

sulla trasparenza, sul rispetto delle regole, sulla sicurezza, sulle normative previdenziali e su quelle che prevedono il divieto di intermediazione di manodopera. Necessita inoltre di iniziative di qualificazione nei confronti di imprese nazionali dell'indotto, spesso di dimensioni medio-piccole, che forniscono beni e servizi ai cantieri navali. Si tratta di circa 700 aziende, che impegnano circa 20 mila unità, rispetto alle quali è opportuno sollecitare elementi di aggregazione.

Una modifica apportata dalla Commissione riguarda la riduzione dal 30 al 25 per cento del peso complessivo dello scafo la cui lavorazione non può essere data in appalto sia ad imprese nazionali (in questo caso l'impresa appaltante riceve contributi), sia ad imprese con sede fuori dal territorio UE (in questo caso i contributi non sono ammissibili). La riduzione concordata dalla Commissione non è significativa dal punto di vista dell'entità, ma è utile per indicare un indirizzo che intende incrementare lavoro e occupazione all'interno del nostro paese. La tutela del lavoro e dei lavoratori è stata oggetto di un importante dibattito in Commissione: a questo fine sono state previste procedure di trasparenza, con la necessità di comunicazione da parte delle imprese appaltanti alle direzioni provinciali del lavoro, agli istituti previdenziali, alle associazioni datoriali e sindacali delle imprese, della forza lavoro e dei contratti collettivi applicati. La Commissione ha inteso rendere coercitiva questa norma ed ha previsto in caso di inosservanza da parte delle imprese la loro esclusione dai contributi.

Sempre a tutela dei lavoratori e dell'occupazione nel nostro paese, la Commissione ha introdotto, all'articolo 7, interventi di formazione professionale per favorire l'occupazione nell'industria navalmecanica, che spesso denuncia l'assenza nel nostro paese di alcune figure specialistiche pure necessarie.

L'articolo 4 prevede meccanismi che evitano lo scollamento tra lo sforzo delle imprese per gli investimenti e la tempestività nella concessione dei contributi da parte dello Stato. L'articolo 5 assegna

invece al Cetena e al Cofir risorse a favore della ricerca navale, che la Commissione ha ridotto a beneficio, per esempio, di altri interventi, come la formazione professionale (e deve trattarsi di una ricerca legata anche a discipline di interesse per la navigazione marittima e fluviale). L'articolo 6 modifica la legge n. 30 riguardo all'escavazione di porti. L'articolo 8 prevede invece il potenziamento dei mezzi atti allo svolgimento di attività di vigilanza, soccorso e ricerca. In particolare, cito il tema delle capitanerie di porto, i cui mezzi navali risultano obsoleti in larga misura; si tratta di unità che hanno 30-35 anni di età e dotati di tecnologie non adeguate a svolgere gli importantissimi compiti di sicurezza che loro competono per quanto riguarda la navigazione in mare. Le questioni della sicurezza, infatti, sono al centro dell'attenzione della Commissione, che ha promosso anche un'indagine conoscitiva sulla sicurezza nel campo dei trasporti, per quanto riguarda la *Moby Prince*, e quindi si è soffermata molto anche su questi problemi.

Particolarmente significativi per lo sviluppo del settore marittimo risultano gli articoli 9 e 10, introdotti dalla Commissione, che ha recepito, migliorandole, proposte del Governo. I due articoli prevedono risorse interessanti per programmi di opere portuali e interportuali, oltreché per interventi di risanamento del sistema idroviario padano-veneto. Si tratta, come i colleghi ben sanno, di opere necessarie per costruire una rete logistica necessaria al rilancio dell'economia marittima nel nostro paese. È noto a tutti che fra le ragioni che hanno determinato storicamente la prevalenza dei porti del nord Europa rispetto ai porti del nostro paese vi sono sicuramente le maggiori dotazioni infrastrutturali, su cui in passato gli Stati — parlo di altri paesi — sono intervenuti in maniera massiccia. Sulla questione degli interporti, fondamentali per dar luogo alla catena logistica, come sui sistemi idroviari, il nostro paese sta scontando un ritardo storico, aggravato dalla casualità degli interventi e dall'assenza di programmazione.

La Commissione ha proposto dunque un controllo del Parlamento sui programmi (per 1.000 miliardi) di opere portuali stabilite dal ministro dei trasporti, su richiesta delle autorità portuali e marittime, nonché sul programma di interporto (per circa 346 miliardi), capace di attuare un riequilibrio modale, attraverso una equilibrata rete nazionale di infrastrutture interportuali, su cui tra l'altro il Parlamento stesso ha formulato atti di indirizzo specifici, mentre per gli investimenti che riguardano il sistema idroviario padano-veneto viene evidenziato il ruolo primario delle regioni e il contributo degli enti locali.

La Commissione ha assunto anche il problema importantissimo dello squilibrio delle opere infrastrutturali esistente fra nord e sud ed ha riservato il 40 per cento delle risorse per i porti e per gli interporti, appunto, alle regioni dell'obiettivo 1, in modo da creare una situazione di maggiore equilibrio e le condizioni per un rilancio di questa parte del nostro paese, oggi al centro del dibattito politico.

L'articolo 11, introdotto dalla Commissione, favorisce la commercializzazione dei prodotti nazionali della nautica da diporto e individua quindi norme in sintonia con quelle comunitarie. Gli articoli 12 e 13, introdotti dalla Commissione, risolvono alcuni problemi tecnici relativi alla legge n. 30. Con l'articolo 15, introdotto dalla Commissione, si incrementano le risorse per il piano di informatizzazione del Ministero, intervento necessario se si pensa per esempio ai sistemi VTS. L'articolo 16 infine contiene le norme di copertura finanziaria.

Conclusivamente, l'entità delle risorse e la qualità degli interventi inseriti nel provvedimento ne evidenziano tutta l'importanza in un settore, quello dell'industria marittima, in evoluzione positiva nel nostro paese, ma a rischio di competitività negli scenari del moderno mercato globalizzato, che ha bisogno dunque di politiche atte ad accrescere la capacità competitiva, per accrescere lavoro e occupazione.

Auspico dunque che la Camera proceda rapidamente all'approvazione del provvedimento (*Applausi dei deputati dei gruppi dei democratici di sinistra-l'Ulivo e dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, ringrazio preliminarmente l'onorevole Biricotti per il lavoro svolto in Commissione. Il provvedimento da lei illustrato interviene in una congiuntura estremamente favorevole del mercato nei settori della cantieristica e della navalmeccanica. L'enorme crescita della domanda di nuove navi crea per le imprese grandi ed importanti opportunità, ma anche una concorrenza esasperata alla quale è necessario che le nostre aziende si adeguino. Il pericolo maggiore, come è noto, viene innanzitutto dall'area del sud-est asiatico e in particolare dalla Corea, dove il regime di deregolamentazione del mercato del lavoro crea condizioni di grande vantaggio alle imprese che operano in quelle regioni e mettono in difficoltà ed in affanno le nostre aziende.

Questo provvedimento nasce comunque (lo ha ricordato la collega Biricotti) principalmente nell'ottica di rafforzare e sostenere, in linea con la normativa europea ed in attesa che si dia attuazione agli accordi OCSE, le imprese del nostro paese, che specie negli ultimi anni — vale la pena ricordarlo — si sono collocate fra quelle leader del mercato mondiale. Il provvedimento non si limita infatti a prevedere il rifinanziamento delle leggi di sostegno alle imprese, ma si sforza anche di favorire nel settore tutti i meccanismi di flessibilità nel processo produttivo atti ad ottimizzare i risultati ed a ridurre i costi.

Come in tutti i processi di ristrutturazione, anche in questo settore si producono conseguenze dolorose sul piano occupazionale, per la necessaria contrazione di organici; ma queste misure sono a loro volta ampiamente compensate da un'indubbia crescita occupazionale che il provvedimento favorisce nell'indotto.

La logica della flessibilità produttiva per una quota che il provvedimento individua nel 25 per cento della produzione degli scafi, con possibilità di esternalizzare alcune lavorazioni, è un altro dei punti forti di questo provvedimento. Le imprese (che possono anche non essere iscritte all'albo) devono avere i requisiti e le adeguate strutture realizzative.

Il problema della trasparenza degli appalti è stato uno dei punti di maggiore discussione in Commissione. Noi abbiamo accettato la flessibilità, ma abbiamo ritenuto che debba essere accompagnata dalla salvaguardia della trasparenza degli appalti, nonché dalle norme di sicurezza e dalle misure sui rapporti di lavoro del personale occupato nelle imprese appaltatrici.

Il provvedimento, inoltre, si preoccupa di creare le condizioni normative e regolamentari (ricordo in particolare l'articolo 4) per superare lo scollamento tra le anticipazioni delle imprese e la concessione dei contributi statali, che anche nel recente passato ha gravato in modo insopportabile sulle aziende.

Il disegno di legge, già positivo per i settori della cantieristica e dell'armatoria, si è trasformato nel corso dell'esame in un vero e proprio provvedimento organico per tutto il settore marittimo.

In Commissione il Governo — recependo anche talune indicazioni dei gruppi — ha proposto una serie di integrazioni. Alcuni interventi vanno a sostegno della nautica da diporto, della commercializzazione, delle strutture di servizio e di controllo, delle capitanerie di porto. Il profilo più significativo di integrazione riguarda il settore portuale ed interportuale. La decisione di stanziare 1.000 miliardi per le infrastrutture portuali del paese costituisce un fatto di grande rile-

vanza e trasforma questa proposta in un provvedimento organico per tutto il settore degli scambi e del commercio marittimo.

Nell'ambito di queste scelte coraggiose messe in atto dal Governo ci si è premurati anche di stabilire che gli investimenti siano destinati ai progetti esecutivi, per evitare che le risorse restino incagliate in procedure non chiare o finiscano per essere comunque utilizzate in modo sbagliato.

Il gruppo dei popolari e democratici segnala con estremo favore la scelta maturata in Commissione di destinare agli interporti del Mezzogiorno il 40 per cento delle risorse relative ai porti.

Di fronte al processo di globalizzazione del mercato ed alla presenza di cicli congiunturali, l'industria cantieristica deve accelerare sempre di più — soprattutto attraverso il sostegno dello Stato — i processi di adeguamento strutturale ed operativo in modo da sapersi confrontare con le regole della libera concorrenza. Riteniamo che il provvedimento vada nella direzione indicata e che, se approvato, potrà segnare un passo in avanti verso l'ammodernamento ed il rilancio complessivo del settore.

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il settore navalmecanico mondiale è da anni connotato e caratterizzato da una situazione di mercato non trasparente: misure che influenzano negativamente la concorrenza, quali contributi e sovvenzioni al settore nei paesi europei e in estremo oriente; gli aiuti introdotti; pratiche sleali in materia di prezzi e situazioni di costo del lavoro, pur esse distorsive della competizione.

La Comunità europea, con le direttive sesta e settima, ha inteso evitare taluni di questi effetti, adottare politiche selettive per la ristrutturazione del settore, massimali comuni per gli aiuti alla produzione, una politica di sostegno rigorosa e selettiva in ambito infracomunitario, distin-

guendo tra aiuti alla produzione ed aiuti alla ristrutturazione (questi consentiti) ed aiuti alla riparazione (questi non consentiti).

L'accordo OCSE del 21 dicembre 1994 è stato ratificato dall'Unione europea fin dal dicembre 1995, ma non è ancora stato ratificato dagli Stati Uniti e dal Giappone per ragioni interne alle rispettive industrie cantieristiche: la prima, perché è industria tutta ex militare da convertire; la seconda, quella giapponese, per altri riflessi e profili.

Per tale ritardo l'Unione europea ha previsto che restino applicabili le disposizioni di sostegno al settore in ambito comunitario, tutto secondo la disciplina delle citate direttive sesta e settima recepite nel nostro ordinamento con le leggi n. 234 del 1989 e n. 132 del 1994.

Il provvedimento licenziato dal Senato risponde, in linea di massima, alle direttive e agli scopi delle stesse. Tuttavia l'analisi dettagliata del provvedimento e soprattutto l'iter che esso ha avuto in Commissione trasporti della Camera, gli stravolgimenti che ha subito e quindi la forma con cui approda in aula, impongono una serie di considerazioni e riflessioni che non posso esimermi dal manifestare.

Il disegno di legge arriva dal Senato composto di sette articoli; in quest'aula giunge composto di ben sedici articoli. È evidente che al raddoppio delle norme corrisponde una vera e propria profluvie di questioni nuove, di aggiunte, modifiche e rimpolpamenti che ne hanno stravolto la natura originaria di provvedimento di sostegno alla cantieristica e alla ricerca nel settore navale...

Nessuno scandalo, si badi bene. Certo è che il provvedimento varato per sostenere le costruzioni navali, le imprese navalmeccaniche, il credito navale ed il fondo centrale di garanzia; per favorire nuove modalità di gestione dell'impresa navalmeccanica con subappalti, con associazioni di imprese ed altro; per riequilibrare i colpevoli ritardi nella erogazione delle rate di contributo alle imprese; per favorire la ricerca scientifica e per poten-

ziare i mezzi navali ed aerei dedicati al salvamento e al pattugliamento, come illustrato nell'articolo 6 del provvedimento originario; certo è, dicevo, che questo provvedimento esce arricchito — è proprio il caso di dirlo: *absit iniuria verbis*, viste le norme di spesa che sono state infilate in aggiunta a quelle che già vi erano — di altri provvedimenti di spesa o di natura ordinamentale.

Modifiche plurime alla legge n. 30 del 1998, istitutiva del registro internazionale: per lo più si tratta di aggiustamenti tecnici che abbiamo condiviso nella sostanza; dovremo forse dire qualcosina della forma. Mi piace leggere in quest'aula l'articolo 3, comma 5, che recita testualmente: « Le imprese che eseguono lavori di costruzione o di trasformazione navale, per i quali venga richiesto il contributo (...), che affidano parte delle lavorazioni in appalto sono tenute a comunicare alle competenti direzioni provinciali del lavoro ed agli istituti previdenziali, nonché alle associazioni datoriali e sindacali territorialmente competenti, (...), l'elenco nominativo delle imprese, nonché la consistenza della forza lavoro impiegata ed i contratti collettivi applicati da tali imprese, come da queste comunicato ». Nemmeno nel socialismo reale si chiedevano queste cose alle imprese per dar loro un contributo !

So che in Commissione è stato pagato un prezzo per le pretese di rifondazione comunista. È un controllo insopportabile quello sulle imprese che eseguono i lavori affidandosi anche a subappalti che sono perfettamente legittimi nel nostro ordinamento, da sempre. Non si capisce perché per creare un po' di trasparenza, come diceva prima il collega Merlo, si adotti questo meccanismo così farraginoso e compressivo della libertà di impresa.

Da cosa emerge la trasparenza in questa serie di obblighi e di comunicazioni che sono un po', alla fine, come le dichiarazioni antimafia per chi partecipa agli appalti? Sono dichiarazioni di parte, e state tranquilli che il mafioso non ha

alcuna difficoltà a recarsi al comune per fare la dichiarazione di non essere mafioso.

Stavo dunque parlando di queste ulteriori implementazioni nel provvedimento: corsi formativi di manodopera (ancora soldi da spendere); unità operativa alla Guardia di finanze (un provvedimento, questo sì, da condividere); mille miliardi all'autorità portuale per operare infrastrutturali. A quest'ultimo riguardo è doverosa un piccola digressione. Il provvedimento era stato proposto dal Governo per un ammodernamento — ma con una dizione assai generica — prevedendo la facoltà del ministro di fare questo piano sulla base dei progetti che sarebbero stati presentati dall'autorità portuale. Non vi era però uno specifico richiamo alla infrastrutturazione dei porti. Noi rivendichiamo con forza la nostra fermissima volontà, per altro accolta dal Governo e in particolare dal ministro competente, di precisare nel provvedimento (e su questo saremo molto vigili ed attenti) che questi mille miliardi sono destinati ai porti (di cui il 40 per cento ai porti del sud). Tali soldi devono essere impiegati per fare i porti, per fare le banchine di difesa foranea, per ampliarne la grandezza, la ricettività, per ampliare sulle banchine gli spazi ricettivi dei *container* e dei magazzini, e non per fare quello che già molte autorità portuali megalomani hanno in mente, ossia di prendere le vecchie sedi dei consorzi del porto, che avevano una struttura sufficiente e che ce l'hanno tuttora per chi vuole lavorare e non fare il megalomane, e progettare, all'interno dei porti, grandi ricostruzioni delle sedi delle autorità portuali prevedendo megauffici per il presidente, per il segretario generale, ed anche per gli usceri. Su tutto questo, lo ripeto, saremo molto attenti e vigili.

Il Governo ha lo stesso dovere che abbiamo noi di essere attento e vigile su questi aspetti perché vi sono già dei pessimi segnali sulla base delle informazioni che abbiamo. Chiediamo pertanto al Governo di vigilare affinché i soldi ven-

gano spesi nei porti, per porti e per implementare il traffico e non le manie di grandezza.

Sappiamo di autorità portuali che fanno lo *sponsor* delle squadre di calcio, di pallanuoto, che fanno viaggi a Miami per far conoscere il porto magari in lande lontane; ma alla fine si tratta della solita gitarella di buona memoria. Si vede che in questo paese il vizio non si perde (*Commenti*)! È così, caro collega, non mi interrompere su questo punto, perché quando vorrai ti farò vedere la documentazione da cui risulta come le autorità portuali hanno cominciato ad imparare a buttare i soldi per scopi di questo genere.

Nel provvedimento che era nato per i cantieri, sono previste la separazione dell'interporto Marciianise-Nola, la soppressione di Lacchiarella, altri soldi per gli interporti nuovi e il rifinanziamento della legge n. 240.

Il sistema idroviario padano-veneto è « infilato » in questo provvedimento e non si sa bene per quale motivo. Poc'anzi la collega relatrice ha parlato delle licenze per le unità da diporto, le quali serviranno per favorire e agevolare il commercio; sono previste altre « marchiature », altre farragini, altra burocrazia, questioni assicurative, un passo avanti provvisorio per le navi in corso di cancellazioni dai registri esteri, la nuova tabella per gli ufficiali delle capitanerie di porto. Mi fermo qui perché, come risulta chiaro da quanto fin qui ho detto, ci troviamo dinanzi ad un zibaldone che dobbiamo « digerire » per le ragioni che adesso dirò.

Ci sono questioni anche di tecnica legislativa. Debbo prendere per un attimo in considerazione l'articolo 6 di questo provvedimento che recita: « All'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, sono apportate le seguenti modifiche: a) al comma 6, le parole da: "di cui" fino a: "cantieri" sono soppresse; b) al comma 7, la parola: "acquisizione" è soppressa. Il programma di cui al comma 6 dell'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni,

dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

Questo è un modo criptico di fare legislazione. Io sono notaio e debbo dire che nemmeno noi notai siamo così sintetici e didascalici nelle nostre postille! Si tratta di norme di legge. Ci domandiamo, come abbiamo già fatto in altre occasioni, ma forse nella nostra Commissione la questione è maggiormente sentita perché si tratta di una Commissione tecnica nella quale si fanno continui rinvii alla legge, dove sia finito il Comitato per la legislazione? A quale scopo è stato istituito? Forse per dare una poltrona a quel pallido presidente che è il collega La Malfa? Domando ai componenti del Comitato perché non si sveglino, perché non operino affinché si approvino leggi più facili, più leggibili, più semplici, di più chiara interpretazione? Questa norma presenta una impressionante serie di richiami e quando verrà pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* potremo verificare quella che è una prassi costante del Parlamento che mette mano ad un provvedimento per farci altre cose. Si pubblica sulla *Gazzetta Ufficiale* un provvedimento di una pagina, di una pagina e mezza e poi la ripubblicazione con il testo di tutte le norme richiamate finisce per occupare una intera *Gazzetta Ufficiale*. Si tratta quindi di norme che finiscono per interessare unicamente gli studiosi e la burocrazia e per non essere leggibili per gli utenti.

Vi è quindi un effetto treno-*rubbish*-spazzatura. Si redige un provvedimento al quale il ministro Burlando ha l'abitudine di attaccare l'uno dietro l'altro una serie di carri sui quali mette tutto. È già successo con il provvedimento sul registro internazionale, si sta verificando adesso ed accadrà ancora. Questo ministro, che con i treni veri se la cava maluccio, con questi vagoni che appiccica ai provvedimenti in esame lo considero un vero funambolo, soprattutto se si tratta di spendere quattrini ed assegnare incarichi facendo lo schizzinoso quando gli fa comodo, *intelligenti pauca... intelligenti!*

Fatte queste doverose precisazioni, il nostro favore su questo provvedimento è assicurato nel prosieguo dei lavori. La situazione dell'industria cantieristica nazionale in genere lo richiede e lo impone. All'assemblea di Assonave del 1997 e a quella del 1998 è emerso un quadro per certi versi confortante e positivo, mentre per altri profili sono stati suonati diversi campanelli di allarme per l'aggressività commerciale dell'estremo oriente, la svalutazione dello yen e di altre monete, la recentissima tempesta che si è abbattuta sulle borse asiatiche, la fortissima flessione delle commesse militari in Italia anche se in questo provvedimento c'è un rilancio di una particolare tipologia di commessa militare per il finanziamento dei mezzi per le capitanerie di porto e per la Guardia di finanza, un certo *dumping* coreano, la crescita giapponese che ha fatto portare l'industria cantieristica dal 32 al 35 per cento della produzione mondiale. Insomma, la navalmeccanica in Italia vive una stagione difficile ma certamente non infelice.

Occorrerà intensificare la vigilanza sul naviglio sottostandard in termini di sicurezza, incentivare una politica di cooperazione tra le industrie cantieristiche e fra esse e la ricerca. Senza di ciò manca una vera politica industriale del settore e questo provvedimento potrebbe restare, come già avviene da un paio di anni un tamponcino o un pannicello caldo.

Il vero obiettivo dell'industria cantieristica — lo ricordiamo ancora, anche se lo dicemmo già in occasione dell'esame del provvedimento dell'anno scorso — non è e non può essere semplicemente una questione di erogazione di fondi. Occorreranno un fondo di garanzia europeo, uno speciale fondo per incentivare il cabotaggio e l'intermodalità, intensificare la guerra al sottostandard perché la sicurezza viene prima di ogni altra cosa, un'efficace applicazione del *port state control*, una politica di demolizioni basata sull'età del naviglio, una nuova politica europea della Commissione basata in gran parte sui principi anzidetti.

Mi si consenta, signor Presidente, prima di chiudere queste brevi note sul provvedimento che stiamo esaminando, di esprimere ed anticipare — cosa che verrà fatta anche domani — il nostro disappunto per la decisione che la Commissione europea assumerà domani su Malpensa 2000. Che c'entra Malpensa 2000 con il provvedimento che stiamo esaminando oggi? Noi, pur nella consapevolezza delle gravi incertezze mostrate dal Governo e di qualche furbizia di troppo certamente originata da talune astuzie del commissario Kinnock mascherate ed abilmente camuffate di un sedicente e saccente rigore, riteniamo con quello alla nostra attenzione di dover dare al Governo un segnale di intelligente esame dei provvedimenti. Tenere un atteggiamento diverso oggi sarebbe come sparare sulla Croce rossa, considerato il momento di difficoltà di questo Governo.

Se voteremo questo provvedimento, ciò avverrà solo per evitare alle nostre imprese cantieristiche ed a quelle armatoriali una posizione di debolezza per esse insostenibile sul mercato e quindi per evitare ulteriori aggravii alla piaga della disoccupazione che la politica di questo Governo ha aggravato e aggraverà sempre più, annaspando in mille invenzioni, proposte risibili e impraticabili.

Tra le tante questioni, le 35 ore busano alla porta del destino come l'attacco della quinta di Beethoven. Lo ascolti, Prodi, sono convinto che le farà bene.

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

EUGENIO DUCA. Onorevole Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, il disegno di legge che ci apprestiamo ad approvare domani può dare un contributo positivo al settore dell'economia marittima, fluviale e portuale, all'occupazione di migliaia di lavoratori, al lavoro delle imprese del settore, siano esse cantieristiche, armatoriali o legate alla movimentazione delle merci.

Il lungo periodo trascorso dalla presentazione del disegno di legge del Go-

verno alla Camera dei deputati (il 3 febbraio, non trattandosi, come sostenuto dal collega Becchetti, di un testo che ci viene dal Senato e che noi indebitamente arricchiamo) ha consentito alla Commissione trasporti della Camera, di intesa con il Governo, di estendere la portata del provvedimento, in origine mirato appunto al rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale. Su proposta del Governo, accolta dalla Commissione, abbiamo esteso la portata di questo provvedimento ad un intervento che si occupasse dell'intero settore dell'economia marittima e portuale.

Tale scelta, via via condivisa anche da parti dell'opposizione, ha consentito di accogliere suggerimenti e proposte provenienti dalle forze sociali e del lavoro e dell'imprenditoria, dalle autorità portuali e marittime, dalle regioni, dagli enti locali, nonché di rispondere ad alcune esigenze di potenziamento del sistema infrastrutturale italiano, di cui spesso tutti lamentano un'indiscutibile deficienza.

Infatti, i finanziamenti destinati all'infrastruttura portuale dovranno consentire anche il recupero di antichi squilibri tra il nord, il centro ed il sud del paese, nonché il recupero di arretratezze dei sistemi portuali meridionale ed adriatico, anche nell'ambito della realizzazione dei corridoi plurimodali stabiliti dall'Unione europea. Possiamo cioè offrire anche ai paesi balcanici e del mar Nero uno sbocco in Italia valido per i movimenti di merci e di persone provenienti o dirette verso quei paesi.

Il testo al nostro esame prevede contributi significativi all'industria navalmecanica ed armatoriale (non ripeterò tutto ciò che la legge prevede, anche perché la relatrice Anna Biricotti ha fornito un'ampia sintesi del contenuto del provvedimento; mi limiterò quindi ad alcune osservazioni particolari) nell'ambito delle misure di sostegno concordate a livello comunitario per sostenere le industrie europee del settore. Vengono inoltre stabilite una serie di norme che introducono misure legislative di flessibilità, di inte-

grazione e di cooperazione tra imprese nazionali, comunitarie ed extracomunitarie.

Non ci è tuttavia sfuggito che il tumultuoso sviluppo produttivo realizzato negli ultimi anni dall'industria pubblica, privata o cooperativa nel settore cantieristico, che naturalmente giudichiamo positivamente anche per l'aumento dell'occupazione, ha dato luogo a fenomeni inediti ed in qualche caso gravi di peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro di tanti lavoratori delle imprese dell'indotto, di aumento degli infortuni sul lavoro anche mortali, di crescente precarizzazione ed incertezza sulle norme contrattuali, fino a veri e propri episodi di caporalato, che vanno sanzionati efficacemente, anche e soprattutto per evitare che si ripetano. Sono episodi che hanno coinvolto lavoratori comunitari ed imprese italiane e lavoratori extracomunitari con imprese fittizie o di comodo, lavoratori che vengono assunti a 250-300 dollari al mese o, nel caso di italiani spesso provenienti dal meridione e dalle zone più povere, ad 1 milione al mese tutto compreso, senza alcuna preparazione, senza la possibilità di contare sui servizi, sulla mensa, eccetera: insomma, in condizioni incivili.

Sono situazioni fino ad ora contrastate dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori ma che devono essere combattute anche dalle imprese, rifuggendo dal miraggio di un facile risparmio anche perché ad essere colpite saranno proprio le imprese serie le quali nell'ambito dell'indotto non potranno scendere a quel livello — lo dico tra virgolette — di « concorrenzialità » che in realtà significa inciviltà.

Voglio ricordare la vicenda della nave *Dima* (una delle centinaia di navi straniere poste sotto sequestro nei porti italiani), posta sotto sequestro nel porto di Ancona. Tale vicenda si è conclusa — unico esempio in Italia — con il rientro a casa di tutto l'equipaggio e il pagamento della retribuzione relativa a tutti i mesi di lavoro. Quell'equipaggio però in questi giorni è stato sostituito da un altro di origine ucraina per un compenso di 180 dollari al mese. Siamo di fronte ad un

vero e proprio atto di inciviltà che non deve mai più verificarsi nel nostro paese, per cui è opportuno che, al di là della battaglia civile portata avanti dalle organizzazioni sindacali, se ne occupi in maniera corretta la struttura pubblica. Il Governo deve chiedere l'intervento degli ispettorati del lavoro e di tutti gli altri organismi preposti affinché sulle navi e negli stabilimenti industriali del settore non si verifichino più episodi come quelli registrati a Venezia, Ancona ed in altre città cantieristiche italiane.

Proprio a tal fine abbiamo inserito all'articolo 2 norme di salvaguardia e di incentivo che portino ad un processo di aggregazione e qualificazione delle imprese operanti nel settore delle costruzioni e trasformazioni navali. La stessa possibilità di affidare a terzi parti di scafo fino ad un massimo del 25 per cento è vincolata alla necessità che le stesse imprese siano dotate di risorse finanziarie, attrezzature e personale idoneo per effettuare direttamente la lavorazione e non per ricorrere all'affitto o all'intermediazione di manodopera, sia essa italiana, comunitaria od extracomunitaria.

Con il provvedimento in esame vengono introdotte norme che consentono agli organismi di vigilanza sul lavoro, all'INPS e all'INAIL nonché alle associazioni « datoriali » e sindacali di esercitare il doveroso controllo ed impedire ogni forma di intermediazione di manodopera o atteggiamenti superficiali in materia di sicurezza. Altro che socialismo reale! Queste sono misure in vigore da decenni in tutti i paesi civili. Se infatti qualcuno intende per libertà quella di far venire a lavorare in Italia delle persone pagandole 180-200 dollari al mese, senza fornire loro un'abitazione ma facendoli dormire nei *container*, fa riferimento a qualcosa che mi auguro non si verifichi mai nel nostro paese.

Chiederemo che su episodi di questo genere si operi un'attenta verifica sia nell'ambito della Fincantieri sia in quello dei cantieri privati.

In base all'articolo 7, allo scopo di favorire e rilanciare l'occupazione quali-

ficata nell'industria metalmeccanica, le regioni ove hanno sede i cantieri di costruzione possono avviare programmi specifici di formazione di manodopera qualificata. Saldatori, montatori, carpentieri sono figure molto richieste dal mercato, per cui questa legge viene incontro ad una esigenza reale. È questo un esperimento, finanziato con 6 miliardi di lire, al quale presteremo la massima attenzione affinché raggiunga un risultato positivo. Verificheremo se questo tentativo soddisferà le esigenze delle imprese e dei lavoratori per consentire un miglior accesso al mercato del lavoro. Nella legge che il Governo presenterà per il prossimo anno è bene che siano previsti investimenti per la formazione, per le spese che le imprese cantieristiche sostengono per evitare danni all'ambiente, per la salvaguardia di molti beni architettonici situati nelle vicinanze dei cantieri.

È inoltre importante verificare e agevolare una ulteriore ristrutturazione che consenta attraverso il rifacimento degli impianti quel recupero di competitività e di concorrenzialità che, altrimenti, correbbe il rischio di essere ricercato soltanto con il ricorso a quei fenomeni che primo ho indicato.

L'articolo 9 riguarda il potenziamento delle infrastrutture portuali ed interportuali.

L'articolo 10, invece, prevede il risanamento del sistema idroviario padano-veneto; con le previsioni di tale articolo, il Governo risponde ad un impegno assunto di fronte alla Camera dei deputati nella precedente legislatura e da un esecutivo di colore diverso rispetto a quello attuale. È strano che, se il Governo successivo o i due governi successivi portano avanti degli indirizzi che la Camera aveva indicato, ciò possa suonare scandalo, come è stato sostenuto dal collega che mi ha preceduto.

Come ho già affermato in premessa, il provvedimento prevede un primo finanziamento per i porti di circa mille miliardi per consentire la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, di ammodernamento e di riqualificazione delle strutture portuali italiane. Stando ad una

stima sufficientemente approfondita, per rendere pienamente efficiente ed equilibrato il sistema portuale italiano sarebbero necessari circa 3.500 miliardi di lire. Ora è necessario evitare — e noi lo auspichiamo — duplicazioni e frammentarietà degli interventi; mentre vi è invece la necessità di concentrare le risorse per far attuare le opere previste nei piani operativi triennali già approvati dal Ministero dei trasporti e che si eviti la rincorsa di tutti i porti a fare tutto ciò che fanno gli altri. Occorre inoltre offrire il sistema portuale italiano nell'ambito comunitario dando al nostro paese l'impronta di una grande potenza nello spostamento delle persone e delle merci.

Tra l'altro, la portualità italiana ha dimostrato di meritare l'impegno che il Parlamento ed il Governo si apprestano a prendere nei confronti di questo settore. I dati del movimento delle merci, dei *container*, dei passeggeri, dei TIR e dei *trailer* negli ultimi anni dimostrano che l'attuazione della legge n. 84 del 1994 ha comportato il superamento dei dispendiosi enti porto: questi sono stati certamente dispendiosi e foraggiatori di piani del tipo di quello commissionato dall'ex presidente del consorzio del porto D'Alessandro, che ha regalato centinaia di milioni per sostenere una battaglia politica, come le decine di miliardi di sperperi che si sono avuti negli enti porto. Quei fenomeni appartenevano ad un altro periodo; oggi il crescente peso delle autorità portuali sta invece portando risultati positivi: il nostro paese ha ormai recuperato tutte le merci aventi origine e destinazione l'Italia, che invece venivano prima scaricate nei porti di Rotterdam, di Amburgo, di Le Havre, di Marsiglia e di Barcellona!

Sottolineo che in più occasioni durante il dibattito nella Commissione trasporti è stata segnalata l'esigenza di una verifica della attuazione della legge n. 84 del 1994; noi pensiamo che sia una verifica ormai opportuna e che il Governo dovrebbe apprestarsi a favorirla anche allo scopo di migliorare ulteriormente la legge e di valutare la coerente applicazione della stessa in tutti i porti italiani.

È certo che oggi l'Italia ha contribuito fortemente in Europa allo sviluppo ed alla crescita dei movimenti delle merci e delle persone e che i primati acquisiti nel Mediterraneo sono tutti ormai meritati! Spetta quindi ora all'Assoporti, all'associazione delle autorità portuali, alle regioni e al ministero definire il programma che prima della adozione dovrà essere esaminato dalle competenti Commissioni. Una analoga procedura viene prevista per gli ulteriori finanziamenti, per il completamento della rete interportuale italiana; mentre al comma 4 è previsto il rifinanziamento del piano degli interporti i cui finanziamenti, in quanto non impiegati alla data del 31 dicembre 1997, erano finiti in economia.

È quindi un disegno di legge molto importante, molto atteso dalle categorie, dalle associazioni, dalle regioni, direi da gran parte del paese, un provvedimento che può ulteriormente contribuire allo sviluppo del settore dell'economia marittima e portuale italiana e comunitaria.

Per queste ragioni, il gruppo dei democratici di sinistra-l'Ulivo esprime la propria soddisfazione per il testo all'esame dell'Assemblea e annuncia il voto favorevole sul provvedimento.

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

ITALO BOCCHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che ci apprestiamo ad esaminare in quest'aula ha una storia, come ha detto il collega Becchetti di forza Italia, alquanto singolare perché nasce dall'esigenza di intervenire nel settore della cantieristica e dell'armatoria, con ritocchi ed adeguamenti senz'altro necessari, se non indispensabili, allo sviluppo di un settore che credo stia a cuore a tutti, a tutte le forze politiche, tanto alla maggioranza quanto all'opposizione, per una serie di ragioni. Innanzitutto mi riferisco al *boom* che la nostra cantieristica sta vivendo, specialmente per quanto riguarda la costruzione di navi da crociera, che crea ovviamente occupazione all'interno del nostro territo-

rio, ma favorisce anche un *made in Italy* che solca i mari di tutto il mondo, che ospita passeggeri di tutte le nazionalità e che quindi mette in condizione il nostro paese di esportare un prodotto di prima qualità come *design* e lavorazione.

Senz'altro l'armatoria italiana ha bisogno di essere sostenuta per essere competitiva con quella di altri paesi. Partendo quindi dal presupposto che si tratta di interventi senz'altro utili, necessari, in linea con le aspettative dell'imprenditoria in questi settori, quindi credo con la volontà di tutte le forze politiche, sottolineo che una serie di perplessità, tuttavia, non possono essere sottaciute in questa occasione.

Riteniamo che si tratti soltanto, per quanto riguarda l'aiuto alla cantieristica, di un piccolo passo da parte del Governo. Aiutare seriamente questo comparto, infatti, significa anche favorire lo sviluppo della nautica da diporto, per la quale finora il Governo ha fatto poco. Ci auguriamo pertanto che il Governo possa intervenire, così come pare, in tempi brevi, insieme alle Commissioni competenti e al Parlamento nel suo complesso, per garantire alla nautica da diporto la trasformazione da quello che viene considerato uno svago per ricchi, anzi per ricchissimi, ad uno di quei segmenti nei quali è possibile incrementare l'occupazione e la ricchezza economica del paese.

L'Italia è un « pontile » all'interno del mar Mediterraneo e sa produrre in questo settore a livelli altissimi, in termini di *design* e di affidabilità, con cantieri che possono realmente competere. Ciò però deve realizzarsi in un contesto più ampio, nel senso di prevedere non solo la costruzione del mezzo, non solo l'incentivazione ad acquistare il mezzo, ma anche la possibilità di utilizzarlo; quindi occorrono una maggiore detassazione e la costruzione di porti turistici nel Mezzogiorno — che non ci sono —, cioè di strutture e infrastrutture idonee ad essere ricettive nei confronti dei tanti che oggi devono scegliere le coste francesi, spagnole, marocchine, greche, turche o le coste dei paesi della ex Jugoslavia e che invece

potrebbero scegliere i mari d'Italia, con beneficio turistico a livello di imprenditoria nel settore della cantieristica.

Ci sono poi aspetti anomali che abbiamo già fatto notare in sede di discussione in Commissione. Mi riferisco all'articolo 5, che prevede stanziamenti per la ricerca navale. Credo che nessuno all'interno di quest'aula, anche se questa sera siamo in pochi, possa pensare di non volere investire nella ricerca navale. Appare però strano che, nel momento in cui si deve investire nella ricerca navale, un ministro come Burlando scelga per farlo una società per azioni di Genova. Noi ci chiediamo per quale ragione tra le tante città d'Italia, tra le tante società che nel nostro paese possono garantire al Ministero dei trasporti una ricerca navale adeguata, si sia scelta proprio una società per azioni di Genova. Notata questa casualità, abbiamo chiesto ed ottenuto in Commissione una riduzione degli stanziamenti per il Cetena Spa; chiediamo inoltre all'Assemblea, in sede di votazione degli emendamenti che abbiamo presentato, di garantire al Parlamento la trasparenza attraverso un controllo su quello che faranno quei centri di ricerca e l'obbligatorietà da parte del Ministero dei trasporti di riferire al Parlamento, nell'ambito delle relazioni annuali, su come procede la ricerca, in modo che anno per anno si sappia come vengono spesi miliardi da società casualmente genovesi.

Altre perplessità derivano dal modo schizofrenico con il quale il Governo ha deciso di portare avanti il provvedimento: ha presentato un disegno di legge e lo ha stravolto perché quello che era l'oggetto principale è diventato secondario. Oggi cantieristica ed armatoria, rispetto agli investimenti di miliardi che invece sono stati inseriti con emendamenti presentati dal Governo in Commissione, finiscono in secondo piano e noi riteniamo che questo non sia un modo corretto di fare proposte al Parlamento per poi legiferare insieme. Noi riteniamo che il Governo debba presentarsi in Parlamento con dei disegni di legge che invece indichino sin dall'inizio tutto ciò che deve essere fatto in un

determinato comparto, settore o segmento, senza inserire strada facendo, per così dire durante la partita, investimenti di miliardi che altrimenti si rischia vadano in economia e, quindi, con la spada di Damocle rappresentata dalla paura di perdere investimenti, e senza nemmeno introdurre altre materie, come pare possa accadere.

Dichiariamo allora fin dalla discussione sulle linee generali che siamo fortemente perplessi, perché ci sono voci secondo le quali il Governo presenterà addirittura domani nuovi emendamenti al provvedimento in esame, inserendo delle norme giuste, che condividiamo nel merito, ma che al Senato non riescono ad andare avanti perché sono inserite in un provvedimento attualmente fermo.

Mentre, allora, e nell'altro ramo del Parlamento una questione di merito è ferma all'interno di un provvedimento, si tenta di inserirla in un'altra normativa con un emendamento del Governo. Non crediamo che ciò sia corretto ed in questo caso riteniamo che non sia rispettoso nei confronti della Commissione del Senato che sta esaminando il problema: c'è una Commissione che sta discutendo sul merito di una questione che noi « scippiamo » inserendola all'interno di un diverso provvedimento all'esame dell'altro ramo del Parlamento per accelerare i tempi. Ebbene, il Governo, anche come espressione di una maggioranza che decide i calendari e, più dell'opposizione, ha voce in capitolo per fissare l'ordine del giorno delle Commissioni e i calendari dell'Assemblea, nonché la tenuta del numero legale in aula, deve farsi carico di velocizzare in questo modo i provvedimenti, senza correre ai ripari proponendo giorno per giorno nuovi emendamenti e quindi inserendo nuove disposizioni per evitare che fondi finiscano in economia, oppure che resti fermo presso un'altra Commissione un provvedimento che non si riesce a portare avanti.

Quanto di nuovo il Governo ha portato in Commissione riguarda una serie di finanziamenti per infrastrutture, finanziamenti che, peraltro, condividiamo, perché tutti concordano sulla necessità di svilup-

pare, in questo particolare momento di centralità dell'Italia negli scambi commerciali e, tra l'altro, di scambi passeggeri tra l'Europa e i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, le infrastrutture dei nostri porti, così come tutti vogliono potenziare i nostri interporti. Facciamo notare, però, delle incongruenze. La materia delle infrastrutture portuali non è competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione, che l'ha proposta, ma di quello dei lavori pubblici. Eppure, viene in questo caso a legiferare, a proporre nuovi emendamenti ed un proprio disegno di legge un dicastero che non è competente. Chiudiamo un occhio su questo ed andiamo a vedere come si intende procedere.

Credo che in questa sede debbano fornirsi precise garanzie su come si vogliono investire queste migliaia di miliardi, perché oggi in Italia la portualità ha senz'altro bisogno di un deciso potenziamento. Abbiamo visto l'esperimento di Gioia Tauro e gli interessi che esistono sul porto di Taranto. Oggi l'Italia può recuperare quel traffico merci che nei decenni passati si è perso a favore di altri paesi. Il fatto che si decida di potenziare i nostri porti è senz'altro utile; bisogna però adesso fare in modo che non ci sia una scelta clientelare nel modo in cui si andranno a finanziare le infrastrutture, che non si decida per favorire questa o quell'area territoriale, a seconda del colore politico, ma che si investa realmente laddove possano esservi ritorni importanti. Il caso di Gioia Tauro ne è testimone e quello che si può fare a Taranto, a Brindisi, a Bari, i tre grandi porti pugliesi, ne è un'altra testimonianza, come anche ciò che si può fare a Ravenna e in Friuli-Venezia Giulia: insomma, tutto quello che si può fare oggi in Italia se c'è un progetto di sviluppo che sia organico e che riguardi tanto i porti quanto gli interporti.

Per questi ultimi chiederemo con un emendamento che siano aumentati i fondi, perché riteniamo che oggi l'interportualità in Italia sia il vero problema, la vera carenza. Mentre, infatti, l'aeroportualità è in netta ripresa e ci sono infrastrutture (l'apertura dello scalo di Malpensa, nonostante tutte le polemiche, e i lavori che si

stanno svolgendo in altri aeroporti fanno già notare i primi risultati), purtroppo per gli interporti siamo in gravissimo ritardo. Bisogna allora davvero investire massicciamente, soprattutto nel Mezzogiorno, dove l'interporto serve per far entrare le regioni meridionali in Europa. Queste possono farlo in due modi: garantendo un'offerta turistica — e allora c'è bisogno di porti ed interporti — e dimostrando capacità di esportazione nel settore agroalimentare, e quindi diventa ancora più importante il ruolo dell'interportualità. Bisogna allora investire in tutte le aree a ridosso di grandi strutture portuali, che oggi troppe volte non riescono a garantire sbocco alla merce che arriva: questo vale per la Puglia, per la Sicilia, per la Campania, per la Calabria, per tutto il Mezzogiorno, che è troppo indietro rispetto ad alcune realtà del nord Italia che sono riuscite a fare passi avanti.

Chiediamo quindi un'accelerazione per quanto riguarda la realizzazione di tali strutture e maggiori risorse: chiediamo, a questo proposito, che da parte del Governo siano favoriti i finanziamenti per interporti collegati con grandi realtà portuali, affinché queste siano pronte ad inserirsi nel mercato europeo del trasporto delle merci. Soprattutto per evitare che l'anno prossimo ci si trovi di nuovo a fare una corsa contro il tempo, per scongiurare la possibilità che i fondi finiscano in economia, chiediamo che si valuti attentamente che i finanziamenti siano diretti a progetti effettivamente realizzabili e non alle solite cattedrali nel deserto, che nel settore dei trasporti hanno già fatto troppi danni all'economia italiana.

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. 4517)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Relatore*.
Rinuncio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIUSEPPE ALBERTINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, onorevoli deputati, desidero fare solo qualche valutazione, perché mi pare che il dibattito abbia sottolineato diversi aspetti largamente condivisi.

L'industria navalmecanica è contestualmente affetta da due fenomeni, che sono carichi di qualche insidia: da una parte una globalizzazione, che ha effetti addirittura selvaggi, che in particolare fa dell'industria navalmecanica collocata ad oriente un competitore difficilmente affrontabile e, dall'altra parte, la risposta che l'OCSE ha tentato di dare e che non trova ancora attuazione. Conoscete le vicende degli accordi OCSE non ancora sottoscritti da USA e Giappone; quindi in qualche modo l'Unione europea, prorogando la settima direttiva, è costretta a rispondere a questa competizione, ripeto ancora, selvaggia e discutibile, con strumenti che sono complessivamente inadeguati, ma che sono gli unici che possiamo attuare. Su questa linea si è mosso il Governo ed una parte delle misure contenute in questo disegno di legge risponde a questo tipo di esigenze. Contestualmente — lo voglio dire perché ha trovato eco nel dibattito — siamo riusciti, attraverso gli emendamenti in Commissione ed il lavoro del relatore, molto paziente nonostante la sua origine toscana, a trovare un punto di equilibrio, a mio giudizio apprezzabile, tra le esigenze, che le imprese ci avevano presentato, di flessibilità e quelle, — da accompagnare ad esse — di sufficienti garanzie per il lavoro.

L'altro aspetto che voglio riprendere e sottolineare riguarda quella che alcuni hanno definito una mania emendativa da parte del Governo, anche per lo spostamento di alcune misure da un provvedimento all'altro: possiamo discutere per giorni su questo, ma il dato essenziale è

che l'altra risposta possibile è il potenziamento delle infrastrutture. Quindi, prevedere 400 miliardi per il sistema idroviario padano-veneto e gli interventi sugli interporti significa attivare l'altra politica sulle infrastrutture, assieme agli aiuti alle aziende; sono le due politiche nobili, alte, possibili, in questo settore e con un unico provvedimento diamo risposte, sicuramente non risolutive, perché senz'altro si poteva fare di più (raccolgo tutte le sollecitazioni del dibattito) ma che rappresentano le due leve che un Governo nazionale, per le regole generali in questo settore, poteva muovere.

Credo che il risultato, a questo punto, non possa che essere considerato importante. Voglio in conclusione ricordare un ultimo aspetto, perché mi dispiace che sia stato ripreso in modo critico: il sistema idroviario padano-veneto non è affatto escluso da questo provvedimento, anzi addirittura con esso compiamo un'operazione di integrazione tra i traffici marittimi e una normale, direi quasi naturale, logica prosecuzione, che è il sistema idroviario padano-veneto. Mi pare, addirittura, che il vizio sia a monte: quando la Comunità inserì il corridoio adriatico tra le grandi priorità, era quasi un'ovvietà immaginare che nello stesso vi fosse un innesto naturale, rappresentato dalla grande via d'acqua dolce costituita dal Po e dalle idrovie padano-venete.

Con questo provvedimento, affrontando insieme le due problematiche, in qualche modo recuperiamo questo errore (mi permetto di chiamarlo così) ed in occasione del piano generale dei trasporti che stiamo elaborando cercheremo di formalizzare la soluzione anche nell'ambito delle politiche di programmazione del Ministero. Insomma, credo che questo provvedimento sia molto concreto e condiviso: penso quindi che potrà trovare (lo auspico) un consenso ampio e mi sembra che la discussione generale che si è sviluppata questa sera possa costituire un positivo avvio per la parte successiva dei nostri lavori, relativa all'esame degli arti-

coli e degli emendamenti, che mi auguro possa essere breve e concludersi rapidamente.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Dimissioni del deputato Raffaele Valensise.

PRESIDENTE. Comunico che in data 31 luglio 1998 è pervenuta alla Presidenza la seguente lettera dal deputato Raffaele Valensise:

« Onorevole Presidente,

a seguito della votazione con la quale, nella seduta comune del Parlamento del 23 luglio scorso, sono stato eletto al Consiglio superiore della magistratura, intendo manifestare con la presente lettera, entro i termini di legge, la mia opzione per l'organo di autogoverno della magistratura.

Consequentemente, rassegno le mie dimissioni dal mandato parlamentare.

Nel lasciare, con comprensibile rammarico, la Camera dei deputati, nella quale ho avuto l'onore di rappresentare per ventisei anni, in otto legislature, la nazione, su elezione degli italiani di Calabria, porgo a lei, signor Presidente, ed ai colleghi tutti il mio deferente e cordiale saluto, con il più sincero augurio di buon lavoro ».

Voglio esprimere all'onorevole Valensise l'attestato della stima della Presidenza e anche mio personale. L'onorevole Valensise è un collega di grande sensibilità, di grande trasparenza, con il quale, anche se su posizioni distinte, si è lavorato in quest'aula per tanti anni. Debbo dire che il rammarico non è soltanto il suo, ma anche il nostro, sicuramente mio personale.

Trattandosi di un caso di incompatibilità, le dimissioni si intendono accettate.

Su un lutto del deputato Sabattini.

PRESIDENTE. Comunico che il 1° settembre 1998 è deceduto il padre del deputato Sergio Sabattini.

La Presidenza della Camera dei deputati ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni della più sentita partecipazione al loro dolore, che desidero ora rinnovare anche a nome dell'Assemblea.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Mercoledì 16 settembre 1998, alle 10:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

(ore 14)

2. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

(ore 15)

3. — *Discussione del documento in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione:*

Richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma della Costituzione, nell'ambito di un procedimento penale nei confronti del deputato Sgarbi (Doc. IV-ter, n. 56/A).

— *Relatore:* Schietroma.

4. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

Disposizioni urgenti per l'elevamento dell'obbligo di istruzione (4917);

NAPOLI ed altri: Disposizioni per l'elevamento dell'obbligo di istruzione (5098);

BERLUSCONI ed altri: Disposizioni urgenti per l'elevamento dell'obbligo di istruzione scolastica o professionale (5099);

CASINI ed altri: Norme per l'innalzamento dell'obbligo di istruzione e di formazione (5107).

— *Relatori*: Soave, per la maggioranza; Aprea, di minoranza.

5. — *Seguito della discussione dei disegni di legge*:

S. 1325 - Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e l'Unione Latina relativamente al suo Ufficio di Roma, fatto a Roma il 1° giugno 1995, con scambio di Note effettuato a Parigi il 12 febbraio 1996 (*Approvato dal Senato*) (4604).

— *Relatore*: Rivolta.
(Articolo 79, comma 15, del Regolamento).

S. 1156 - Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la protezione delle Alpi, con allegati e processo verbale di modifica del 6 aprile 1993, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991 (*Approvato dal Senato*) (3299).

— *Relatori*: Mattarella, per la maggioranza; Calzavara e Leccese, di minoranza.

6. — *Seguito della discussione delle proposte di legge*:

S. 104-156-1070-1164-2177-2363 — Senatori DANIELE GALDI ed altri: Norme per il diritto al lavoro dei disabili (*Approvato, in un testo unificato, dalla XI Commissione permanente del Senato*) (4110);

BOLOGNESI ed altri: Norme sul collocamento al lavoro delle persone disabili (80);

CALDEROLI e MICHIELON: Nuove norme per il diritto al lavoro dei disabili (91);

PORCU: Norme per garantire il diritto al lavoro dei disabili (1431);

BATTAGLIA ed altri: Norme sull'inserimento al lavoro delle persone handicappate (3585).

— *Relatore*: Stelluti.

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

S. 3040 — Disposizioni finanziarie a favore dell'Ente autonomo acquedotto pugliese EAAP (*Approvato dal Senato*) (4937).

— *Relatore*: Casinelli.

8. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore (4517).

— *Relatore*: Biricotti.

La seduta termina alle 21,25.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa alle 23.