

Signor Presidente, vorrei sottolineare che il lavoro molto positivo che si sta svolgendo oggi in quest'aula contribuisce a creare le condizioni affinché il provvedimento possa essere rapidamente approvato dal Senato, quindi convertito in legge. Questa, come i colleghi sanno (se ne è discusso in modo approfondito nel Comitato dei nove), è la condizione che il ministro per i rapporti con il Parlamento ha verificato nel raccordo tra la Camera dei deputati ed il Senato per poter davvero raggiungere l'obiettivo dell'approvazione del provvedimento. Gli onorevoli colleghi sanno che, se il decreto-legge dovesse ritornare al Senato con diverse modifiche e i senatori fossero quindi obbligati a ripensare e ridiscutere l'intero testo, si rischierebbe la non approvazione definitiva da parte del Senato. Abbiamo accettato soltanto l'indicazione di stralciare l'articolo 2 e mi sembra che vi sia stata una convergenza ampia sul rispetto di questo metodo concordato assieme.

Per quanto riguarda il merito delle questioni richiamate dagli onorevoli colleghi in ordine all'articolo 10, si tratta di norme che sono state recuperate all'interno del provvedimento in esame. Da questo punto di vista, il Ministero dei trasporti sarà più attento affinché nei provvedimenti di successiva definizione si tenga conto in misura maggiore delle nuove procedure e dell'esercizio delle funzioni che il Comitato per la legislazione sta svolgendo, come è stato dimostrato nel parere espresso sul provvedimento in esame.

Nel merito, come i colleghi sanno, siamo in presenza di norme relative a due tematiche di grande rilievo, già contenute in precedenti provvedimenti che non si è riusciti ad approvare in maniera tempestiva e che solo per questo sono state recuperate all'interno del presente decreto-legge.

Si tratta della norma relativa non ad un tratto qualsiasi di una ferrovia qualsiasi, ma al tratto che raccorda l'Italia alla Francia. Come recita il primo comma dell'articolo 10, si tratta di contributi per consentire la completa realizzazione del

raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, nonché per la progettazione del nodo ferroviario di Genova. La disponibilità finanziaria è dunque necessaria a sbloccare un problema di rilievo strategico nel sistema nazionale ed europeo dei trasporti; una questione che, come i colleghi sanno, era già stata all'attenzione di precedenti provvedimenti.

La questione ricordata un momento fa dal presidente Stajano è relativa alla necessità di evitare un blocco nell'erogazione della cassa da parte del Ministero del tesoro nei confronti delle Ferrovie dello Stato. È infatti noto che è in corso di definizione l'aggiornamento sia del contratto di programma sia del contratto di servizio. Condividiamo pienamente l'esigenza posta dall'onorevole Stajano — rispetto alla quale più volte si è svolto un dibattito in Commissione oltre che in quest'aula — della massima trasparenza nella conoscenza della contabilità di bilancio che riguarda questa grande azienda delle Ferrovie dello Stato. Siamo quindi pronti a riferire al Parlamento nei termini che l'ordine del giorno potrà successivamente indicare.

PAOLO MAMMOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Intervengo perché sollecitato a farlo da alcune dichiarazioni del sottosegretario Soriero. Mi ha indotto a prendere la parola il richiamo del sottosegretario Soriero all'importanza strategica del collegamento ferroviario Genova-Ventimiglia come raccordo tra due nazioni, tra due sistemi ferroviari, quali quello francese e quello italiano. Deve però essere chiara al Governo una cosa e cioè che se è importante il collegamento con la Francia attraverso il valico di Ventimiglia (quindi attraverso il valico ligure), dobbiamo ricordare che in sede comunitaria è stato individuato già da anni nel progetto delle reti transeuropee un collegamento transalpino tra il sistema ferroviario francese e quello italiano, cor-

rispondente alla linea Torino-Lione, interconnessione al sistema italiano dell'alta velocità, ora ridefinita alta capacità. Questo collegamento è stato individuato anche tra i dodici progetti prioritari indicati dalla Comunità nelle reti transeuropee di trasporto. Non vorremmo, sottosegretario, che con l'avvento del dicastero Burlando, il nord d'Italia diventasse troppo « Genova-centrico ». Se questa linea, come tutti riconoscono, è una linea importante che va potenziata (in alcuni tratti è infatti a binario unico), d'accordo, ma se questo collegamento deve diventare alternativo ai progetti comunitari di interconnessione del nostro sistema ferroviario con le reti europee di trasporto, ebbene, in questa direzione noi non seguiremo il ministro Burlando e il sottosegretario Soriero, non seguiremo questo Governo; è anzi questa l'occasione nella quale ribadiamo la priorità dell'interconnessione del nostro sistema ferroviario. È inutile affermare di voler passare dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia se poi non mettiamo le merci nelle condizioni di poter valicare le Alpi attraverso quelle tratte che sono già sature da anni. Il trasporto delle merci su ferrovia non avviene da Genova a Torino, o da Torino a Milano, o da Milano a Bologna o a Firenze; il trasporto delle merci avviene per lunghe percorrenze. Se non forniamo al nostro sistema ferroviario gli sbocchi necessari e le interconnessioni con il sistema ferroviario europeo tutti gli sforzi che stiamo facendo nel nostro paese per spostare dalla gomma alla rotaia il trasporto delle merci, saranno sforzi vani.

Allora, ci aspettiamo dal Governo atti concreti e finanziamenti concreti, per portare avanti questi progetti, che sono vitali per il nostro sistema trasportistico. Penso che tra breve avremo modo di verificare se il Governo intenda ottemperare agli impegni presi anche con il Parlamento oppure se i fondi che oggi vengono destinati alla Genova-Ventimiglia siano da considerarsi come i prodromi di scelte future o addirittura di scelte già compiute dal ministro Burlando e dal suo dicastero. Mi riferisco all'eventuale vo-

lontà di spostare il traffico ferroviario dalla pianura Padana alla sua città natale, che sicuramente ne trarrebbe grande giovamento: un simile investimento, però, non porterebbe analogo beneficio all'intera collettività, beneficio che potrà essere realizzato soltanto se si faranno investimenti infrastrutturali seri che consentano l'interconnessione con i sistemi ferroviari d'oltralpe. A questo proposito ci misureremo molto presto con il Governo e vedremo se ci sarà rispondenza tra le parole e gli atti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 10.1, limitatamente alla parte soppressiva e sugli identici emendamenti Mammola 10.2 e Savarese 10.3, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	382
Votanti	381
Astenuti	1
Maggioranza	191
Hanno votato sì	153
Hanno votato no ...	228

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

È conseguentemente preclusa la votazione della seconda parte dell'emendamento Mammola 10.7.

Informo che sono stati ritirati dall'onorevole Mammola tutti i suoi restanti emendamenti riferiti all'articolo 10 del decreto-legge.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Chincarini 10.8.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, vorrei sottoporre all'attenzione dell'Assemblea la modifica introdotta dal Senato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE (*ore 17,15*)

UMBERTO CHINCARINI. Soprattutto, vorrei conoscere in proposito l'opinione — se ne hanno una — dei colleghi di rifondazione comunista e dei verdi. Qui si introduce una disposizione di modifica di un provvedimento già modificato dalla legge n. 127 del 1997, la cosiddetta legge Bassanini. Con il comma 1-ter, infatti, si stabilisce che per «l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie, la conferenza di servizi (...) è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione». Esiste, però, la disposizione della legge Bassanini che prevedeva la modifica della struttura e del voto finale della conferenza di servizi, in quanto essa dava minore rilievo agli enti locali meno popolosi rispetto a quelli con maggiore popolazione. Mi richiamo, allora, al parere contrario espresso a suo tempo sulla modifica introdotta dalla legge Bassanini, sapendo anche cosa ne pensa l'esperto di banane, il collega Boghetta, di questa modifica della conferenza di servizi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 10.8, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	398
Votanti	397
Astenuti	1
Maggioranza	199
Hanno votato sì	166
Hanno votato no ...	231

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Mammola 12.1 e Savarese 12.2.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. La nostra proposta di sopprimere il comma 2-ter dell'articolo 10 deriva dal fatto che stiamo parlando di un provvedimento che reca «disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione». Finalmente due senatori, il senatore Vedovato ed il senatore Falomi, nell'altro ramo del Parlamento decisero di pensare a tutti i sindaci e non solamente a quelli di Genova, di Gioia Tauro o di Piombino. Decisero allora di modificare con un emendamento la legge Tognoli. Ora io non comprendo quale sia la necessità sottesa a questo emendamento, perché la modifica riguarda unicamente la possibilità per i comuni di convenzionarsi con i privati per la realizzazione di parcheggi, senza subordinare la stipula ad una convenzione in cui sia prevista tutta una serie di questioni. Allora, il punto è il seguente, signor Presidente, colleghi. È lecito e consentito introdurre in un decreto-legge che prevede norme per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione una modifica della legge Tognoli del 1989? Oppure dietro questo emendamento dei due senatori c'era qualcos'altro, che non ho capito?

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, la necessità di sopprimere questo articolo nasce dalle considerazioni più volte espresse, sia in riferimento a quanto autorevolmente scritto dal Comitato per la legislazione, che ha espresso parere favorevole con la condizione che venisse soppresso l'articolo 12, nella parte in cui esso non ha attinenza con l'istituzione e la disciplina del registro navale internazionale e con l'occupazione portuale, sia in riferimento ad una minima considerazione sul testo dell'articolo stesso.

Invito i colleghi a ricordare che stiamo parlando di registro navale e di occupazione nel settore marittimo. Bene, l'articolo 12 recita: « Gli esercenti di impianti di distribuzione di carburante, in deroga alle disposizioni in materia di scheda carburante, a richiesta degli autotrasportatori di cose per conto di terzi iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e di quelli domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea, debbono rilasciare fattura per gli acquisti di olii da gas effettuati presso di loro ».

Per utilizzare un'espressione di un neosenatore della maggioranza: ma che « c'azzecca »? Per questo, dobbiamo votare per sopprimere l'articolo 12.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Mammola 12.1 e Savarese 12.2, non accettati dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	376
Votanti	374
Astenuti	2
Maggioranza	188
Hanno votato sì	148
Hanno votato no ...	226

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ciapuscì 12.3, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	380
Votanti	378
Astenuti	2
Maggioranza	190

Hanno votato sì 151

Hanno votato no ... 227

(La Camera respinge — Vedi votazioni).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1 del disegno di legge in conversione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti	390
Votanti	327
Astenuti	63
Maggioranza	164
Hanno votato sì	227
Hanno votato no ...	100

(La Camera approva — Vedi votazioni).

(Esame dell'articolo 2 — A.C. 4560)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2 del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A — A.C. 4560 sezione 3*).

Nessuno chiedendo di parlare, chiedo al relatore Innocenti se confermi il parere precedentemente espresso.

RENZO INNOCENTI, Relatore per la XI Commissione. Confermo che la Commissione è favorevole agli identici emendamenti Chincarini Dis. 2.1, Mammola Dis. 2.2 e Dis. 2.170 della Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo?

GIUSEPPE SORIERO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Anche il Governo conferma il parere precedentemente espresso.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli identici emendamenti Chincarini Dis. 2.1, Mammola Dis. 2.2 e Dis. 2.170 della Commissione.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Prestigiacomò. Ne ha facoltà.

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Signor Presidente, abbiamo già espresso valutazioni critiche su questo provvedimento, sia sotto il profilo del merito, perché contiene molte disposizioni che non risolvono minimamente i problemi che invece si intendono affrontare, ma soprattutto sotto il profilo del metodo. Qui viene il punto.

Al disegno di legge di conversione del decreto-legge è stata introdotta dal Senato una norma, l'articolo 2, grazie ad un emendamento sostenuto dalla maggioranza. Tengo a precisarlo perché ieri, dalle dichiarazioni del ministro, sembrava quasi che vi fosse contemporaneamente una copertura politica rispetto a questo atto ed una presa di distanza.

L'emendamento è stato presentato dal gruppo di rifondazione comunista e votato. Si tratta di una delega su una materia delicatissima qual è quella della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Cari colleghi, come avevamo ben messo in evidenza nella pregiudiziale dibattuta nella giornata di ieri, questo provvedimento è discutibile da tale punto di vista perché fa venire meno il potere di controllo e di indirizzo del Parlamento.

Come è già stato detto dai colleghi, anche il Comitato per la legislazione, che pure ha espresso un parere favorevole sul provvedimento, ha posto una condizione stringente proprio su tale punto, vale a dire la soppressione dell'articolo 2 del disegno di legge. Si è fatto riferimento ad un provvedimento che su questo tema parla chiaro, cioè la legge n. 400 del 1988, che prevede espressamente il divieto di introdurre deleghe attraverso decreti-legge. Cito al riguardo le parole del Comitato per la legislazione, il quale ha asserito come questa debba ritenersi una espressione di principio che si traduce in un limite di contenuto anche per i disegni di legge di conversione.

Nel caso particolare della sicurezza sul lavoro, sottrarre la materia all'esame dell'Assemblea priva la Camera della possi-

bilità di discutere di un tema rispetto al quale il Parlamento e non certo il Governo è chiamato a recepire normative comunitarie, armonizzandole con il tessuto normativo nazionale in modo da dar seguito alle disposizioni comunitarie. È uno di quei casi in cui si esplicano in maniera piena le prerogative parlamentari.

Il Governo si è fatto prendere dalla cupidigia delle deleghe, mentre avrebbe potuto risparmiarsi di inserire tale norma anche perché, onorevole sottosegretario, noi non crediamo che la maggioranza proponga una delega senza che vi sia una richiesta ed una condivisione del Governo.

Prendiamo atto dello sforzo compiuto dalla Commissione e riteniamo di dover attribuire il merito del mutato orientamento del Governo in materia al gruppo di forza Italia e agli altri gruppi parlamentari che hanno presentato gli emendamenti soppressivi. Esprimiamo altresì apprezzamento per il parere favorevole espresso su di essi dalla Commissione, che ha presentato a sua volta un emendamento soppressivo che voteremo favorevolmente (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, il gruppo di alleanza nazionale voterà a favore dell'emendamento soppressivo dell'articolo 2 presentato dalla Commissione, identico all'emendamento Mammola Dis. 2.2, sottoscritto anche da me e dal collega Bocchino. Manifesto cauta soddisfazione nei confronti delle aperture precedentemente fatte dal sottosegretario Soriero, il quale ha manifestato l'intenzione, perlomeno per quanto riguarda il suo ministero, di tener conto per il futuro delle nuove necessità derivanti sia dalla introduzione del Comitato per la legislazione sia da quanto più volte ribadito dalla Corte costituzionale circa la necessità di legiferare, per quel che attiene l'adozione di decreti-legge, in maniera per quanto possibile omogenea.

Ci auguriamo che una analoga dichiarazione di intenti venga fatta dal ministro Bogi a nome del Governo perché l'opposizione, per quanto attiene all'articolo 2, nota con soddisfazione che il Governo tiene conto di quanto emerso nel corso della discussione; tuttavia si vorrebbe che, soprattutto a fronte di un sempre più frequente ricorso allo strumento del decreto-legge, si rispettasse quantomeno il principio della omogeneità della materia. Invito pertanto l'Assemblea a votare a favore degli identici emendamenti soppressivi dell'articolo 2 del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boghetta. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, ci asterremo sugli emendamenti volti a sopprimere l'articolo che introduce una delega, perché in questa sede è stato posto un problema di civiltà giuridica rispetto a questa parte del provvedimento. Ebbene, *nulla quaestio*, possiamo anche convenire al riguardo, però avremmo voluto che fosse stata affrontata con altrettanta passione la questione della sicurezza.

Si è parlato per giorni, quasi accapigliandoci, con posizioni ossessive e con atteggiamenti quasi maniacali, del problema della delega, mentre tutta questa passione avrebbe potuto essere manifestata per tutelare la sicurezza dei lavoratori italiani. Vi sono motivazioni nobili dietro la richiesta di cancellazione della delega ma dietro certi bei ragionamenti vi sono gli armatori, che continuano a far navigare sui nostri mari delle vere e proprie carrette, vi sono gli imprenditori, i quali nei porti vogliono agire senza controlli e pagare pochissimo i lavoratori impiegandoli moltissimo e senza alcuna sicurezza. Di tutto questo non si è parlato e si continua a non parlare mentre si continua a fare l'« azzecagarbugli ». Cosa hanno fatto il Parlamento ed il Governo in tema di sicurezza sul lavoro? Per quanto riguarda la legge n. 626 ci siamo limitati alle proroghe; il Governo non ha emanato i decreti attuativi di tale legge e

gli imprenditori ne hanno rallentato l'applicazione. Questa è la situazione a cui dobbiamo far fronte.

Il problema della sicurezza sul lavoro non si risolve attraverso una delega o in altra forma analoga perché esso riguarda molti aspetti. Per esempio, su questo tema le ASL funzionano? Esiste il personale in grado di intervenire nei porti o sulle navi? Ovvero questo Parlamento si accontenta sempre delle dichiarazioni di voto dopo il verificarsi di incidenti o delle Commissioni di inchiesta istituite dopo che è morto qualcuno a seguito di un incidente sul lavoro? Scegliamo pure una strada qualunque, purché si affronti in maniera seria il problema della sicurezza nei porti! Vi sfidiamo ad assumere questo impegno (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Il gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania si esprimerà a favore della soppressione dell'intero articolo 2 del disegno di legge di conversione. Non andiamo in cerca di medaglie, come ha fatto poco fa la collega Prestigiacoמו attribuendosi meriti che il suo gruppo e lei in particolare dovrebbero lasciare ad altri; noi abbiamo per primi presentato la questione pregiudiziale, per primi abbiamo chiesto la soppressione dell'articolo 2 del disegno di legge di conversione. Il nostro rappresentante nel Comitato per la legislazione ha sollevato questo problema, anche se il risultato finale della nostra azione non ci soddisfa. Prendiamo atto della conversione « notturna » del sottosegretario (ieri sera infatti ha espresso parere contrario alla soppressione di questo articolo, mentre oggi si è rimesso all'Assemblea) ed auspichiamo che il Senato accolga qualche altra nostra proposta di modifica.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici

emendamenti Dis. 2.170 della Commissione, Chincarini Dis. 2.1 e Mammola Dis. 2.2, soppressivi dell'articolo, accettati dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	407
<i>Votanti</i>	373
<i>Astenuti</i>	34
<i>Maggioranza</i>	187
<i>Hanno votato sì</i>	370
<i>Hanno votato no</i> ..	3).

Si intendono pertanto preclusi tutti i restanti emendamenti all'articolo 2 del disegno di legge di conversione.

***(Esame degli ordini del giorno -
A.C. 4560)***

PRESIDENTE. Sono stati presentati gli ordini del giorno Chincarini e Ciapusci n. 9/4560/1, Attili ed altri n. 9/4560/2, Boccia n. 9/4560/3, Stajano n. 9/4560/4, Alborghetti n. 9/4560/5, Ciapusci ed altri n. 9/4560/6, Barral e Chincarini n. 9/4560/7 e Savarese n. 9/4560/8 *(vedi l'allegato A - A.C. 4560 sezione 4)*.

Qual è il parere del Governo sugli ordini del giorno presentati?

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Chincarini e Ciapusci n. 9/4560/1 e accetta l'ordine del giorno Attili ed altri n. 9/4560/2.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'ordine del giorno Boccia n. 9/4560/3, vorrei dire al presentatore che appare sufficiente, anziché ripetere interamente il parere della Commissione bilancio, limitarsi alle parole: «al quale si rimanda integralmente».

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accetta gli ordini del giorno Boccia n. 9/4560/3 e Stajano ed altri n. 9/4560/4 e non accetta gli ordini del giorno Alborghetti ed altri n. 9/4560/5 e Ciapusci ed altri n. 9/4560/6. Il Governo, infine, accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Barral e Chincarini 9/4560/7.

ENZO SAVARESE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, ho presentato un ordine del giorno (che è a disposizione del rappresentante del Governo e - credo - degli uffici) che recepiva i contenuti di un emendamento che ho ritirato su invito della Commissione. Non capisco come mai non sia stato preso in considerazione.

PRESIDENTE. Mi è stato testé consegnato il testo dell'ordine del giorno Savarese e Bocchino n. 9/4560/8 di cui, per maggiore chiarezza, darò lettura:

«La Camera,

esaminato il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, ed in particolare l'articolo 2 relativo al comando ed equipaggio delle navi iscritte nel registro;

considerato che i componenti l'equipaggio delle navi possono avere nazionalità diversa da quella italiana e che è comunque necessario assicurare un'agevole comunicazione tra gli stessi ed il personale a terra di nazionalità italiana, anche per ragioni di sicurezza generale

impegna il Governo

a far sì che i componenti l'equipaggio anche di nazionalità non italiana abbiano comunque conoscenza della lingua italiana».

Onorevole Savarese, oggi sulle navi parlano tutti la lingua inglese, compresi noi...

Prego il rappresentante del Governo di esprimere il parere sull'ordine del giorno Savarese e Bocchino n. 9/4560/8.

GIUSEPPE SORIERO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Presidente, non potremmo accettare un obbligo di selezione linguistica, quindi credo che questo ordine del giorno possa essere accettato solo come raccomandazione, cogliendo il senso della segnalazione dell'onorevole Savarese.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori dell'ordine del giorno Chincarini e Ciapucci n. 9/4560/1, accolto come raccomandazione dal Governo, se insistano per la votazione.

UMBERTO CHINCARINI. Presidente, esprimo il mio rammarico, perché francamente credo che un'accettazione come raccomandazione del nostro ordine del giorno sia poca cosa. In ogni caso, credo che le esigenze dell'aeroporto di Villafranca vadano al di là del problema contingente di Verona; riguarda un bacino di utenza molto più ampio, anche in previsione delle modifiche all'aeroporto di Linate.

Quindi, pur esprimendo il mio totale e sentito rammarico per l'accettazione soltanto come raccomandazione del mio ordine del giorno, accetto comunque questo parere dell'esecutivo, nel senso che spero che a Brescia si ricorderanno di questo comportamento del Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Attili, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/4560/2, accettato dal Governo come raccomandazione?

ANTONIO ATTILI. No, signor Presidente, non insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Boccia, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/4560/3, accettato dal Governo?

ANTONIO BOCCIA. Sì, Presidente, insisto per la votazione e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Desidero rivolgermi in particolare al Governo che non ha letto né ascoltato il parere della Commissione bilancio. Vorrei fosse chiaro che in presenza della mancanza di quantificazioni in quasi tutti gli articoli ed in presenza di quantificazioni imprecise, in presenza altresì della mancanza di copertura in quasi tutti gli articoli ed in presenza di coperture imprecise, ma soprattutto in presenza di deroghe alle norme di contabilità generale dello Stato, la Commissione bilancio, con un parere molto articolato, interpretando la volontà del Governo, vi ha in qualche modo posto rimedio.

Sarebbe dunque il caso che con il voto dell'Assemblea, per quanto possa valere, il Governo tenesse conto di queste precisazioni ed interpretazioni, proprio per consentire al provvedimento di avere un qualche effetto, altrimenti, per come è scritto, non ne potrà avere quasi nessuno.

Capisco, sottosegretario Soriero, che facciamo valere un'azione di sfondamento sulla quale il primo arbitro, o per meglio dire il secondo, non ha fischiato; mi auguro che non fischi nemmeno il primo, ma sono fiducioso perché l'avversario è immobile e quindi probabilmente non c'è fallo! Grazie.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Boccia n. 9/4560/3, accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	379
<i>Votanti</i>	281
<i>Astenuti</i>	98
<i>Maggioranza</i>	141

Hanno votato sì 256
Hanno votato no .. 25).

Onorevole Stajano, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/4560/4, accettato dal Governo?

ERNESTO STAJANO. No, signor Presidente, non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. I presentatori insistono per la votazione del giorno Alborghetti ed altri n. 9/4560/5, non accettato dal Governo.

UMBERTO CHINCARINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Alborghetti ed altri n. 9/4560/5, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(Presenti 391
Votanti 300
Astenuti 91
Maggioranza 151
Hanno votato sì 84
Hanno votato no . 216).

I presentatori insistono per la votazione del giorno Ciapusci ed altri n. 9/4560/6, non accettato dal Governo.

UMBERTO CHINCARINI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Ciapusci ed altri n. 9/4560/6, non accettato dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

(Presenti 392
Votanti 337
Astenuti 55
Maggioranza 169
Hanno votato sì 121
Hanno votato no . 216).

Onorevole Chincarini, insiste per la votazione dell'ordine del giorno Barral e Chincarini n. 9/4560/7, accettato dal Governo come raccomandazione?

UMBERTO CHINCARINI. No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, insiste per la votazione del suo ordine del giorno n. 9/4560/8, accettato dal Governo come raccomandazione?

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, non insisto per la votazione, ma vorrei precisare, anche in riferimento ad una battuta, il senso dell'ordine del giorno.

Con l'istituzione del doppio registro si verificheranno alcune difficoltà che già oggi ci sono sul naviglio, soprattutto quello commerciale, relative alla comunicazione tra i marittimi imbarcati (non è vero, signor Presidente, che tutti i marittimi parlano inglese, se pensiamo agli extracomunitari). Pertanto, anche ai fini della sicurezza e su sollecitazioni di molte organizzazioni sindacali, in particolare vorrei ricordare la UGL, si ritiene che i componenti l'equipaggio debbano avere quel minimo di conoscenza della lingua italiana che consenta in situazioni di pericolo di gestire le operazioni necessarie.

In questo senso, signor Presidente, recepisco le dichiarazioni del Governo e non insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 4560)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, il curioso metodo di lavoro del ministro Burlando oggi ci mette ancora una volta di fronte all'approvazione di un decreto-legge a soli cinque giorni dalla scadenza dei sessanta previsti. Non è la prima volta che il Governo ricorre all'aggiramento dell'ostacolo quando si trova di fronte ad un nodo politico difficile da sciogliere. Questa volta — perfidamente — ha voluto fare 45 giorni di melina al Senato, per poi far piombare il decreto improvvisamente alla Camera. No alla discussione di emendamenti nelle Commissioni riunite; no (come sembrava) allo stralcio della delega contenuta nell'articolo 2 del disegno di legge, il quale aveva sollevato da più parti considerevoli obiezioni; addirittura due pregiudiziali: quali sono, in sostanza, l'obiettivo ed il progetto di un Governo e di un ministro che riuniscono in un unico provvedimento urgente (ricordo i famosi provvedimenti omnibus...) norme così disomogenee fra loro, lontane per i loro effetti e — soprattutto — per la gran parte incomprensibili?

Si può, signor Presidente, discutere all'interno di un unico provvedimento di organizzazione dei porti, di prepensionamenti portuali, di modifiche al codice della navigazione, di misure per gli enti locali (Gioia Tauro, Genova, Piombino), di modifiche alla legge Tognoli, di istituzione di commissioni di studio, di un osservatorio del mercato del lavoro marittimo, di depenalizzazione del gioco d'azzardo e di altro ancora? Quali sono le ragioni che spingono, che costringono autorevoli e brillanti componenti di Commissioni a

dire di sì ad un provvedimento che a mio giudizio crea clientelismo ed assistenzialismo, proroga privilegi, non affronta alle radici il disagio della navigazione?

E perché, poi, dimenticare ancora una volta in questo provvedimento le nostre acque interne? Perché lasciarle alla confusione interpretativa, al conflitto di competenze fra Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze, regioni, autorità di bacino, magistrati della acque, genio civile, ispettorato di porto?

Perché non affrontare finalmente in modo serio i problemi delle pertinenze portuali, del demanio marittimo, delle autonomie locali, della superata normativa sugli approdi turistici, dei piani urbani del traffico per le città portuali?

Si preferisce, invece, tendere orecchie e mani a ciò che le compagnie armatoriali invocano da lontano, alle commissioni europee che minacciano sanzioni, alle organizzazioni sindacali che vogliono riacquistare peso ed autorità perduti.

L'inefficienza e l'incapacità di affrontare la crisi dei porti non si combattono con provvedimenti centralisti, che escludono gli enti locali e confermano la supremazia di burocrati ministeriali (essi stessi causa dei danni che sono chiamati a risolvere).

L'approvazione della minacciata delega contenuta nell'articolo 2 avrebbe contrastato con i rilievi mossi dalla Commissione lavoro e dal Comitato per la legislazione.

Il provvedimento, proprio per la fretta di cui parlavo prima, è privo dei pareri favorevoli delle altre Commissioni (Affari costituzionali e Politiche europee); pareri che furono estremamente critici al Senato. Rischiamo inoltre sanzioni da parte dell'Europa; chi approva questo provvedimento approssimativo, superficiale ed indegno di un paese che vuole entrare in Europa — così è stato giudicato — rischia, votando appunto a favore, di perdere ulteriormente credibilità. Non rispettate le esigenze di cambiamento, di novità, mostrando invece nostalgia per vecchi mezzucci da prima Repubblica, che evitano il confronto; mi riferisco al ricorso al decreto-legge.

Noi voteremo contro questo decreto, contro il ministro Burlando e contro l'arroganza del Governo. Non si può costringere la nostra forza politica, che pone come questione centrale l'indipendenza e l'autonomia degli enti locali, a votare contro un provvedimento che, per alcuni aspetti, meritava attenzione. Credo che anche questo sia indegno.

Il ministro Bogi oggi, su *Il Sole 24 ore* ricordava: «Meno decreti e più coordinamento». Mi chiedo: vale ancora la pena di crederci (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*)?

GIORGIO BOGI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento*. Forse sì.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Caveri. Ne ha facoltà.

LUCIANO CAVERI. Presidente, colleghi, mi asterrò su questo provvedimento. Scherzosamente, potrei dire che l'astensione è motivata dal fatto che si parla di mare, mentre la Valle d'Aosta, che rappresento, non ha sbocco al mare. In realtà mi asterrò perché questo disegno di legge di conversione contiene una norma piuttosto curiosa che riguarda le case da gioco.

È strano che in sede di conversione di un decreto-legge si affronti una materia così delicata che tanto ha impegnato la Camera nel corso delle passate legislature; io stesso ho partecipato ai lavori dei Comitati ristretti della Commissione attività produttive, che negli anni ha cercato di far fronte all'indicazione tracciata da una sentenza del 1985 della Corte costituzionale, che chiese esplicitamente una legge-quadro sulla materia, comprensiva anche dei casinò sulle navi.

Scopriremo certamente molto presto a chi addebitare tale novità e quali interessi si celino dietro una norma che consente l'apertura di case da gioco nel Mediterraneo, al di là delle acque territoriali, prima — nel testo del Senato — sulle navi adibite a crociera ed ora sulle semplici

navi passeggeri, che siano iscritte nel registro internazionale. Quindi, nessuna regola, nessuna concessione, nessun controllo, nemmeno sul personale: i *croupier* potranno essere di qualunque nazionalità. Inoltre, non si affrontano alcuni problemi connessi alle case da gioco, per esempio quelli relativi alla fiscalità. Le quattro case da gioco italiane attualmente hanno una forte imposta sugli spettacoli che comprende anche una tassa sulle vincite. Aggiungo che una buona parte delle navi che avranno tali casinò risulteranno costruite anche grazie ai congrui contributi pubblici per la cantieristica.

Esprimo pertanto stupore per il fatto che una materia delicata qual è quella delle case da gioco sia stata surrettiziamente affrontata in questa sede, in un aspetto importante, che in qualche maniera colpirà anche la legge che dovremo discutere. Infatti, si potrà certamente consentire l'apertura di nuove case da gioco; si potranno regolamentare in modo migliore quelle già esistenti; tuttavia, si dovrà anche tener conto del moltiplicarsi (probabilmente centinaia) di imbarcazioni le quali, uscite dal mare territoriale — come recita il provvedimento —, potranno agire in deroga alle leggi che vietano il gioco d'azzardo. Anzi, come ha ricordato Chincarini, tra breve verrà depenalizzato, tanto per rendere ancora più complessi i controlli.

Per tali motivi, ritengo di dovermi astenere ed ho ritenuto di denunciare in Assemblea una vicenda che altrimenti rischiava di passare sotto silenzio, mentre invece è emblematica. Ripeto, tra poche settimane, quando la legge entrerà in vigore, vedremo chi azzannerà questo osso così succulento che si è consentito di introdurre nel provvedimento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Armani. Ne ha facoltà.

PIETRO ARMANI. Signor Presidente, il gruppo di alleanza nazionale apprezza particolarmente l'articolo 1 del decreto-legge, che istituisce il registro delle navi

adibite alla navigazione internazionale. Se fosse stato solo per questo aspetto del provvedimento il gruppo di alleanza nazionale avrebbe addirittura votato a favore, o si sarebbe astenuto. Purtroppo, come spesso avviene, il Governo vuole fare le nozze con i fichi secchi, come si dice in gergo a Roma, e quindi ha voluto infarcire il disegno di legge di conversione di un decreto-legge, emanato a fine dicembre, di nuove norme assolutamente estranee alla logica del provvedimento, sostanzialmente stravolgendolo. Lo ha stravolto, in particolare, per quanto riguarda le coperture.

Come Commissione bilancio — della quale faccio parte — questa mattina ci siamo soffermati sul problema delle coperture le quali, Presidente, sono addirittura avventurose. Esse sono infatti affidate al fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali — tra l'altro in gestione commissariale —, che si è scoperto avere una disponibilità, al 31 ottobre 1997, di 350 miliardi, quando i problemi di copertura interessano un ammontare molto superiore. A questo punto ci si domanda, ad esempio, se per quanto riguarda la copertura di spese in conto capitale o per l'escavazione dei porti debbano essere i lavoratori dipendenti con i loro contributi a partecipare a questo finanziamento. Vedete dunque, colleghi, come i problemi di copertura di questo disegno di legge di conversione di un decreto-legge siano avventurosi.

Ma il problema non è solo questo. È stato soppresso l'articolo 2 del disegno di legge che affidava al Governo una delega assolutamente inaccettabile e bene ha fatto il collega Anedda, in sede di Comitato per la legislazione, a segnalare la necessità di questa soppressione che poi il Governo ha accettato.

Vi sono però altri aspetti. Ad esempio, l'articolo 8 del decreto-legge, nei commi da 1 a 4, dispone varie misure a sostegno del settore portuale, finalizzate a realizzare una riduzione del personale delle autorità portuali di Genova, Trieste e Napoli attraverso prepensionamenti dei dipendenti in esubero. Si tratta di un onere di più di 258 miliardi, a carico

sempre della solita gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, giacché si tratta di un aumento delle pensioni di anzianità, che è uno dei problemi che noi abbiamo ed avremo dopo l'ingresso in Europa, nonostante il Presidente del Consiglio Prodi ed il ministro Ciampi ci annuncino l'ingresso a maggio in Europa come l'apertura verso prati in fiore.

Ebbene, noi ci domandiamo se questa copertura di 258 e passa miliardi verrà finanziata come sono state finanziate finora molte operazioni assistenziali dell'INPS, attraverso anticipazioni del Tesoro, in modo che l'INPS stessa si indebiti verso il Tesoro e, a posteriori, nonostante la legge del 1989 che istituisce la gestione autonoma per l'assistenza, si sistemi la partita contabile come debito di bilancio, sostanzialmente occultando così alla Comunità europea questo debito.

Infatti questo debito, se è di tesoreria e figura come debito dell'INPS, evidentemente non appare come debito di bilancio. Quindi facciamo i giochi di bussolotto, caro Presidente!

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LUCIANO VIOLANTE (*ore 17,55*)

PIETRO ARMANI. Vi sono poi una serie di norme — quelle dell'articolo 8, commi 9 e 11, e dell'articolo 9, comma 2 — che introducono modificazioni e consolidamenti di residui passivi.

Sulla sistemazione dei residui passivi, nel senso di separare il grano dal loglio e cioè di mantenere in vita quelli che hanno un fondamento, cancellando quelli che viceversa non lo hanno, vi è stata la grancassa del Governo. Peraltro una proposta in tal senso era stata avanzata dal Polo per le libertà con emendamenti alle finanziarie per il 1996, per il 1997 e per il 1998, che sono stati però respinti dalla maggioranza che oggi invece introduce — e finalmente — un provvedimento di riduzione dei residui passivi di 7-8.000 miliardi. Ebbene, qui troviamo il Ministero dei trasporti che consolida dei re-

sidui passivi con le norme alle quali ho fatto riferimento.

In Commissione bilancio abbiamo avuto la sorpresa di sentire il sottosegretario per il tesoro, onorevole Macciotta, dichiarare che si fida del Ministero dei trasporti e che, quindi, accetta il consolidamento dei residui, nonostante una direttiva del Presidente del Consiglio che introduce una sistemazione degli stessi, discriminando tra quelli che devono restare e quelli che, viceversa, devono essere cancellati.

Colleghi, è evidente che il provvedimento è estremamente avventuroso dal punto di vista delle coperture.

Vorrei poi fare un cenno ad alcune altre norme, tra le quali quella contenuta nel comma 7 dell'articolo 9, che introduce la realizzazione di un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali, prevedendo che i contratti, le convenzioni e le transazioni fino all'importo di un miliardo vengano approvati direttamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme sulla contabilità generale dello Stato. Abbiamo appena approvato la riforma del bilancio dello Stato e già prevediamo norme che la *by-passano!* Dobbiamo metterci d'accordo: o approviamo la modifica del bilancio e poniamo limiti e paletti intorno ad esso, oppure scavalchiamo allegramente le norme di contabilità.

Questi aspetti sono particolarmente rilevanti. Ad essi se ne aggiunge un altro che emerge dal disposto del comma 8 dell'articolo 9, che prevede una proroga del famoso fondo in liquidazione per la gestione dei lavoratori portuali, il quale dovrebbe decadere nel 2000, ma che viene finanziato con ulteriori 156 miliardi fino al 2001.

Sempre nell'ottica della riforma del bilancio vorrei domandare al Governo se sia opportuna una proroga di quel fondo, dato che si tratta di una contabilità speciale con gestione fuori bilancio: non avevamo abolito le gestioni fuori bilancio con l'approvazione della riforma delle norme sulla contabilità?

Per queste ragioni credo che i deputati del gruppo di alleanza nazionale debbano, nonostante l'introduzione del registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, esprimere un voto contrario su questo provvedimento che, fra l'altro, introduce norme che potrebbero non avere copertura in relazione alle prospettive del nostro ingresso nella moneta unica (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Presidente, voglio rubare solo pochi minuti per svolgere la mia breve dichiarazione di voto, che vuole essere molto semplice ma anche molto chiara.

Il gruppo di forza Italia si asterrà sul provvedimento in esame, coerentemente con la posizione che ha già tenuto presso il Senato della Repubblica, per due ordini di motivi, molto semplici e molto chiari.

In primis, perché la norma fondamentale del decreto-legge, quella relativa all'introduzione del doppio registro, è stata condivisa da tutti i gruppi politici, compreso il nostro, e già da tempo in Commissione si discuteva sulla necessità di introdurre una legislazione finalizzata a far sì che il nostro naviglio non fosse costretto, per rimanere sul mercato, a recarsi presso porti di paesi stranieri in cui le condizioni offerte agli armatori sono sicuramente più agevoli sotto il profilo del trattamento economico e finanziario. Quindi, l'esigenza di introdurre questa norma era un dato di fatto ormai acclarato e riconosciuto, ripeto, da tutti i gruppi, incluso il nostro.

In secondo luogo, abbiamo assistito per l'ennesima volta all'effetto « locomotiva » (visto che parliamo del tema ferroviario, oggi tanto di moda) di un provvedimento che tutti ritenevano necessario per il paese, al fine di inserire all'interno dello stesso una serie di norme sicuramente non necessarie, non urgenti e per molti versi anche di piccolo cabotaggio e di

bassa clientela locale. Noi ci opponiamo a queste norme e il Comitato per la legislazione ha espresso in questo senso un parere autorevole e confortante. Di conseguenza, oggi la nostra Assemblea si trova a deliberare su un provvedimento che contiene norme sicuramente volute e necessarie al paese, ma anche una serie di provvedimenti che nulla hanno a che vedere con l'oggetto del decreto-legge e sulla cui necessità ed urgenza avremmo da dire molte cose, che peraltro non elencherò per dovere di sinteticità.

Ciò che voglio lasciare agli atti e che vuole essere una sorta di buona intenzione per il futuro dei nostri rapporti con il Governo e con la maggioranza è il fatto che il nostro gruppo non accetterà più che all'interno dei decreti-legge (i cui tempi di discussione ormai, vista la non reiterabilità, sono assolutamente ristretti) ed anche dei disegni di legge di iniziativa governativa (e su questo in Commissione combatteremo le nostre battaglie) siano inserite disposizioni che nascono da esigenze che attengono a conflitti di carattere strettamente localistico. Infatti, non è assolutamente ammissibile che il Parlamento si riduca a discutere su disposizioni di questo tipo. Non possiamo portare i dibattiti che si svolgono nei consigli comunali, per quanto importanti, all'interno dei dibattiti che avvengono nelle nostre istituzioni e in Parlamento; non possiamo portare le dispute di un sindaco all'interno del provvedimento in esame, come è avvenuto con riferimento al comma 2-bis dell'articolo 10, introdotto al Senato. Con lo stralcio relativo ad un altro provvedimento che era all'attenzione della Camera, l'atto Camera n. 4240, recante interventi nel settore dei trasporti, improvvisamente il legislatore italiano ha sentito la necessità di modificare la legge n. 211 del 1992 ed ha previsto la possibilità di accedere ai fondi contemplati da questa legge per la realizzazione e la costruzione di tranvie, però non più veloci. Questo fondo prevedeva che potessero essere finanziate nel sistema della mobilità urbana linee ferroviarie cittadine con certe caratteristiche predefinite (per questo era stato acceso il

fondo); oggi invece il Parlamento ha sentito la necessità e l'urgenza di decretare in materia e di prevedere che a questo fondo possano accedere indiscriminatamente tutti gli enti locali, anche quelli che decidano di non fare una tramvia con le caratteristiche che il legislatore aveva adeguatamente individuato sei anni fa. Se ciò fosse frutto di un ragionamento politico per la revisione della legge n. 211 sarebbe logico che il Parlamento intervenisse per modificare la normativa. Ma questo — come a tutti noi della Commissione è noto ed evidente — nasce dalla spinta di un solo sindaco che, contro il volere di tutta la città (che ha chiesto addirittura un referendum per non addivenire a questa determinazione di cui il sindaco ha fatto la sua bandiera, una questione di vita o di morte con la quale identificare il suo mandato come primo cittadino di un comune importante, capoluogo di provincia), chiede la costruzione di una tramvia che andrà a deturpare il centro storico di un comune del nord Italia, del Veneto (non ne faccio il nome perché non è il caso di aprire questioni di carattere personale). Ebbene, per la sola volontà di un sindaco il Parlamento si mobilita ed inserisce nel corpo di un decreto-legge la norma *ad hoc*.

Siamo contrari a questo modo di legiferare e rivolgiamo un caldo invito al Governo ed alla maggioranza. Se vogliamo confrontarci su grandi temi la sede è sicuramente quella del Parlamento; si individui la materia e su di essa si apra un serio e doveroso dibattito. Ma se i decreti-legge, se i provvedimenti di spesa, sotto qualsiasi forma si presentino, debbono diventare per questa maggioranza e per questo Governo il motivo di piccole e basse clientele locali ed all'interno di essi si ritiene di inserire una serie di iniziative che nulla hanno a che vedere con il provvedimento in esame, ebbene ritengo che non sia questo il modo di fare leggi e di comportarsi nelle aule parlamentari. Rifiutiamo questo modo di agire con fermezza e la buona volontà che ha oggi consentito — con un atteggiamento responsabile dei gruppi di opposizione —

l'approvazione da parte di questo ramo del Parlamento di un importante provvedimento non deve apparire agli occhi della maggioranza e del Governo come un atto di debolezza, ma solo come un atto di responsabilità. Il Governo si assuma, da oggi, la responsabilità degli atti che presenta in Parlamento, delle iniziative che presenta alla Commissione, perché da oggi porremo la massima attenzione a tali provvedimenti e non permetteremo più che, anziché fare leggi, si affrontino questioni semplici, di bottega.

Annuncio pertanto il nostro voto di astensione sul provvedimento, con l'augurio che vengano stabiliti con la maggioranza e con il Governo rapporti diversi. Così infatti, a mio modo di vedere, si fa un uso corretto del mandato che abbiamo tutti ricevuto per rappresentare il paese e le istituzioni in questo Parlamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà.

EDUARDO BRUNO. Per quanto riguarda le valutazioni di carattere generale faccio riferimento a quanto espresso in sede di discussione generale. Volevo soltanto precisare che è per noi molto importante il fatto che oggi in questa sede sia stato accolto il nostro emendamento riferito all'articolo 3. Debbo dare atto della ragionevolezza e del senso di responsabilità dimostrati da tutta la maggioranza; anche con il contributo del presidente Innocenti, siamo riusciti a superare quella riserva espressa al Senato con il nostro voto di astensione. È per questo che, a nome dei deputati del gruppo di rifondazione comunista, dichiaro il nostro voto favorevole sul provvedimento.

PRESIDENTE. La ringrazio per la sinteticità, onorevole Bruno.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Stajano. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, sarò anch'io adeguatamente breve,

vista la necessità di condurre in porto — è il caso di dirlo — questo provvedimento, che concerne il comparto marittimo.

La soddisfazione per l'approvazione di questo provvedimento, devo dirlo subito, è grande per quanto riguarda l'istituzione del registro internazionale, ma assai meno grande, anzi direi del tutto inesistente, per quanto attiene complessivamente all'impianto del provvedimento stesso. Ci troviamo di fronte ad un progetto di legge esemplarmente indicativo di come si possa, in un unico contesto, approvare disposizioni estremamente disomogenee, talvolta addirittura contraddittorie, come accade almeno in un passaggio, con riferimento alla prima affermata e poi negata possibilità di iscrizione nel registro internazionale delle navi che esercitano la pesca.

Il progetto di legge contiene inoltre una serie di provvedimenti che si sarebbero potuti adottare con altro strumento normativo, di carattere secondario.

Infine, si tratta di un provvedimento che, nelle sue varie articolazioni, contiene molte inesattezze, mi dispiace dirlo, dal punto di vista semantico. È un provvedimento che richiederà una paziente opera interpretativa da parte della magistratura amministrativa e delle altre magistrature che si troveranno ad elaborarvi una giurisprudenza complessa.

Si apportano modifiche a quasi tutto quello che si poteva modificare, da ultimo anche alle norme penali in materia di case da gioco e di penalizzazione del gioco d'azzardo. Con la disposizione che è stata inserita — ambigua nella formulazione — si consente di fatto l'esercizio dell'attività di gioco d'azzardo su tutte le navi passeggeri, a poche miglia dalle nostre coste, fuori dalle acque territoriali. È una disposizione che poi obbligherà il Parlamento — me lo auguro — a porre mano alla disciplina generale del gioco d'azzardo, non sussistendo più, a questo punto — come ebbe modo di affermare anche la Corte costituzionale —, controindicazioni all'estensione delle disposizioni

di eliminazione della pena anche ad altri siti, che hanno da tempo formulato richieste in questo senso.

Le sparse disposizioni cui ho fatto cenno danno atto, nel contempo, di due cose, una delle quali riguarda il Parlamento e l'altra il Governo. La prima è questa: per il solo fatto che alcune norme sono state sussunte in un decreto-legge sono diventate improvvisamente indispensabili; ciò che da sei mesi non riusciva a passare in Parlamento — il doppio registro e i prepensionamenti nelle autorità portuali —, non appena è stato inserito in un decreto-legge è diventato improvvisamente intoccabile. Mi compiaccio per questa attività salvifica che il Governo attribuisce meritatamente a sé stesso, alla prova dei fatti, ma mi stupisco molto del comportamento dei gruppi parlamentari che, a seconda dei casi, ostacolano o fluidificano il percorso delle disposizioni, senza tener conto della loro omogeneità o disomogeneità ontologica. Vorrei ad esempio che mi venisse spiegato da alcuni gruppi della maggioranza cosa rese impossibile per sei mesi l'approvazione delle disposizioni relative ai prepensionamenti nelle autorità portuali e cosa la renda, invece, possibile oggi, con una rapidità apprezzabile, ma con una non apprezzabile valutazione del progresso ritardo. È evidente che queste considerazioni valgono per molte altre opposizioni, anche per quella parte della maggioranza che spesso si struttura in termini oppositivi. Per esempio, alcuni atteggiamenti di rifondazione comunista vanno certamente interpretati e valutati, a mio avviso, in un contesto che non può non destare preoccupazione.

PRESIDENTE. Fuori dai tempi delle dichiarazioni di voto, peraltro.

GIACOMO GARRA. Fanno il solito teatrino!

MAURA COSSUTTA. E voi fate le marionette!

ERNESTO STAJANO. Sì, signor Presidente, mi attengo a questo tema, ma non

posso tacere alcune considerazioni che riguardano — e parlo come rappresentante, oltre che del mio gruppo, anche del Parlamento — responsabilità di carattere istituzionale. Occorre trovare una quadra tra il meccanismo che indubbiamente tiene conto delle esigenze del Parlamento e le altrettanto legittime esigenze del Parlamento di licenziare provvedimenti di cui si possa — signor Presidente, lei ne è ben consapevole perché è sicuro interprete di questa esigenza — andare fieri anche dal punto di vista formale oltre che sostanziale.

Credo che l'approvazione di un provvedimento di questo genere veda la legittima soddisfazione di vederne concluso l'iter, soddisfazione mitigata dalle considerazioni che ho formulato. Spero che questa sia un'occasione di riflessione per tutti, per comprendere che l'omogeneità nella normazione, la qualità della stessa, la capacità di renderla comprensibile ai cittadini deve essere sempre un valore per tutti, un valore metodologico che talvolta è anche più importante del riuscire a condurre in porto un provvedimento importante come questo.

PRESIDENTE. Onorevole Stajano, non volevo intervenire nel merito della sua dichiarazione. Dicevo scherzosamente che il tempo impiegato dal collega di rifondazione comunista per la dichiarazione di voto non era tale da integrare gli estremi di un'opposizione particolarmente grave.

ERNESTO STAJANO. Non era nella specie.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tuccillo. Ne ha facoltà.

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, questo provvedimento costituisce un nuovo tassello nella riforma del sistema dei trasporti, una riforma già avviata in diversi altri settori da questo Governo. Il doppio registro per la navigazione, in particolare, costituisce una condizione indispensabile di pari oppor-