...) modificate » (non le compagnie, ma le situazioni contabili) « a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie dei gruppi (...) » ...Poi, vi è un « regalino » da 100 miliardi: questo provvedimento, infatti, regala 100 miliardi per sanare situazioni contabili! È di una chiarezza incredibile!

Viene poi previsto il rifinanziamento del servizio escavazione porti, con la soppressione di molti SEP, ed un rifinanziamento complessivo di questo servizio nel momento in cui è già stato emanato il testo del decreto legislativo che è l'emanazione della Bassanini, che dovrebbe trasferire il servizio escavazione porti alle regioni e ai privati. Chissà se questo meccanismo di rifinanziamento di cose necessarie non serva poi a regalare a qualche privato, amico degli amici, un'azienda che sia già capitalizzata con mezzi *off-shore* comprati con fondi pubblici?

Signor Presidente, vorrei far notare che questo fondo soppresso con la legge del 1990 nel comma 8 dell'articolo 10 viene rifinanziato con 90 miliardi per il 1997, con 345 miliardi per il 1998, con 250 miliardi per il 1999-2000, « restando prorogato fino al 2000 lo stato di liquidazione ». E poi viene da chiedersi se è finita lì: no, sono inoltre previsti 156 miliardi dal 2001 in poi, restando confermata la liquidazione. È un qualcosa di veramente grottesco: un ente soppresso in liquidazione viene rifinanziato con la bellezza di 800 miliardi nei prossimi quattro anni;

dopodiché resta prorogata la liquidazione e dopo quattro anni viene rifinanziato con 150 miliardi l'anno restando confermato lo stato in liquidazione! Se il termine « liquidazione » dal punto di vista giuridico significa qualche cosa, mi pare che a questo punto sia diventato una specie di *optional*.

Signor Presidente, quando ero ufficiale di marina un ispettore del tesoro mi raccontò che si era recato a Napoli per effettuare un'ispezione ed aveva trovato all'ufficio gente di mare una persona che non era né dipendente della marina mercantile, né della capitaneria di porto, né di altro. Stava lì e si arrangiava: pare che prendesse addirittura lo stipendio alla fine del mese! Quando arrivò quell'ispettore costrinse il comandante del porto a dire a quell'individuo che non poteva più lavorare là dentro. Quest'ultimo andò via, ma gli dissero di non preoccuparsi perché poi sarebbe rientrato: ed infatti rientrò! Presidente, in questo decreto-legge sta scritto che vengono sanate le posizioni di tre persone dell'ufficio gente di mare di Napoli e di Genova, dell'ufficio di collocamento degli ufficiali! Quindi, quella persona è rientrata nei ranghi! Io facevo l'ufficiale di marina negli anni 70: sono quindi trascorsi trent'anni e quella persona è rientrata. Aveva quindi ragione quell'ispettore del tesoro.

Signor Presidente, mi avvio a concludere anche se vi sarebbero molte cose da dire sul finanziamento della Genova-Ventimiglia, ma non voglio addolorarla: si tratta comunque di 470 « bei miliarducci » per il tratto Andorra-San Lorenzo Nuovo. Vi sono 15 miliardi per il nodo ferroviario di Genova. Nello stesso provvedimento che era all'esame come disegno di legge si prevedevano anche misure per il nodo di Torino e di Milano. Ma, si sa, Torino è in mano al sindaco Castellani, che è una specie di « morbidone »; mentre Milano è governata da Albertini: figuriamoci se lo stesso finanziamento sarebbe stato erogato a Milano e a Torino. Ci si è limitati solo a Genova!

L'ultimo « chicca » riguarda la legge Tognoli. È stato inserito nel testo un

emendamento che prevede che i comuni possano rilasciare concessioni in diritto di superficie per anni 99, per costruire parcheggi a servizio delle abitazioni private su aree comunali. Si tratta quindi di un diritto di superficie di 99 anni nel suolo e nel sottosuolo: è quindi la « sub-superficie » e non la « superficie ». La cosa divertente, però, è che ci sono norme — a partire dalla legge ponte del 1967, alla stessa legge Tognoli, alla stessa legge approvata lo scorso anno — che limitano la commerciabilità. Pertanto le costruzioni su aree di proprietà dei soggetti o su aree condominiali hanno limiti alla commerciabilità, mentre quelle in diritto di superficie di suolo pubblico non ne hanno. Certo, con un briciolo di attenzione e di ragionamento avremmo potuto modificare questa stortura. Sarà quindi meglio comperare garage costruiti su aree comunali perché il giorno dopo ci si può fare una bella speculazione e venderli, piuttosto che costruirli sotto casa propria o nel proprio parcheggio condominiale!

Concludo, signor Presidente, con un ringraziamento al ministro Burlando. Lo devo ringraziare vivamente a nome di tutto il Polo — mi piace che non sia presente, ma glielo ho detto in Commissione più di una volta — perché solo un ministro così pasticcone può darci così spesso la sensazione di essere in vita, di avere una speranza per il nostro futuro. Ne fa tanti di pasticci Burlando — questo è uno — che abbiamo buone speranze!

Mi spiace solo che, se qualcuno lo manderà a casa, sarà il Vicepresidente Veltroni, che lo ha notoriamente sullo stomaco. Mi dispiace, ripeto, perché io ho più sullo stomaco Veltroni di quanto quest'ultimo non abbia sullo stomaco il povero Burlando, bravo ragazzo ma pasticcone. E sa perché, Presidente, ho sullo stomaco Veltroni? L'ho già detto durante lo svolgimento di un'interrogazione in quest'aula: Veltroni è la persona che ha costretto l'accademia di Santa Cecilia a suonare al congresso del PDS, cosa che non succedeva dai tempi in cui Arpinati schiaffeggiò Toscanini perché non volle suonare *Giovinezza* alla Scala. Non finirò

mai di ripeterlo: dobbiamo vergognarci come classe politica di essere diretti da un Vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro per i beni culturali — si fa per dire — che abbia imposto, sia pure attraverso la pressione del *metus* reverenziale, una cosa di questo genere! Mi spiace che sarà lui a mandare a casa il ministro Burlando, mi piacerebbe invece che fosse qualcun'altro a mandarli a casa tutti e due contemporaneamente.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Bolognesi. Ne ha facoltà.

MARIDA BOLOGNESI. Signor Presidente, ringrazio innanzitutto il collega che mi ha consentito un brevissimo intervento. Non discuto, anzi concordo con i relatori, circa l'urgenza e la complessità del provvedimento, ma vorrei intervenire su un punto che attiene anche alle competenze della XII Commissione, che ho l'onore di presiedere e che riguarda l'igiene e la sicurezza dei luoghi di lavoro. Intervengo quindi limitatamente, in pochissimo tempo, nel merito dell'articolo 2, cioè relativamente alla delega al Governo in materia di igiene e sicurezza sui porti e sulle navi.

Mi sento confortata da quanto i relatori, in particolare il presidente Innocenti, evidenziavano circa l'esigenza, che io condivido, di coniugare l'urgenza di un provvedimento che interviene su diversi aspetti della materia portuale e marittima e la necessità di discutere nel merito di una delega che a mio avviso va oltre quanto previsto dal decreto legislativo n. 626 del 1994.

Sicuramente si pone l'esigenza di trovare strumenti urgenti. Condivido quindi l'urgenza ed anche la riflessione sul ritardo, dovuto forse anche al Parlamento, in una materia che attiene alla sicurezza nel trasporto marittimo e nei porti, proprio perché sono sempre stati più difficili gli interventi in questo settore. Oggettivamente anche le USL, le aziende sanitarie locali del servizio sanitario nazionale hanno avuto difficoltà ad organizzare vigilanza e prevenzione, come sono

invece riuscite a fare in altri settori. Vorrei tuttavia ricordare ai colleghi, che certo ben lo sanno, che il decreto legislativo n. 626 si applica anche ai porti e alle navi e che in particolare l'articolo 1 individuava la possibilità di normare questo settore con decreti che il Governo, con il concerto dei ministri dei trasporti, del lavoro e della sanità avrebbe dovuto emanare. Dal 1994 ciò non è ancora avvenuto. Suppongo che la delega intervenga per rispondere all'esigenza di definire meglio questi strumenti; però a mio avviso già nel decreto legislativo n. 626 e nella legge n. 84 erano contenute le linee che consentivano di dar vita alla normativa delegata e regolamentare.

Non entrerei nei problemi di metodo, che sono stati già affrontati sia in sede di esame delle pregiudiziali sia attraverso il pronunciamento del Comitato per la legislazione. Vorrei invece brevemente soffermarmi su alcuni profili di merito, intorno ai quali credo che sarebbe opportuna una discussione più serena soprattutto con il contributo delle Commissioni lavoro ed affari sociali.

La delega contenuta all'articolo 2 prevede un adeguamento della normativa di cui al decreto legislativo n. 626 con riferimento al settore portuale e marittimo. Ma si rischia così un passo indietro, perché si tratta di difficoltà che in realtà nella prassi sono state superate. Nell'azione dei servizi di prevenzione delle USL, della magistratura e dei sindacati si è avvertito che ormai una normativa separata non è praticabile. Decidere per i porti una sorta di extraterritorialità rispetto alla normativa vigente per gli altri ambiti di lavoro rappresenta quindi un esito rischioso. Sotto questo profilo siamo preoccupati.

Altra preoccupazione riguarda quella sorta di depenalizzazione indotta dalla delega con riferimento alle norme di igiene e sicurezza. Il decreto n. 626 prevede infatti che tutte le sanzioni abbiano natura penale.

Vorrei infine esprimere la mia perplessità sulla disciplina introdotta con il comma 4 dell'articolo 2 del decreto in

discussione, con cui si prevede la facoltà di adottare correzioni o integrazioni dei decreti legislativi entro dodici mesi dalla data della loro entrata in vigore. Il presidente Innocenti ricorderà che le Commissioni congiunte lavoro ed affari sociali si sono trovate spesso a discutere su proroghe alla disciplina del decreto n. 626 relativamente a diversi comparti: in quelle occasioni siamo sempre concordemente addivenuti alla scelta di non introdurre semplici proroghe, ma di cogliere l'occasione della proroga per incentivare l'adeguamento alla disciplina ed agli indirizzi del decreto n. 626. Simili meccanismi di incentivazione dovrebbero essere previsti proprio per evitare che lo strumento della proroga rappresenti una via di impunità per chi non si sia ancora adeguato alle normative di indirizzo europeo.

Entrare nel merito di questi aspetti significa inserire nel provvedimento principi e criteri direttivi più precisi e più stringenti di quelli che sono stati previsti al Senato. Resta comunque un problema di coerenza più generale su altre questioni su cui siamo intervenuti andando a precisare alcuni aspetti del decreto n. 626 (proroghe e direttive europee, per esempio).

A questo punto occorre salvaguardare sia la necessità di licenziare una normativa urgente (come dimostra l'adozione di un decreto da parte del Governo) sia l'esigenza di una approfondita discussione in Parlamento. È opportuno allora entrare nel merito delle modifiche (nel settore portuale e marittimo) che vengono di fatto richieste al decreto n. 626, anche cercando di rispondere a parte dei problemi sollevati dalle opposizioni con le pregiudiziali. Si potrebbero individuare meccanismi per consentire di evitare una sorta di extraterritorialità per un singolo comparto e di entrare nel merito della discussione parlamentare.

Vorrei rispondere al presidente Innocenti dicendo che credo sia possibile trovare serenamente una soluzione coerente ed urgente ai problemi posti. Per esempio, presidente Innocenti, presso le Commissioni riunite è già in discussione

un disegno di legge concernente i lavoratori addetti ai videoterminali. Si tratta del recepimento di una direttiva europea ed è una materia che è connessa all'igiene ed alla sicurezza sui luoghi di lavoro. Si potrebbe, dunque, intervenire con urgenza stralciando dal provvedimento in discussione la delega di cui all'articolo 2 e, con un impegno straordinario, ricondurre la materia nell'ambito del disegno di legge concernente gli addetti ai videoterminali, così da definire, in tempi brevi, una normativa che consenta di colmare il ritardo in tema di igiene e sicurezza dei lavoratori nel trasporto marittimo e nei porti. Ovviamente è solo una proposta, ve ne possono essere anche altre. Ritengo tuttavia che sia il Governo sia i relatori potranno trovare soluzioni adeguate e questo sarebbe il modo migliore di dare risposta ai problemi.

Anche a mio parere l'urgenza del decreto-legge è irrinunciabile; tuttavia, potrebbero esservi soluzioni in grado di rispondere in maniera più adeguata alle questioni sollevate dall'articolo 2.

PRESIDENTE. Constato l'assenza dei deputati Bocchino, Paolo Colombo, Savarese ed Alborghetti, iscritti a parlare: si intende che vi abbiano rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà.

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, sarò molto breve vista anche la necessità di stringere i tempi per l'approvazione del provvedimento.

Le critiche sul disegno di legge in discussione sarebbero tante così come molte sono le perplessità del nostro gruppo. Anzi, su alcune norme siamo al limite della costituzionalità in riferimento all'articolo 77 della Costituzione. È infatti un provvedimento pasticciato e questa è la critica più severa che vogliamo in questa sede rappresentare anche al Governo. La materia avrebbe richiesto una discussione approfondita in Parlamento, soprattutto per quel che concerne il doppio registro, ma ciò non è stato possibile; si è infatti ritenuto opportuno presentare il disegno

di legge al Senato così da blindare la discussione parlamentare.

Consideriamo un fatto positivo l'aver previsto la tanto discussa delega in relazione alle norme concernenti la sicurezza sul lavoro. Come i colleghi ed il Governo sanno, questo è l'unico settore in cui non vi è una normativa capace di garantire un minimo di sicurezza; mi riferisco soprattutto a chi lavora nei porti e nel trasporto marittimo.

Il fatto che il Senato abbia introdotto la delega — rifondazione comunista ha sostenuto tale modifica — in qualche modo sopperisce ad una mancanza di regole in un comparto strategico e fondamentale, a nostro giudizio, per lo sviluppo del nostro paese. Certo, anche noi avremmo preferito che il Parlamento avesse discusso la materia concernente la delega.

Tuttavia, come i colleghi sanno, il Parlamento può ritornare su questa materia, intervenire, modificare, migliorare anche la disposizione della delega.

L'aspetto che più mi interessava sottolineare, che è un po' il cuore del provvedimento, è quello relativo al doppio registro navale, detto anche «registro-bis». Capisco la necessità che hanno i gruppi della destra e dell'opposizione di dare la precedenza a questo aspetto della normativa, che riguarda il doppio registro; lo capisco perché, come tutti sanno, alle casse dello Stato costerà moltissimo un provvedimento che prevede oltre il 50 per cento di sgravi fiscali, oneri che, quindi, dovrà pagare la nostra collettività, per permettere a molti armatori, a molte società italiane che ora battono bandiere straniere di comodo di rientrare nei nostri porti. L'onere per lo Stato, come dicevo, è molto gravoso, pari appunto ad oltre il 50 per cento degli sgravi fiscali.

Su questo aspetto, molto probabilmente, si sarebbe dovuto riflettere di più ed individuare altri criteri e modalità. Comunque, siamo di fronte ad un provvedimento che molto probabilmente non potrà essere modificato nella sostanza ed il gruppo di rifondazione comunista, che

rappresento, contribuirà in modo responsabile affinché si riesca in qualche modo a conseguire un esito positivo.

Al Senato rifondazione comunista ha introdotto degli elementi di novità positivi che voglio elencare. Il primo è l'introduzione della data del 1° gennaio 1998 per fotografare, così come è oggi, la situazione della nostra marineria e far sì che non vi sia una fuga di quelle navi che oggi battono bandiera italiana. L'aver introdotto la data del 1° gennaio, dunque, è un elemento positivo.

Un altro elemento positivo, sottolineato da alcuni colleghi, è anche l'osservatorio che dovrà vigilare sulla forza lavoro interessata a questo settore.

Un ulteriore dato positivo riguarda i 500 portuali che attendono di essere collocati in prepensionamento. Questo è un fatto che la Commissione lavoro ed in precedenza la Commissione trasporti, in fase di discussione del disegno di legge, poi trasformato in decreto, avevano esaminato. A questo riguardo, vorrei sottolineare che se è giusto risolvere un problema che questo Governo e questo Parlamento hanno ereditato, molto probabilmente esso deriva da inadempienze dei Governi precedenti. Voglio pertanto rilevare, a differenza dei colleghi della destra, che molti problemi inerenti la situazione dei nostri porti e della nostra marineria sono una triste eredità del passato. Quindi, il problema dei 500 portuali che richiamavo, molto probabilmente, avrebbe potuto essere risolto con interventi diversi dal prepensionamento, mentre così non è stato. Noi riteniamo però che debba essere data una risposta positiva a questi lavoratori che rischiano di perdere il posto di lavoro.

Altri elementi positivi introdotti al Senato dal gruppo di rifondazione comunista attraverso una battaglia emendativa riguardano la composizione degli equipaggi: non solo abbiamo ampliato e difeso la quota spettante agli equipaggi italiani, ma abbiamo introdotto anche gli allievi ufficiali, proprio per non interrompere una tradizione delle scuole nautiche del nostro paese, che è molto positiva.

L'introduzione per ogni unità navale di un allievo di macchina e di un allievo di coperta garantisce la continuità nel settore.

Un altro aspetto importante è relativo all'equipaggio cosiddetto di bassa forza, cioè ai marinai comuni: con un emendamento abbiamo introdotto una novità positiva per i giovani. Abbiamo cercato di dare priorità alla normativa che regola i contratti di formazione lavoro, dando dunque ai giovani la possibilità di inserimento all'interno dei futuri equipaggi.

Qui finisce l'elenco, sia pure sommario, degli aspetti positivi. Ve ne sono però anche di molto negativi. Vorrei fare riferimento brevemente a due di essi, mentre mi avvio alla conclusione.

Il primo è relativo al SEP, servizio escavazione porti. Si tratta di un servizio molto utile al nostro paese, che rischia l'estinzione, tant'è che l'ennesima delega del cosiddetto « Bassanini 3 » (se non sbaglio) prevede la dismissione del settore. Noi chiediamo un impegno al Governo perché si faccia carico di dare una risposta positiva a tali lavoratori che svolgono un ruolo utile ed importante per il paese, soprattutto per quanto riguarda i piccoli porti, i porti turistici e l'intera costa italiana. È un settore che può essere riformato e addirittura sviluppato, ma che non deve essere senz'altro chiuso per decreto.

Vi è poi un aspetto che ha, per noi di rifondazione comunista, implicazioni non solo politiche, ma etico-morali. Esso riguarda l'articolo 3. Abbiamo presentato un emendamento, cercando di ridurre all'osso i motivi di dissenso rispetto all'intero provvedimento, comprendendo la necessità e l'urgenza di portarlo avanti, visti i tempi. Su questo punto, però, abbiamo mantenuto la nostra posizione, che non è solo di principio.

L'aspetto è delicato e si riferisce alla legge che regola i contratti di arruolamento, che va contro la convenzione di Roma del 1980 ed anche contro la nostra Costituzione.

Citerò testualmente quanto il sottosegretario Soriero ha dichiarato in Commis-

sione in relazione al problema, affinché nella replica possa confermarlo. Spero che il Governo potrà risolvere positivamente la questione che noi solleviamo con il nostro emendamento 3.7. Il Governo ha dichiarato: « Tale contrattazione dovrà fare riferimento a quanto previsto al riguardo in sede internazionale ed in particolare in sede ITF (*International workers transport federation*) che è organizzazione operante nell'ambito dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) di Ginevra.

In tale quadro è pertanto del tutto evidente che la contrattazione collettiva cui fa riferimento l'intero articolo 3 è quella tra organizzazione dei datori di lavoro e lavoratori italiani; pertanto l'aggiunta al primo comma dell'articolo 3 dopo le parole "e dai contratti collettivi" delle parole "dei singoli paesi membri" è frutto di una mera svista del Senato, dovuta più alla fretta, conseguente al contingentamento dei tempi di discussione, che ad una comprensione della problematica e ad una conseguente precisa volontà nel senso proprio del testo approvato.

Si tratta di aggiunta che creerebbe confusione e gravi difficoltà applicative ed oltre tutto contraria all'accordo del novembre 1996 tra le parti sociali, che è alla base dell'iniziativa del Governo; la stessa pertanto andrà superata non appena se ne manifesterà l'occasione opportuna ».

Questo è un impegno che abbiamo tradotto in un nostro emendamento e che ci auguriamo il Governo voglia onorare.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, credo sia indispensabile una breve riflessione sul dibattito che sin qui si è svolto ed in particolare sulle modifiche introdotte dal Senato all'articolo 2 e all'articolo 8-bis, nonché sulla stranezza di quello che a mio avviso è l'unico corpo estraneo nel decreto-legge in esame, cioè l'emendamento approvato sui parcheggi.

Ritengo che la Camera dei deputati non possa essere l'organo di censura

dell'operato del Senato. È giusto che essa valuti le modifiche introdotte nel testo dall'altro ramo del Parlamento, ma non può pensare di lavorare esclusivamente su di esse. Il Senato peraltro (nessuno lo ha ricordato) ha già soppresso alcune parti del decreto, cioè gran parte dell'articolo 10, l'intero articolo 11 e buona parte dell'articolo 12. Pertanto, il Comitato per la legislazione ha espresso sul decreto un parere che non può che essere interpretato come un atto dialettico rispetto alle Commissioni e all'Assemblea, senza alcun potere vincolante sul testo legislativo in esame. Si può discutere sulle ragioni di opportunità e di scelta politica della delega, ma non già sulla potestà delle Camere di introdurre una delega all'interno del disegno di legge di conversione.

Né può sfuggire, signor Presidente, che gran parte delle norme introdotte sono già state esaminate e discusse dalla Camera e dal Senato sulla base di due disegni di legge. Il primo, riguardante l'introduzione del registro internazionale e presentato dal 7 maggio 1997, è stato oggetto di un ostruzionismo becero da parte di quelle stesse forze che oggi sostengono di essersi impegnate per una sua rapida approvazione. Anche il provvedimento di spesa approvato dal Senato in sede legislativa non ha potuto fare neppure un passo alla Camera a causa di un ostruzionismo altrettanto becero, che ha fatto ricorso ad argomentazioni per le quali bisognerebbe usare un linguaggio ben peggiore di quello che ha utilizzato poco fa uno dei componenti di questa Camera, il quale dovrebbe rivolgere insulti a se stesso e al suo gruppo per il modo in cui si sono comportati rispetto ai citati provvedimenti legislativi.

Tra l'altro, cosa avrebbero dovuto fare il Governo e la maggioranza, subire il ricatto? Subire il ricatto di chi voleva contrattare questioni che non avevano nulla a che vedere con le materie che oggi discutiamo, perché magari presentavano 500, 600 o mille emendamenti su provvedimenti rispetto ai quali sostengono poi di avere avuto la massima disponibilità? Oppure — per il tipo di ostruzionismo che

è stato messo in atto su un provvedimento di spesa — lamentare oggi il fatto che il Governo ha tentato di salvare quei fondi che significano investimenti, che producono occupazione e miglioramento dei servizi di trasporto nelle nostre città, come per esempio nel caso dei trasporti rapidi di massa o delle ferrovie dello Stato, o dell'adeguamento della flotta Finmare? Vi sono ipocrisie e doppiezze che devono essere smascherate in quest'aula. Questo per quel che concerne la premessa.

Nel merito del disegno di legge di conversione devo rilevare che si tratta di provvedimenti che affrontano alcuni temi dei trasporti in Italia con una visione ed una strategia europee. Proprio in sede europea, peraltro, è in atto un riesame critico delle misure che sono state adottate dalla fine degli anni settanta nel settore armatoriale, cantieristico e dell'economia marittima in generale. Ciò perché, per esempio nel settore cantieristico, si è preso atto che in poco più di quindici anni sono stati distrutti circa 170 mila posti di lavoro nella Comunità; si è inoltre rilevata l'estrema pericolosità per gli interessi economici e sociali dei paesi europei del declino della flotta europea e del lavoro marittimo. La Comunità — in questo caso l'Italia assieme ad essa — ha quindi delineato la necessità di nuove politiche di sostegno alla flotta volte principalmente a mantenere la localizzazione europea delle flotte armatoriali.

Nel settore portuale in Italia, dopo la grave crisi subita dai porti e grazie all'approvazione della legge n. 84 ed alla sua democratica attuazione, nonché all'avvio del funzionamento delle autorità portuali, si stanno ottenendo risultati decisamente importanti ai quali hanno contribuito non poco le trasformazioni attuate dalle compagnie portuali, l'entrata in campo di nuovi operatori, di terminalisti e di competizione, fattori che, tutti insieme, producono un sicuro recupero di efficienza. Soltanto in quattro anni si è passati da due milioni di contenitori a più di quattro milioni nel 1997. Tutti i porti hanno visto crescere il proprio traffico; il

porto di Gioia Tauro che al suo avvio, nel 1996, ha registrato 571 mila movimenti, ha visto raddoppiare tali movimenti nel corso del 1997. Tutto ciò fa sì che l'Italia sia tornata ad essere il primo sistema portuale mediterraneo; ha inoltre il primato mediterraneo nei contenitori e sono italiani i due porti con la più alta movimentazione di contenitori, vale a dire Gioia Tauro e la recuperata Genova (forse a qualcuno Genova piaceva più prima, quando i traffici se ne andavano, piuttosto che oggi quando, grazie all'impegno del Parlamento e del Governo, sta recuperando grandi quote di produttività).

Sulla cantieristica italiana — altro segmento — devo sottolineare che sia la finanziaria per il 1996 ed il 1996, sia la legge n. 647 hanno fatto sì che tutta l'industria cantieristica, sia essa privata, pubblica o cooperativa, abbia fatto un vero e proprio pieno delle commesse. Per la cantieristica l'Italia è tra la quinta e la sesta produttrice mondiale e tra la prima e la seconda in Europa.

Con questo decreto, nel perfezionare alcune normative per i settori di cui ho parlato, si affronta la questione dell'istituzione in Italia del registro internazionale. È in atto un significativo dibattito in merito alla competitività nel settore dei noli delle navi; un settore che — potremmo dire purtroppo, ma così è — più di ogni altro si presta ad una continua gara al ribasso dei costi.

È una gara che ha prodotto la scomparsa dalla scena di intere nazioni in precedenza marinare e che ha visto fallire ogni tentativo di regolare i rapporti economici. Lo stesso sindacato ITF (che, pur con tutti i suoi limiti, rappresenta gran parte della gente di mare) e l'organizzazione internazionale del lavoro si stanno interrogando da tempo per individuare misure atte a contenere il fenomeno dirompente delle bandiere ombra e dei paradisi fiscali, ma purtroppo con scarso successo. La stessa applicazione del cosiddetto « contratto mille dollari », convenzionalmente stabilito per i marittimi extracomunitari, che dovrebbe vincolare tutta la navigazione nell'ambito dei paesi

industrializzati, oltre a non essere rispettata, è scarsamente controllata dagli organi amministrativi dei singoli paesi, cosicché quel contratto viene già scavalcato da altri a 900 dollari, 800 dollari e così via. Si è giunto persino a dar vita al fenomeno del cambio di interi equipaggi nel canale di Suez o fuori dallo stretto Gibilterra, solo per rimanere nel Mediterraneo. È ovvio che in queste condizioni i costi della sicurezza della navigazione, il costo del personale addestrato e qualificato, il regime fiscale e autorizzativo dei paesi europei — e quello italiano in particolare — tendono a far soccombere ogni iniziativa armatoriale che non sia protetta. Dal 1999, peraltro, scatterà la liberalizzazione del cabotaggio nazionale, salvo alcuni collegamenti con le isole e con taluni paesi ai quali siamo legati da accordi di politica estera (quali il trattato di Osimo con la Jugoslavia e, ora, i rapporti con la Croazia o con l'Albania).

Per arginare l'emorragia delle bandiere nazionali ed il conseguente spostamento delle sedi di armamento, la Norvegia ha iniziato per prima, oltre dieci anni fa, ad introdurre nel proprio ordinamento il registro internazionale, ossia la possibilità per gli armatori nazionali di battere bandiera norvegese e di usufruire dei vantaggi fiscali e normativi, nonché della possibilità di ricorrere ad equipaggi non comunitari, come avviene nelle cosiddette bandiere di comodo. La conseguenza di questa iniziativa è stata che molte navi sono tornate sotto la bandiera norvegese — è oggi la sesta flotta al mondo — e che grazie alle attività esterne, ma collegate alla navigazione, che gravitano attorno alle flotte (banche, assicurazioni, rifornimenti, cantieri navali di riparazione, agenzie e quant'altro), il numero degli occupati è aumentato, anziché diminuito.

Il tentativo fatto dall'Unione europea di istituire un analogo registro comunitario, modellato sull'esempio norvegese, è purtroppo fallito. L'Italia ha tentato di arrestare tale fenomeno con la legge che ha istituito il regime di temporanea dimissione di bandiera, iniziativa che è sicuramente servita per la costruzione di nuove

navi, tanto che la nostra flotta è composta per il 45 per cento di navi di età inferiore a dieci anni e per il 28 per cento inferiore a cinque anni e che solo nel 1996 sono state costruite 91 nuove navi. Paradossalmente, però, il regime temporaneo sta producendo il fenomeno della delocalizzazione delle imprese nazionali, con il rischio di un declino irreversibile della flotta di bandiera, con la perdita di occupazione, con riflessi pesantemente negativi sulla bilancia dei noli. Tra il settembre e l'ottobre del 1996 è stato firmato tra le associazioni datoriali Confitarma e Federlinea e le organizzazioni sindacali FILT, FIT e UIL-trasporti un protocollo d'intesa dal titolo « Per lo sviluppo della flotta e la salvaguardia dell'occupazione ». Quel protocollo è stato, per così dire, trasferito nel testo al nostro esame e quindi gran parte di quell'accordo verrà trasformato in legge, se riusciremo a convertire il decreto-legge.

Non ripeterò l'intervento dell'onorevole Bruno, tuttavia ritengo che la risposta fornita dal Governo in Commissione sulla delicatissima questione del lavoro marittimo debba far parte dell'attività inerente all'approvazione di questo provvedimento e che debba quindi animare lo spirito del legislatore. Si tratta, ripeto, di una questione molto delicata, che tuttavia dobbiamo affrontare nel testo del provvedimento, se vogliamo salvare moltissimi marittimi italiani, che altrimenti non avrebbero più l'opportunità di lavorare.

Tra l'altro, le modifiche che sono state introdotte al Senato rafforzano alcune norme riferite alla sicurezza della navigazione e dei lavoratori e attribuiscono poteri più penetranti all'autorità marittima nella fase dei controlli nazionali (e sarebbe bene che il Governo si attivasse in sede internazionale per far sì che i controlli vengano realizzati in tutti i porti, intanto in tutti quelli del Mediterraneo, e sarebbe già un risultato importante).

Quindi, non riprendo la risposta che il Governo ha fornito in Commissione, che io condivido, anche se i colleghi, guardando alla parte finale di essa, si accorgeranno che una delle correzioni appor-

tate dal Senato, e frutto di un emendamento di un senatore dell'opposizione, viene definita « frutto di mera svista del Senato », per cui la stessa norma « andrà superata non appena se ne manifesterà l'occasione opportuna »: spesso, per accogliere troppe proposte si può sbagliare.

Prima di concludere con alcune riflessioni finali, desidero dedicare una piccolissima parte dell'intervento alle vicende del SEP, che sono state richiamate dal collega Bruno. Ritengo che se vogliamo fare del bene ai lavoratori dobbiamo evitare di mantenere in piedi dei carrozzoni che, così come sono stati strutturati e come sono cresciuti nel corso degli anni, non hanno portato ad altro che a mantenere un centro di spesa che non è riuscito a dragare neanche un metro di fondale nei porti. Avremmo fatto bene a modificare quel testo; purtroppo gli emendamenti presentati al Senato non sono stati accolti e invece sarebbero stati molto, molto opportuni. Se vogliamo dare una prospettiva a quei lavoratori dobbiamo pensare a qualche cosa di nuovo. Il testo di questo decreto-legge fa sì che sessanta miliardi vengano destinati per scavare i fondali dei porti che sono insabbiati; altri sessanta miliardi possono servire per misure di sostegno ai lavoratori, per cambiare lavoro o per mettersi in proprio a svolgere una determinata attività, ad esempio in cooperativa, come si è fatto in altri paesi. Ma dobbiamo tener presente un dato: non esiste più paese europeo che abbia mantenuto il proprio servizio escavazione porti. L'ultimo paese ad averlo mantenuto, oltre l'Italia, è stato il Portogallo, che nel corso del 1997 ha svolto una gara internazionale, cedendo gratis — gratis! — quel servizio e i mezzi, e la gara andò deserta! Bisogna capire che le tecnologie attuali nel servizio di escavazione fanno sì che la flotta italiana sia completamente fuori mercato. Un flotta che peraltro conta numerosi mezzi ancora provenienti dal patrimonio che gli alleati hanno lasciato dopo il secondo conflitto mondiale e purtroppo alcuni hanno un'anzianità ancora maggiore, precedente al primo conflitto mondiale.

Quindi, è necessario riformare e il decreto legislativo Bassanini apre questa prospettiva. Sarà opportuno che la Camera e il Senato affrontino con serietà la necessaria riforma di questo servizio, senza mantenere un centro di spesa dal costo di oltre cinquanta miliardi l'anno che, con 550 persone di flotta, non riesce a scavare neanche quanto una sola escavatrice di nome *Pantagruelle*!

EDUARDO BRUNO. Si riforma.

EUGENIO DUCA. Si riforma, ma sapendo di che cosa parliamo, collega Bruno.

Non affronto la questione dei prepensionamenti, perché è stata ben evidenziata dai due presidenti. Devo invece concludere svolgendo alcune riflessioni.

Il decreto è stato aggettivato in molti modi, alcuni ironici, altri veramente poco eleganti, sia nelle Commissioni sia al Senato sia oggi in aula. Riteniamo che il Governo abbia fatto bene a salvare importanti capitoli di bilancio, altrimenti molti finanziamenti produttivi sarebbero divenuti inutilizzabili.

Avevo già fatto riferimento all'inizio del mio intervento alle questioni inerenti alle Ferrovie dello Stato, ai trasporti rapidi di massa, ai fondi per la Finmare, nonché al trasferimento di 20 miliardi all'autorità portuale di Ancona.

È strano l'atteggiamento del gruppo di forza Italia e di quella componente politica che una volta si chiama CCD, un'altra volta UDR, un'altra in modo ancora diverso. È strano che, quando si cercano di destinare all'autorità portuale fondi da spendere con procedure trasparenti e regolari, scatti una forte opposizione. Invece, quando si trattava di destinare quei fondi agli amici degli amici, cioè a dei furfanti che avevano creato un sistema di concessioni tangenziali sia sui fondi del Ministero dei trasporti sia su quelli del Ministero dei lavori pubblici — mi riferisco ad alcuni ex ministri e piduisti che si erano consorziati per avere gli appalti a trattativa privata a costi tripli rispetto a quelli praticati oggi dallo stesso Ministero

dei lavori pubblici — le cose andavano bene. È proprio strano che, quando si operava nel modo in cui le cose venivano fatte allora, tutto andasse bene. Invece, una città — è questo il caso specifico — nella quale si è svolto uno sciopero generale con il sindaco ed alcuni parlamentari in testa per chiedere semplicemente l'indizione di gare di appalto e non concessioni truffaldine agli amici degli amici, deve, a distanza di molti anni, perdere quei fondi che si era impedito fossero regalati ai ladri di Stato. È una questione alla quale si dovrà dare una risposta politica.

Dal momento che ho rivolto un apprezzamento al Governo, ricordo all'esecutivo, come ho già fatto in Commissione, che anche sul capitolo 7509 del Ministero dei lavori pubblici ci sono 54 miliardi e 800 milioni pronti alla perenzione per le opere di ammodernamento e di potenziamento del porto, sottratti alle concessioni truffaldine, che debbono essere recuperati ed investiti in opere pubbliche importanti da realizzare mediante gara di appalto.

Ho già detto in Commissione che questo decreto è stato definito il « brodetto », un piatto tipico delle nostre parti, preparato con svariati pesci, che altrimenti non verrebbero utilizzati in cucina. Ebbene, per questo decreto si potrebbe ricorrere a questa immagine: anche in questo caso ci troviamo di fronte a risorse di un notevole livello qualitativo che rendono possibile la realizzazione di un « piatto » importante, apprezzato e conosciuto. È questa la definizione che preferisco dare al decreto.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4560)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare, in sostituzione del relatore, per l'XI Commissione, l'onorevole Biricotti.

ANNAMARIA BIRICOTTI, *Relatore f.f. per la IX Commissione.* Signor Presidente,

non ritengo necessario intervenire in questa fase. Dobbiamo compiere un esame delle problematiche poste dai colleghi nel Comitato dei nove. Dobbiamo altresì esaminare gli emendamenti per portare a termine il nostro lavoro, mi auguro, nel più breve tempo possibile, dando una risposta positiva ai problemi aperti di cui i colleghi, da ultimo il deputato Duca, hanno parlato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

ELIO VITO. L'altro relatore?

PRESIDENTE. Aveva avvertito la Presidenza che non avrebbe replicato. Parli pure, onorevole Soriero.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, anch'io sono convinto che la discussione che si è svolta questa sera in aula abbia fornito ulteriori arricchimenti ad un confronto molto interessante, che ha avuto luogo per più giorni nell'ambito delle Commissioni riunite. Tale confronto consente al Parlamento di approvare un provvedimento il cui rilievo e la cui importanza sono stati da più parti riconosciuti.

Proprio l'onorevole Becchetti, pur esprimendo rilievi critici sul merito del provvedimento, ha esordito nel suo intervento mettendo subito in rilievo come si tratti di un importantissimo provvedimento di spesa che mobilita oltre 1.100 miliardi di risorse.

In questo mio breve intervento non intendo riprendere considerazioni già svolte in precedenza in occasione della discussione delle questioni pregiudiziali presentate al disegno di legge di conversione. La Camera ha già deciso, si è espressa con un voto che ha respinto quelle eccezioni di costituzionalità e ha consentito di passare alla discussione di merito. Mi si consenta quindi di esplicitare solo due brevi considerazioni in relazione all'importanza del provvedimento e alla scelta compiuta dal Governo.

Qualcuno, nella foga del ragionamento, ha usato — criticando il Governo — i termini « approssimazione » e « superficialità ». Non penso che si possano accettare questo tipo di critiche perché nell'impostazione il Governo ha posto la massima attenzione e tempestività per collegare questo tipo di provvedimento agli altri impegni legislativi e di spese che hanno consentito quello sviluppo della portualità e del *transshipment* che ha segnalato, alla fine del 1997 dati estremamente positivi per l'insieme della portualità nazionale. Tutto il sistema dei porti italiano ha goduto dei benefici di una politica del Governo che ha introdotto più efficienza, più dinamismo, più capacità competitiva non solo tra i porti italiani ma tra il sistema portuale nazionale e quello europeo ed internazionale, fino a raggiungere, con la grande novità emersa nel porto di Gioia Tauro, il primo posto nel *transshipment* a livello dell'intero Mediterraneo.

È importante ora fare presto ed è questo il motivo per cui chiediamo che venga definitivamente convertito questo decreto-legge. Fin dal 7 maggio dello scorso anno avevamo con un disegno di legge — presentato alla Camera dei deputati e recante disposizioni per le navi adibite alla navigazione internazionale e modifiche al codice della navigazione — segnalata l'urgenza di adeguare la normativa italiana a quella degli altri paesi, europei e non, perché allarmati dal fatto che, alla fine del 1995, la flotta mercantile italiana presentava una capacità di trasporto ben ridotta che la poneva appena al sesto posto tra le flotte dell'Unione europea e addirittura al sedicesimo posto tra quelle mondiali. Si è ridotta progressivamente la consistenza della flotta italiana per l'indebolimento della sua componente adibita ai servizi di navigazione internazionale, soprattutto a causa della forte concorrenza delle altre flotte europee e mondiali che, fruendo di costi di gestione molto più competitivi e contenuti, hanno rivelato una più alta capacità di competizione. Ecco perché abbiamo ritenuto doveroso proporre al Parlamento misure in grado di equilibrare in termini

sia di condizioni fiscali sia di regime giuridico quella capacità di recupero della flotta italiana rispetto alle condizioni europee ed internazionali in genere. Lo avevamo fatto con un disegno di legge, presentato in tempo utile, e poi abbiamo dovuto riproporlo sotto forma di decreto, data l'urgenza dei tempi ed in considerazione di alcune scadenze poste dalla Commissione europea.

Chiediamo ora che si tenga conto del merito del provvedimento, avendo già discusso in quest'aula sul problema della delega di cui all'articolo 2 del disegno di legge.

Sul merito della delega si sono soffermati, non a caso, numerosi colleghi parlamentari che hanno individuato l'oggetto della stessa nella emanazione di norme per la sicurezza dei lavoratori nei porti e a bordo delle navi. I principi e i criteri direttivi del complesso di norme da adottare indicano analiticamente e in maniera definita le modalità di attuazione della delega. Detti principi risultano mutuati in parte dall'articolo 43 della legge n. 142 del 19 febbraio 1992 e, in parte, sono correlati alla specificità del lavoro portuale e marittimo.

Vi è quindi l'esigenza di attuare rapidamente le indicazioni contenute in questa delega per colmare un divario che altrimenti — lo hanno ricordato nelle loro relazioni prima l'onorevole Biricotti e poi l'onorevole Innocenti — peserebbe terribilmente sulle condizioni del sistema marittimo nazionale e sulle condizioni di lavoro di tanti lavoratori che operano nei porti ed a bordo delle navi.

Queste sono le ragioni per le quali chiediamo al Parlamento di poter approvare tempestivamente il provvedimento in esame, anche ribadendo che le motivazioni di necessità e di urgenza relative alle modifiche di alcune norme del codice della navigazione, così come sono enunciate nella relazione che accompagna il provvedimento, sono state anche determinate dalla necessità di uniformarsi alla normativa europea, in conformità alle sollecitazioni pervenute dalla Commis-

sione europea onde evitare contenziosi dinanzi alla Corte di giustizia del Lussemburgo.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Ho chiesto di parlare per un richiamo all'articolo 42 del regolamento perché prima, mentre parlava il collega Duca, ho notato che lei non ha ritenuto di sottolineare — soprattutto in considerazione del fatto che il collega leggeva il testo del suo intervento e che quindi non era portato dalla foga — quanto da lui detto quando ha definito per ben due volte « becero » l'ostruzionismo del Polo. Non ritengo francamente accettabile in un dialogo parlamentare, sempre corretto, che il legittimo strumento dell'ostruzionismo venga qualificato come « becero ».

PRESIDENTE. Prendo atto del suo richiamo, onorevole Savarese.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Annunzio della nomina di un sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri, ha inviato in data 23 febbraio 1998, la seguente lettera:

« Onorevole Presidente,

ho l'onore di informarLa che il Presidente della Repubblica, con proprio decreto in data odierna, adottato su mia proposta e sentito il Consiglio dei ministri, ha nominato Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, con incarico per i rapporti con il Parlamento, l'onorevole Elena Montecchi, deputato al Parlamento, previa cessazione dalla medesima carica presso il Lavoro e previdenza sociale.

Firmato: Romano Prodi ».

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 24 febbraio 1998, alle 10,30:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — Assegnazione a Commissione in sede legislativa dei progetti di legge nn. 2427, 2601 e 2981.

3. — Deliberazione sulla richiesta di stralcio relativa al disegno di legge n. 3852.

4. — *Seguito della 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).

— *Relatori:* Stajano, per la IX Commissione; Innocenti, per l'XI Commissione.

5. — Discussione della domanda di autorizzazione a procedere all'arresto nei confronti del deputato Cito (Doc. IV, n. 10-A).

— *Relatore:* Saponara.

6. — Seguito della discussione della domanda di autorizzazione a procedere all'arresto nei confronti del deputato Cito (Doc. IV, n. 9-A).

— *Relatori:* Dameri, per la maggioranza; Berselli, di minoranza.

La seduta termina alle 22,30.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

*Licenziato per la stampa
dal Servizio Stenografia alle 23,40.*