

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PIERLUIGI PETRINI

La seduta comincia alle 9,05.

MARIO TASSONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Brunetti, Danieli, Fassino, Rodeghiero, Sica e Turco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentotto, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: S. 3409 – Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo (approvato dal Senato) (6239).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Modifiche alla legge

28 gennaio 1994, n. 84, in materia di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 6239)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale risulta così ripartito:

relatori: 15 minuti;

Governo: 15 minuti;

richiami al regolamento: 5 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 20 minuti (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 34 minuti;

Forza Italia: 1 ora e 14 minuti;

Alleanza nazionale: 1 ora e 7 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

Lega nord Padania: 49 minuti;

Comunista: 30 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Verdi: 10 minuti; Rifondazione comunista-progressisti: 9 minuti; CCD: 9 minuti; Socialisti democratici italiani: 5 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

***(Discussione sulle linee generali
- A. C. 6239)***

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

Il vicepresidente della IX Commissione ha facoltà di svolgere la relazione, in sostituzione del relatore per la IX Commissione.

ANNA MARIA BIRICOTTI, *Vicepresidente della IX Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione punta a modificare la legge 28 gennaio 1994, n. 84, per pervenire alla formulazione di una nuova disciplina del lavoro portuale coerente con la normativa e le decisioni comunitarie.

Il disegno di legge in esame è stato approvato dal Senato il 14 luglio 1999 ed è stato presentato dal Governo per colmare il vuoto normativo prodotto dalla decisione delle Comunità europee del 21 ottobre 1997, che ha dichiarato incompatibile con gli articoli 86 e 90, paragrafo 3, del Trattato l'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, relativo alla disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo. Con tale decisione la Commissione ha imposto allo Stato italiano di porre fine all'infrazione.

Con la decisione successiva della Corte di giustizia delle Comunità europee del 12

febbraio 1998, relativa alla disciplina dei servizi e delle prestazioni di lavoro nei porti italiani, la Corte ha affermato che « gli articoli 86 e 90 del Trattato devono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una disposizione nazionale che riservi ad una compagnia portuale il diritto di fornire lavoro temporaneo alle altre imprese operanti nel porto in cui essa è stabilita, qualora tale compagnia sia essa stessa stata autorizzata all'espletamento di operazioni portuali ».

Prendendo le mosse dalle decisioni degli organismi comunitari sopra richiamate, il Governo ha ritenuto opportuno estendere l'intervento normativo non solo alla riformulazione della disciplina del lavoro portuale di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, ma anche all'articolo 16 della stessa legge, relativo alla disciplina delle operazioni portuali.

Sostanzialmente, l'obiettivo del disegno di legge in esame è quello di assicurare nell'ambito di ciascun porto, da un lato, il massimo di concorrenza tra gli operatori, garantendo la libertà di accesso al mercato, e, dall'altro, la salvaguardia del lavoro, evitando che, in assenza di una precisa disciplina, si vengano a generare forme di concorrenza basate sul mercato del lavoro e non sull'efficienza imprenditoriale, anche se debbo ricordare che già la legge n. 84 del 1994 garantiva la concorrenza tra operatori portuali. Infatti, è possibile che le imprese *ex* articoli 16 e 18 autorizzate, strutturandosi, possano svolgere l'intero ciclo delle operazioni portuali con personale proprio.

La relazione al disegno di legge sottolinea infine che il testo proposto è stato preventivamente sottoposto agli uffici delle Commissioni europee ed è stato considerato conforme alla normativa comunitaria.

Il testo originale del disegno di legge ha subito, nel corso dell'esame presso l'altro ramo del Parlamento, alcune modifiche concernenti gli articoli 1, 4 e 5.

L'articolo 1 introdotto dal Senato reca integrazioni all'articolo 14 della legge n. 84, sancendo il carattere di interesse generale per la salvaguardia della sicu-

rezza della navigazione e dell'approdo, dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio.

In particolare, per quanto riguarda il pilotaggio, viene stabilita la sua obbligatorietà con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione; diversamente, per gli altri servizi tale obbligatorietà è rimessa alla valutazione dell'autorità marittima competente.

L'articolo 2 del disegno di legge corrisponde all'originale articolo 1, parzialmente modificato dal Senato, e contiene modifiche all'articolo 16 della legge n. 84 in materia di operazioni e servizi portuali. Con tale norma, oltre a prevedere una esplicita definizione dei servizi portuali, il legislatore intende individuare imprese adeguatamente qualificate e strutturate per lo svolgimento delle operazioni portuali di imprese ammesse alla fornitura di servizi in relazione allo svolgimento di operazioni portuali, sempre nel rispetto della normativa che vieta l'intermediazione della manodopera. Tra l'altro, le autorizzazioni sono tenute distinte al fine di evitare che tra le imprese, *ex* articolo 16, si generi interposizione di manodopera. Distinti sono anche i registri delle autorizzazioni alle operazioni portuali e di quelle ai servizi.

Le modifiche introdotte dal Senato prevedono che le autorità portuali o marittime incaricate dell'attività di vigilanza sulle imprese autorizzate riferiscano periodicamente al ministro dei trasporti e della navigazione e che le stesse verifichino il possesso, da parte del richiedente, dei requisiti previsti dallo stesso comma 4, dell'articolo 16, al fine di concedere l'autorizzazione per l'esercizio delle operazioni portuali o dei servizi portuali.

Il disegno di legge prevede altresì un meccanismo di silenzio-assenso stabilendo che le autorità portuali o marittime si pronuncino entro il termine di novanta giorni dalla richiesta, decorsi i quali, in assenza di diniego motivato, la richiesta si intende accolta.

Al comma 2 dell'articolo 2 si prevede infine che le autorità portuali o marittime compiano una revisione da effettuarsi

entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della disciplina prevista dal disegno di legge delle autorizzazioni e delle concessioni di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84, così da garantire conformità ai requisiti previsti dalla legge.

L'articolo 3, comma 1, sostituisce interamente l'articolo 17 della legge n. 84, che riguarda la disciplina della fornitura del lavoro portuale temporaneo, in modo da adeguarsi ai principi comunitari. La nuova disciplina regola la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese autorizzate a svolgere le operazioni portuali oppure i servizi portuali alle imprese concessionarie di aree e banchine al fine di provvedere all'esecuzione delle operazioni portuali dei servizi portuali autorizzati. Il comma 1 del nuovo testo dell'articolo 17 della legge n. 84 prevede la fornitura di lavoro temporaneo e la sua erogazione in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960 alle imprese di cui agli articoli 16 e 18.

Il comma 2 assoggetta ad autorizzazione delle autorità portuali e marittime la fornitura di lavoro temporaneo e definisce le caratteristiche dell'impresa fornitrice, la quale deve essere esclusivamente volta alla fornitura di lavoro temporaneo e non deve esercitare operazioni portuali né svolgere attività connesse alla concessione di aree e banchine o attività svolte dalle società che derivano dalla trasformazione delle compagnie e dei gruppi portuali, in riferimento alle società *ex* articoli 21, comma 1, lettera *a*); deve essere dotata di adeguato personale e di risorse proprie; non deve essere detenuta o controllata da una delle imprese indicate al punto 1) e non deve detenere partecipazioni in tali imprese, per evitare qualsiasi rischio di conflitto di interessi tra l'impresa intermediaria e le imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, comma 1, lettera *a*). In caso contrario, deve dismettere le attività svolte o le partecipazioni detenute e, ai sensi del comma 3, l'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore di mercato delle partecipazioni rilevate.

Il comma 4 del nuovo testo dell'articolo 17 dispone che l'autorità portuale o l'autorità marittima debba individuare le procedure idonee a garantire la continuità del rapporto di lavoro a favore dei soci e dei dipendenti delle società o cooperative per la fornitura dei servizi, nei confronti dell'impresa autorizzata.

Il comma 5 stabilisce che, in assenza di un'impresa autorizzata all'erogazione di lavoro portuale e temporaneo, le prestazioni lavorative per l'esecuzione di operazioni e servizi portuali vengano erogate da un'agenzia, promossa a tal fine dalle autorità portuali o, ove non istituita, dalle autorità marittime e gestita da un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese che svolgono operazioni o servizi portuali.

Per la fornitura del lavoro portuale temporaneo l'agenzia assume, sentite le organizzazioni dei lavoratori delle imprese di cui al comma 21 dell'articolo, comma 1, lettera b) della legge n. 84 del 1994, sia i lavoratori in esubero dalle autorità portuali e dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18. Entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge, un decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il ministro del lavoro e della previdenza sociale, dovrà stabilire le norme per il funzionamento della suddetta agenzia.

I commi 6, 7 ed 8 introdotti dal Senato intervengono per costruire un raccordo tra la disciplina specifica della legge n. 84 del 1994 e la regolamentazione generale in materia di lavoro interinale prevista dalla legge n. 196 del 1997.

Il comma 6 stabilisce che, nei casi in cui l'impresa di intermediazione o l'agenzia non abbiano personale sufficiente a far fronte alle richieste, esse possono rivolgersi, quali imprese utilizzatrici, ai soggetti abilitati alla fornitura di lavoro temporaneo ai sensi della legge n. 196 del 1997.

Il comma 7 stabilisce che le parti sociali, nell'ambito delle trattative per la stipula del contratto collettivo nazionale di lavoro, provvedano alla individuazione dei casi in cui il contratto di fornitura di lavoro temporaneo può essere concluso ai

sensi dell'articolo 1, comma 2, della lettera a) della legge n. 196 del 1997 e delle qualifiche professionali alle quali si applica il divieto previsto dall'articolo 1, comma 4, lettera a) della citata legge n. 196 del 1997; lo stesso comma stabilisce che le parti sociali provvedano, altresì, all'individuazione della percentuale massima dei prestatori di lavoro temporaneo in rapporto ai lavoratori occupati nell'impresa utilizzatrice, dei casi per i quali può essere prevista una proroga dei contratti di lavoro a tempo determinato, nonché delle modalità di retribuzione dei trattamenti aziendali previsti dall'articolo 4, comma 2, della legge citata.

Ai sensi del comma 8, l'impresa intermedia e l'agenzia realizzano iniziative per la formazione dei prestatori di lavoro temporaneo, finanziate anche con i contributi previsti dall'articolo 5 della legge n. 196 del 1997.

Il comma 9 precisa poi che i soggetti abilitati alla fornitura di lavoro temporaneo non rientrano nel novero delle imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale ai sensi dell'articolo 90 del trattato che istituisce la Comunità europea.

Il comma 10 stabilisce che le autorità portuali o marittime debbono adottare regolamenti per controllare le attività effettuate dalle imprese autorizzate alla fornitura del lavoro interinale. Tali regolamenti devono prevedere l'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese utenti, i criteri per le tariffe, le disposizioni sugli organici, i piani di formazione professionale, le procedure di verifica e di controllo ed i criteri per la salvaguardia e la sicurezza sul lavoro.

Il comma 11 prevede un particolare regime sanzionatorio per il caso di violazione degli obblighi nascenti dall'attività autorizzata incentrato, a seconda della gravità, sulla sospensione o sulla revoca dell'autorizzazione per l'impresa di intermediazione e per l'agenzia sull'eventuale sostituzione dell'organo direttivo. Il comma 12 prevede le sanzioni amministrative in caso di violazione delle dispo-

sizioni tariffarie. Le autorità portuali o marittime possono, ai sensi del comma 11 del nuovo testo, revocare le autorizzazioni concesse nei casi in cui accertino la violazione degli obblighi nascenti dall'esercizio dell'attività autorizzata. Il comma 13 prevede l'inserimento, negli atti di autorizzazione e di concessione, di disposizioni volte a garantire ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative, un trattamento normativo e retributivo minimo inderogabile.

Il Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, promuove incontri per la stipula tra le organizzazioni sindacali e le imprese di un contratto collettivo di lavoro unico nazionale. Per le autorità portuali, il comma 14 prevede che le stesse esercitino le competenze attribuite previa deliberazione del comitato portuale, mentre le autorità marittime hanno l'obbligo di sentire la commissione consultiva. La regolazione delle modalità di retribuzione delle giornate di mancato avviamento al lavoro è demandata alle parti sociali. Al comma 2 dell'articolo 3, si prevede l'assunzione, da parte dell'agenzia incaricata della fornitura di lavoro temporaneo, dei lavoratori dichiarati in esubero strutturale dalle autorità portuali. I lavoratori interessati sono individuati attraverso apposite procedure di consultazione.

Il successivo comma 3 dell'articolo 3 prevede l'estensione della disciplina e delle procedure della legge n. 223 del 1991 per l'eventuale situazione di crisi o di ristrutturazione aziendale delle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali.

Il comma 4 dell'articolo 3 stabilisce i termini per alcuni adempimenti. L'articolo 4, introdotto dal Senato, predispone alcune modifiche al comma 2 dell'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, prevedendo che le designazioni dei componenti del comitato portuale pervengano al presidente entro due mesi dalla richiesta, avanzata dallo stesso due mesi prima della scadenza del loro mandato. L'attuale disci-

plina prevede, invece, che la designazione sia resa nota al presidente tre mesi prima della scadenza del mandato.

L'articolo 4 del disegno di legge in esame introduce, sempre in relazione alla nomina dei componenti del comitato portuale, una disciplina maggiormente articolata che prevede che tale nomina spetti, in ogni caso, al nuovo presidente dopo la sua nomina o il suo rinnovo. Decorso inutilmente il termine per l'invio di tutte le designazioni, il comitato portuale è validamente costituito nella composizione risultante dai membri di diritto e dai membri di nomina del presidente già designati e nominati. I membri nominati e designati nel corso del quadriennio restano in carica fino al compimento del quadriennio stesso. L'articolo 5, anch'esso introdotto nel corso dell'esame presso il Senato, prevede il differimento fino al 31 luglio 1999 — oltre all'estensione ad ulteriori 700 unità — del termine per la concessione del beneficio di integrazione salariale previsto dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30. Con tale decreto, infatti, è prevista la concessione del beneficio a favore dei dipendenti delle autorità portuali, dei lavoratori e dei dipendenti delle compagnie e gruppi portuali e della compagnia carenanti del porto di Genova, ai lavoratori e ai dipendenti delle imprese autorizzate a compiere le operazioni portuali.

La Commissione, nel corso dell'esame in sede referente, sulla base di quanto evidenziato dagli stessi relatori e dal Governo, ha ritenuto opportuno approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dal Senato.

Il disegno di legge è diretto ad adeguare la legislazione italiana ai principi della normativa e delle decisioni comunitarie. L'intervento tramite lo strumento legislativo appare necessario, in quanto è diretto ad incidere sullo scenario normativo previsto dalla legge n. 84 del 1994, recante « Riordino della legislazione in materia portuale ».

Nell'ambito del disegno di legge sono previsti adempimenti regolamentari, in particolare al comma 1, lettera *a*), ed al comma 3 dell'articolo 2, per l'individuazione dei criteri vincolanti in base ai quali le autorità portuali o le autorità marittime devono regolamentare i servizi portuali ammessi, ed al capoverso 5 del comma 1 ed al comma 3 dell'articolo 4 per l'adozione delle norme per l'istituzione ed il funzionamento dell'agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo.

La Commissione ha svolto l'istruttoria legislativa acquisendo elementi utili per l'esame, anzitutto mediante gli elementi di conoscenza forniti dal ministro dei trasporti e della navigazione dell'epoca, onorevole Tiziano Treu, e dal sottosegretario per lo stesso dicastero, senatore Occhipinti, nel corso dell'esame preliminare, in particolare in merito alla compatibilità del disegno di legge, nel testo trasmesso dal Senato, con gli orientamenti comunitari in materia. Nel corso dell'esame i rappresentanti del Governo hanno fornito comunicazioni circa i rapporti con gli uffici dell'Unione europea, fornendo alla Commissione le rassicurazioni necessarie per rendere il provvedimento, in tutte le sue parti, coerente con gli indirizzi comunitari, ai fini del superamento della procedura di infrazione del 21 ottobre 1997. Gli stessi rapporti il Ministero aveva avuto con il commissario europeo.

Sul provvedimento hanno espresso parere favorevole le Commissioni I, V e XIV. La II Commissione ha espresso parere favorevole con osservazioni. La VI Commissione ha emesso un nullaosta. Le Commissioni di merito non hanno ritenuto di trasfondere nel testo le osservazioni della II Commissione, valutando congruo il limite minimo edittale della sanzione amministrativa pecuniaria — fissato in 10 milioni — prevista per l'inservanza delle disposizioni tariffarie.

Emerge, oggi, l'esigenza di approvare il provvedimento nel più breve tempo possibile nel testo trasmesso dal Senato, per consentire la definitiva conclusione della procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea.

Non meno importante ed urgente, infine, è la necessità di assicurare finalmente agli imprenditori del settore ed alle organizzazioni dei lavoratori un quadro giuridico di riferimento certo per l'ulteriore sviluppo del nostro sistema portuale.

Le Commissioni non hanno quindi apportato modifiche al testo nel corso dell'esame in sede referente, ritenendo opportuno favorire una rapida approvazione di un provvedimento di estrema rilevanza per il settore portuale ed in grado di garantire la concorrenzialità degli operatori nazionali rispetto a quelli degli altri paesi europei, in coerenza con gli orientamenti comunitari, con il resto della legislazione nazionale e con lo stesso codice civile in quanto riguarda alcune questioni.

Le Commissioni auspicano quindi una rapida approvazione del testo all'esame dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Il relatore per la XI Commissione, onorevole Gasperoni, ha facoltà di svolgere la relazione.

PIETRO GASPERONI, Relatore per la XI Commissione. Signor Presidente, nel dichiararmi concorde con i contenuti della relazione appena svolta dalla collega Bircotti, nella quale è stato illustrato l'intero provvedimento, mi limiterò a formulare alcune brevi considerazioni sulla parte del provvedimento di più stretta competenza della Commissione lavoro.

Mi preme innanzitutto ribadire l'auspicio che l'Assemblea possa approvare rapidamente questa legge, procedendo con la massima sollecitudine, mi auguro, nei prossimi giorni, in modo da recuperare ritardi preoccupanti e consentire così di risolvere il contenzioso che — come veniva ricordato — da lungo tempo è aperto tra il nostro paese e l'Unione europea in materia di lavoro portuale.

Il testo approvato dal Senato e confermato dalle Commissioni trasporti e lavoro della Camera dei deputati, con i chiarimenti intercorsi tra il Governo italiano e la Commissione europea — che hanno trovato riscontro nelle dichiara-

zioni del Governo nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione -, è equilibrato e rispettoso sia delle esigenze di mercato e della concorrenza sia dell'esigenza di regolare il mercato del lavoro nei porti in maniera analoga a quanto avviene nel resto d'Europa.

In particolare, mi preme sottolineare come la possibilità di fornire prestazioni di lavoro temporaneo, prevista dalla legislazione in materia portuale, sia fenomeno antecedente alla regolamentazione del lavoro interinale - definita nel nostro paese dalla legge n. 196 del 1997 -, modalità di organizzazione del lavoro tipicamente connaturata alla stessa attività portuale. Pertanto, la definizione del nuovo articolo 17 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal testo al nostro esame, risponde a pieno, a mio modo di vedere, all'esigenza di tutela sociale e di occupazione. Con esso si realizza, nei nostri porti, un modello organizzativo di tipo europeo che tiene tuttavia conto - non potrebbe essere diversamente - della specifica realtà italiana e della natura dei soggetti imprenditoriali definiti dalla citata legge n. 84 del 1994 agli articoli 16, 18 e 21.

Questo mi sembra, peraltro, il modo con cui preservare, non disperdere e non mortificare le professionalità che abbiamo nei nostri porti, che, mi sia consentito di dirlo, il mondo intero ci invidia e che in nessun modo possono essere spazzate via da interessi economici perseguiti magari da chi punta sul sommerso, con la conseguente dequalificazione del settore che ne deriverebbe, pur di trarne maggiori profitti a scapito della collettività, della sicurezza e del lavoro nei porti.

Mi preme inoltre evidenziare con forza che il provvedimento al nostro esame rappresenta un equilibrio molto delicato fra tutela sociale e libera attività imprenditoriale, che risulterebbe molto difficile ricomporre in maniera diversa se non al prezzo di aspri conflitti sociali.

Sottolineo, infine, l'importanza dell'unicità contrattuale prevista dal provvedimento, in quanto, superando la frammentazione esistente, concorrerà a ren-

dere più equa ed efficace la tutela di tutti questi lavoratori nell'interesse anche del buon funzionamento di tutti i nostri porti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

FRANCO CORLEONE, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, il disegno di legge al nostro esame introduce alcune modifiche alla legge n. 84 del 1994, nota come legge di riforma dei porti, dopo cinque anni dalla sua approvazione e concreta applicazione e risponde ad alcuni rilievi mossi dalla Comunità europea. Su tali rilievi mi soffermerò successivamente anche per la stranezza e la diversità di comportamento della Commissione europea quando si tratta di valutare il porto di Genova in Italia e non quello di Rotterdam in Olanda, di Amburgo in Germania o di Gand in Belgio, porti che peraltro la Commissione trasporti della Camera dei deputati ha visitato nello scorso anno proprio per rendersi conto dell'organizzazione del lavoro portuale nei porti d'Europa.

Gli obiettivi della riforma sono stati, a nostro avviso, ampiamente centrati. È stata definita, nell'ambito del piano nazionale dei trasporti, la rete dei porti italiani, non solo di quelli principali; sono stati correttamente individuati i soggetti gestori del porto e definiti per tutti i compiti ed i soggetti chiamati a governare l'attività portuale.

Sono state costituite le attività portuali, che devono chiudere i bilanci in attivo pena la revoca del mandato del presidente e lo scioglimento del comitato portuale.

È stata introdotta la liberalizzazione regolata per le imprese portuali nei porti; le compagnie portuali sono state obbligate a trasformarsi in imprese; le aree e le

banchine portuali sono state affidate in concessione. È stata avviata, in sostanza, la liberalizzazione dei porti.

Sono stati saldati i debiti degli enti porto entro i mille miliardi di lire; si tratta, peraltro, di un debito pagato con qualche anno di anticipo. Ora è, invece, necessario — lo dico al Governo — introdurre l'autonomia finanziaria per le autorità portuali.

Sono state disposte una serie di misure di sostegno al reddito dei lavoratori che, in parte, troviamo anche all'articolo 5 di questo disegno di legge.

I risultati della riforma dal 1995 in poi, anno in cui è stata applicata nei porti italiani, sono ampiamente positivi; sono state costituite tutte le autorità portuali; recentemente la Commissione trasporti della Camera e il Governo hanno accolto l'ordine del giorno della Commissione; il Governo è impegnato a istituire l'autorità portuale nel porto di Olbia. In cinque anni, in sostanza, l'attuazione della legge di riforma ha fatto recuperare alla portualità italiana un ruolo di primo piano nell'ambito europeo e tutti i primati nel Mediterraneo, determinando sviluppo, economia e ricchezza. Ha consentito, inoltre, di ridurre i costi al sistema Italia con positive ricadute sull'inflazione, sui costi delle merci e dei prodotti. Pensate che la movimentazione di un *container* nei porti sede di ente costava 400 dollari prima della riforma, mentre oggi oscilla sui 100 dollari. La riforma ha consentito di recuperare all'Italia le quote di merci prima dirottate su altri scali e di conquistare quote significative di traffici. Pensate che nel periodo tra il 1994 e il 1998 vi è stato un aumento del 24 per cento di tonnellaggio: più 122 per cento sui contenitori; più 25 per cento sui passeggeri; i porti italiani sono primi nel Mediterraneo sia in termini assoluti, come singolo porto, nella movimentazione dei *container*, sia come sistema portuale italiano.

È stata una riforma che ha avuto anche effetti sull'occupazione, nel senso che la politica che è stata praticamente realizzata, le azioni congiunte del Governo, delle autorità portuali e marittime,

delle organizzazioni sindacali, dei lavoratori e delle imprese hanno permesso di ottenere una ristrutturazione di grande portata e senza scontro sociale fino a poco mesi fa.

La riforma e le progressive correzioni attuate fanno sì che oggi nei porti lavorino 5 mila lavoratori provenienti dalle compagnie trasformate in impresa per legge; hanno fatto ingresso nei porti circa 7 mila lavoratori delle imprese terminaliste e oltre mille sono i dipendenti delle autorità portuali; 800 gli ormeggiatori che, peraltro, puntando sulla sicurezza e sull'innovazione, sono persino aumentati di numero, mentre continua a scendere progressivamente il numero dei piloti dei porti che pagano una ritrosia al cambiamento e l'arroccamento su vecchie logiche, in particolare sulla questione pensionistica che nulla ha a che fare con il sistema imprenditoriale quale quello che abbiamo voluto introdurre nei porti liberalizzati.

Questo sviluppo ha creato e sta determinando una serie di contraddizioni e di elementi di scontro che si stanno già verificando. Peraltro, l'entrata in campo delle imprese terminaliste — fatto positivo e da incoraggiare — impone misure regolatrici delle condizioni di lavoro, salariali, normative e di sicurezza che non possono essere rinviate.

Abbiamo salutato positivamente i risultati ottenuti dal porto di Gioia Tauro, anche in termini di occupazione, così come auspichiamo — e sicuramente sarà — anche per il porto di Taranto già dal prossimo anno. Ciò che, invece, riteniamo ingiusto è che vi siano condizioni salariali troppo basse, situazioni contrattualistiche troppo diversificate da porto a porto e, a volte, nell'ambito dello stesso porto, operatori terminalisti che lavorano con il contratto del commercio, altri con quello del facchinaggio, altri con quello dei metalmeccanici, altri ancora con quello delle cooperative di pulizia. Per questo, salutiamo positivamente la proposta avanzata dalle organizzazioni sindacali per un contratto di base unico per i lavoratori dei porti e la battaglia per ottenere condizioni

di maggiore sicurezza nel lavoro e nella prevenzione degli infortuni, dal momento che troppi sono gli infortuni, troppe le vittime, troppi gli invalidi del lavoro. Anche per questo auspichiamo che la trattativa possa riprendere e trovare il consenso delle parti sociali e per questo pensiamo che le imprese, che stanno ottenendo buoni risultati in termini di profitto, vengano incontro alle richieste sindacali dei lavoratori: un salario di 1 milione e 200 mila lire mensili può essere un salario di avvio, non può essere il salario di una vita. Anche per questo va sottolineata la positività del provvedimento, che rappresenta un sostegno alla stipulazione di un contratto unico per i lavoratori dei porti.

Tra l'altro pensiamo che questo sia un metodo civile e moderno di intendere la competizione imprenditoriale, che si deve svolgere partendo da elementi di base analoghi sulle normative e gli orari di lavoro, sul rispetto della sicurezza e della previdenza dei lavoratori. Questo è appunto un motivo ulteriore di apprezzamento del disegno di legge, anche se non ci sfuggono alcune perplessità relative ad talune modifiche che sono state imposte dalla Commissione e che il testo licenziato dal Senato — che noi approveremo — ha accolto.

Nei porti europei vi sono regole ben definite sul lavoro portuale. Si tratta di regole più rigide, che rispettano e tutelano maggiormente il lavoro rispetto a quanto avviene in Italia. In nessun caso è consentito lo scambio di manodopera tra le imprese autorizzate. Per far fronte ai picchi di lavoro ed alle operazioni e ai servizi portuali ogni impresa ricorre al *pool* di manodopera. Nel porto di Amsterdam se un'impresa deve servire una nave si rivolge al *pool* di Rotterdam e non c'è stato alcun ricorso. Nel porto di Amburgo il *pool* occupa circa mille lavoratori portuali, ai quali si rivolgono tutti i terminalisti o coloro che lavorano nella parte del porto pubblico, senza alcuna eccezione.

Una recente sentenza, che ha riguardato in questo caso il porto di Gand,

relativa ad un ricorso analogo a quello genovese del 1997 (che ha originato i rilievi nei confronti della legislazione italiana), si è concluso in modo illuminante, che ora cercherò di illustrare. La normativa belga sul lavoro portuale (legge del 1972) afferma: « Non è consentita l'effettuazione di lavori portuali nelle zone portuali da lavoratori che non siano lavoratori portuali riconosciuti ».

Per quanto riguarda il contratto, un'altra legge del 1968 stabilisce: « Un contratto collettivo reso obbligatorio vincola tutti i datori di lavoro e tutti i lavoratori appartenenti all'organo paritetico interessato » — sarebbe appunto il *pool* — « ricompresi nella sfera di applicazione definita dal contratto collettivo ».

La definizione di lavoro portuale, contenuta in un'altra legge belga, è espressa nei seguenti termini: « Qualsiasi manipolazione delle merci trasportate da imbarcazioni marittime o da imbarcazioni di navigazione fluviale, da vagoni ferroviari o da autocarri, nonché i servizi accessori attinenti alle dette merci, indipendentemente dal fatto che tali attività vengano svolte sulle banchine, sulle vie di navigazione, sui moli o negli stabilimenti destinati all'importazione, all'esportazione e al transito delle merci, nonché tutte le manipolazioni di merci trasportate da imbarcazioni marittime o da imbarcazioni di navigazione fluviale dirette o provenienti dalla banchine di stabilimenti industriali ».

Anche in questo porto belga è stata intentata da parte di un'impresa una causa simile a quella cui si è dato corso nel porto di Genova. La società interessata è la SMEG, una società di diritto belga, che svolge nella zona portuale di Gand l'attività di carico e scarico delle navi adibite al trasporto di cereali e allo stoccaggio di cereali per conto di terzi. Le merci sono trasportate sia in arrivo sia in partenza per mezzo di imbarcazioni, autocarri e ferrovie.

Per quanto attiene ai lavori effettuati sulle banchine, vale a dire le operazioni di manutenzione portuale propriamente dette, quali il carico e lo scarico delle navi

adibite al trasporto di cereali, la SMEG si rivolge ai lavoratori portuali riconosciuti. Per gli altri lavori, effettuati quando i cereali giungono nei silos (vale a dire il carico e lo scarico nel magazzino, le operazioni di pesatura, lo spostamento della merce, la manutenzione delle apparecchiature, le attività nei silos nonché sul ponte a bilico, le operazioni di carico e scarico dei treni e degli autocarri), essa si rivolge non ai lavoratori portuali riconosciuti, bensì ai lavoratori da essa stessa assunti, ovvero a lavoratori temporanei messi a disposizione dalla ADIA Interim, agenzia di intermediazione di manodopera del diritto belga. Contro questo modo di fare si è mosso il pubblico ministero, intentando un'azione legale affinché questa impresa, la SMEG, dovesse rivolgersi ai lavoratori portuali riconosciuti anche per tutta la serie di mansioni richiamate che, badate bene, in Italia si consente vengano svolte per conto di terzi.

La causa nei confronti della SMEG si è conclusa in questo modo: la Corte ha sentenziato che « l'articolo 90, paragrafo 1, del Trattato CE, divenuto articolo 86, paragrafo 1, nel combinato disposto con gli articoli 6, paragrafo 1, 85 e 86 dello stesso trattato, deve essere interpretato nel senso che non attribuisce ai singoli il diritto di opporsi all'applicazione di una normativa di uno Stato membro che li obblighi ad avvalersi, ai fini dello svolgimento dei lavori portuali, esclusivamente di lavoratori portuali riconosciuti, così come definiti dalla legge belga del 1972, recante organizzazione del lavoro portuale, ed imponga loro di corrispondere a tali lavoratori una retribuzione ampiamente superiore a quella dei propri impiegati o a quella corrisposta ad altri lavoratori ».

In sostanza, la Corte ha detto a quell'impresa che, anche se i lavoratori portuali costano di più, deve rivolgersi ai lavoratori portuali riconosciuti e non può far fronte a quei servizi portuali, a quelle operazioni portuali, con altro personale né assunto direttamente, né fornito dall'agenzia di intermediazione di manodopera o di lavoro interinale.

Non solo, le giornate di mancato avviamento al lavoro non sono a carico della cassa integrazione guadagni, come avviene in Italia, bensì delle imprese che operano nel porto. Nel porto di Amburgo le imprese private versano al fondo del *pool* di manodopera una percentuale sul fatturato delle merci e degli oli minerali scaricati o caricati in quel porto. Nel porto di Rotterdam le imprese portuali pagano una percentuale al fondo su ogni giornata di avviamento al lavoro; il fondo deve essere sempre in attivo, altrimenti le imprese portuali pagano quote aggiuntive per alimentarlo. In Italia, invece, le imprese portuali che ricorrono al *pool* pagano, solo quando lo usano, la tariffa, che è pubblica, contrattata e depositata presso la sede dell'autorità portuale o marittima, a seconda dei casi. In caso di giornate di non lavoro, non pagano una lira, a differenza dei loro colleghi belgi, tedeschi, francesi, spagnoli.

Inoltre, le imprese portuali ricorrono alla commissione per ottenere condizioni non diciamo di miglior favore ma che, come purtroppo abbiamo visto e sperimentato, in alcune realtà italiane si traducono in forme di caporalato sui lavoratori portuali, nell'uso di autotrasportatori per scaricare le navi e in tentativi di servirsi di personale non regolare e non qualificato.

Signor Presidente, è quindi necessario che il Governo e le autorità preposte mettano fine a tali tentativi. È necessario che il Governo intervenga in alcuni settori, come nel caso del porto di Olbia, ove un monopolista — esso sì — che magari era nella commissione contro i lavoratori portuali non solo è monopolista del servizio di rimorchio nei porti sardi, ma riesce anche ad ottenere centinaia di milioni l'anno per garantire il servizio antincendio del porto con l'uso di rimorchiatori del concessionario del servizio portuale.

È necessario che il Governo risponda in maniera ferma quando, come nel caso dei rilievi della commissione, risulti evidente l'influenza di attività di *lobby* senza scrupoli, che riescono a far sostenere che è illegittimo in Italia ciò che è legittimo in

Francia, Germania, Spagna. Questo esempio vale anche nel settore delle costruzioni navali. L'Italia ha sempre agito correttamente, senza mai superare i limiti imposti dalle direttive comunitarie; Germania e Spagna l'hanno fatto con misure molto consistenti che valgono qualcosa come il 20 per cento del costo di una nave, eppure la commissione non ha battuto ciglio, né lo hanno fatto il signor Van Miert o il signor Monti.

Non vi è chi non veda in tale vicenda una specie di ossessione contro norme all'avanguardia che hanno consentito alla portualità italiana una ripresa fortissima e, probabilmente, anche scomoda a qualcuno dei nostri concorrenti europei; essa è forse scomoda anche perché il clima di collaborazione che si è creato nei porti italiani li ha fatti tornare affidabili ed attrattivi di traffici, dopo anni ed anni di crisi.

Anche per tale ragione invito il Governo, nella successiva fase di attuazione della legge, a tenere conto di quanto è avvenuto durante l'iter del provvedimento e dei voti dati al Senato; ciò vale, in particolare, con riferimento ai commi 3 e 4 dell'articolo 3 del provvedimento.

Per quanto riguarda l'articolo 5, faccio presente ai colleghi e al Governo che, una volta approvato, il provvedimento consente di risolvere il problema dell'integrazione salariale solo fino al 31 luglio 1999. Pertanto è necessario, in attesa della definizione del contratto nazionale dei lavoratori dei porti, che venga previsto un intervento per risolvere il problema del vuoto di copertura che si verifica dal 1° agosto 1999 alla data in cui entrerà in funzione il nuovo contratto per tutti i 13 mila lavoratori dei porti. Infine, per quanto riguarda i cosiddetti servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio), la norma prevista all'articolo 1, che integra l'articolo 14 della legge n. 84 del 1994, previene ogni possibile contenzioso stabilendo chiaramente che si tratta di servizi di interesse generale atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo. A questo proposito, voglio segnalare che, così come la norma

indica, nella fase attuativa sarà compito del Governo e delle autorità preposte disciplinare la materia che è sicuramente disgiunta rispetto a quella dei servizi di interesse generale disciplinati dall'articolo 6, comma 1, lettera c), della legge n. 84 del 1994.

Il problema dei servizi tecnico-nautici, inoltre, va affrontato con urgenza anche a fronte dello sviluppo del cabotaggio marittimo, delle sempre più estese immisioni di navi superevoli e del progetto « autostrada del mare ». Segnalo soltanto alcune esigenze.

Occorre riformare il servizio di pilotaggio dei porti e, in particolare, la disciplina pensionistica che ricade sui singoli porti in modo del tutto iniquo. Invito il Governo ad intervenire tempestivamente per avere anche il tempo necessario per migliorare la situazione senza traumi e senza rotture, ma è evidente che quel sistema pensionistico non può durare così come è.

Occorre disciplinare l'attracco delle navi, in particolare dei traghetti e dei traghetti superevoli, perché i danni che vengono arrecati alle strutture portuali sono sempre più consistenti: sgrotti sui moli, vibrazioni e rumori sono in crescita costante. È necessario intervenire, anche perché in Italia i grandi porti sono tutti a ridosso delle città, affinché si giunga a definire norme e conseguenti tariffe agevolate che non consentano alle navi di accostare alla banchina o di partire dalla banchina con i propri propulsori bensì con l'ausilio del servizio di rimorchio.

Per tutti questi motivi condivido ovviamente le relazioni svolte dagli onorevoli Biricotti e Gasperoni e sosterremo il testo licenziato dal Senato.

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

LUCIO MARENGO. Signor Presidente, signor sottosegretario, per molti decenni la vita all'interno dei porti si è svolta in maniera quasi esclusivamente a vantaggio di poche organizzazioni, qualche volta legate anche alla criminalità, come è noto.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, ha tentato di riportare un po' d'ordine e di legalità all'interno di queste attività marinare e parzialmente ci è riuscita.

Le modifiche contenute in questo disegno di legge andrebbero a completare l'opera di risanamento legale e occupazionale i cui vuoti sono stati molto pesantemente subiti in questi anni. Rimane però, signor sottosegretario, qualche perplessità quando si sentono ancora citare termini come consorzio o agenzie. Ci siamo abituati. Chi si è interessato di sindacato per tanti anni, comprende questi termini e fa anche delle considerazioni. Che significa essere soci delle cooperative? Come lo si diventa? Un giovane disoccupato può accedere a questo tipo di lavoro? Questo non è chiarito, né è dato sapere quali effettive possibilità vi siano. In tutta Italia vi sono circa 13 mila lavoratori, concentrati soprattutto nei grandi porti di Genova, Napoli e Venezia, e in percentuale minore nel Mezzogiorno, dove pure da qualche anno si registra un notevole incremento del movimento, specialmente nel settore turistico.

Pur condividendo, quindi, lo spirito dell'iniziativa legislativa in esame, si sente il bisogno di chiedere alle istituzioni, in particolare al Governo, maggiore incisività nei controlli sul lavoro, sulle agenzie, sui consorzi, sulle cooperative, in particolare per sapere come queste ultime effettivamente funzionino: ci risulta, infatti, che vi sia una divisione delle responsabilità, ma solo parzialmente degli utili. Vi sono cooperative che godono di particolari agevolazioni, ma che, sotto l'aspetto fiscale e previdenziale, presentano carenze che non vengono mai colpite dalle istituzioni. Quindi, anche se, ripeto, condividiamo lo spirito e l'intenzione del Governo di colmare determinate lacune, non possiamo esimerci dal richiedere al Governo stesso un formale impegno affinché vengano chiarite le modalità di assunzione per i lavori portuali e, quindi, sia noto come i giovani disoccupati possano accedere a questo tipo di lavoro. Chiediamo, inoltre, con grande serenità, il controllo sull'attività delle cooperative: queste, infatti, de-

vono essere controllate sistematicamente; solo così si garantisce la legalità, in quanto abbiamo sospetti fondati che le cooperative vengano costituite solo per motivi di comodo o per avere particolari agevolazioni.

Nella sostanza, dunque, conveniamo sulle considerazioni dei relatori, ma quanto all'effettivo problema occupazionale abbiamo molte perplessità, che chiediamo al Governo vengano fugate affinché vi siano garanzie di un'occupazione seria e legale.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, interverrò brevemente poiché ritengo che avremo modo di discutere in maniera più ampia sul provvedimento nelle fasi successive del suo esame in aula, in particolare quando andremo a sviscerare le sue diverse parti valutando gli emendamenti che, lo preannuncio, il nostro gruppo presenterà in numero cospicuo. Sul provvedimento, abbiamo già svolto un approfondito dibattito in Commissione, dove abbiamo avuto modo di evidenziare che, pur considerando il provvedimento utile e necessario, tuttavia, nel suo testo attuale, non è rispondente alle esigenze ed alle necessità che si dovevano affrontare. Credo che avremo modo di entrare più nello specifico e aprire una fase di discussione, in particolare, su alcune parti del provvedimento che non contengono le soluzioni prospettate ai problemi posti. Mi riferisco, ad esempio, agli articoli 16 e 17 che prevedono alcune modifiche alla legge n. 84, che ci sono state suggerite, o meglio imposte, a livello comunitario per adeguare il sistema normativo del nostro paese, appunto, a quello comunitario. Abbiamo ricevuto tali solleciti dalla Commissione europea in materia di lavoro portuale, in quanto, con provvedimenti precedenti, avevamo introdotto nel nostro sistema normativo alcune disposizioni che non andavano nella direzione della consolidata normativa delle direttive comunitarie.

Di conseguenza, il Governo risponde con il disegno di legge in esame e noi verificiamo che alcune parti dello stesso, che avrebbero dovuto riportare l'ordinamento legislativo del settore nell'ambito della normativa comunitaria, non l'abbiano fatto. A nostro avviso, quindi, non abbiamo risposto alle suddette sollecitazioni.

Entreremo nel dettaglio in seguito, quando dovremo esaminare le proposte emendative e le soluzioni alternative che noi porremo all'attenzione del Governo e dell'Assemblea. Per il momento, sottopongo all'attenzione dell'esecutivo alcune valutazioni di carattere strettamente politico.

Nel corso dell'attuale legislatura, come dicevo, abbiamo ricevuto più volte sollecitazioni a livello comunitario, al fine di adeguare ulteriormente le nostre normative alle direttive comunitarie, ad un impianto che, ormai, è diventato l'asse portante dei sistemi normativi a livello nazionale. Abbiamo fatto una scelta politica, vale a dire aderire alla Comunità europea, e sappiamo che oggi nell'ordinamento sovranazionale i paesi che hanno dato formale adesione alla stessa devono adeguare le loro norme a direttive, criteri e principi che vengono stabiliti a livello sovranazionale da un organismo del quale abbiamo liberamente scelto di fare parte. Non possiamo continuare, quindi, a fare la « politica dei due forni », da un lato si opera in un certo modo, dall'altro in un altro; non si possono seguire principi diversi a livello comunitario e in casa nostra. Insomma, non possiamo più tenere i piedi in due staffe, ma dobbiamo fare scelte precise.

Pongo con forza all'attenzione del Governo il fatto che, purtroppo, nel corso dell'attuale legislatura i vari governi di centrosinistra si sono contraddistinti, soprattutto nel settore del quale oggi stiamo discutendo, quello dei trasporti, per essere stati ripresi a livello comunitario, quasi annualmente — anzi senza « quasi » — per un provvedimento, o per un altro, in vari settori, subendo le conseguenti sanzioni.

La Comunità europea ci ha dato, quindi, indirizzi di differente orientamento rispetto alle leggi che avevamo approvato nel Parlamento di questo paese. Posso ricordare le procedure di infrazione che abbiamo subito per le leggi sull'auto-transporto, nonché le vicende di Malpensa, che ci hanno visto continuamente soggetti agli strali della Comunità europea.

La problematica relativa agli articoli 16 e 17 della legge n. 84 del 1994, alla quale stiamo mettendo mano, è nata da una modifica alla legge n. 84 apportata da questo Parlamento, che noi ci siamo permessi, assumendocene la responsabilità, di denunciare a livello comunitario come un'iniziativa legislativa del nostro paese non adeguata alle norme comunitarie; infatti, oggi ci troviamo a ritoccare il medesimo argomento. Potremmo citare tranquillamente altri casi di questo genere.

La domanda che vorrei rivolgere al Governo, in maniera molto compassata e con molta serenità, è la seguente: vale la pena di continuare queste battaglie ideologiche — perché di questo si tratta, alla fine —, non volendo scrivere con chiarezza le leggi di questo paese e non volendo rispondere in maniera molto limpida e cristallina agli indirizzi delle norme comunitarie? È mai possibile che in questo paese ci dobbiamo sempre contraddistinguere per la confusione normativa che ogni legge che variamo in Parlamento crea nel paese, con tutte le incertezze che ciò si porta dietro? È mai possibile che dobbiamo perdere tempo in queste aule — è tempo prezioso — per correre dietro e porre riparo, su indicazione esterna, a norme che abbiamo modificato, sapendo già che non potevamo modificarle? Oggi ne andiamo a ritoccare una per la seconda volta.

Se il Governo e la maggioranza non aderiranno ad alcune nostre proposte emendative, che intendiamo presentare e che dovrebbero dare un quadro di maggiore chiarezza, il nostro timore, signor sottosegretario, è che, prima della fine della legislatura, ci ritroveremo magari a ritoccare una terza volta la legge n. 84

agli articoli 16 e 17, sui quali abbiamo avuto precise indicazioni a livello comunitario.

Il Governo ci potrà dire che vi è una sorta di persecuzione nei confronti del nostro paese e che negli altri paesi i nostri colleghi ed amici francesi e tedeschi, ad esempio, riescono a far valere le loro ragioni in maniera più forte rispetto a noi, ma ciò dipende dal Governo e non certo da questa Assemblea; dipende dall'autorevolezza del Governo nella sede comunitaria di Bruxelles nel far valere i propri diritti.

Tuttavia, ciò non ci deve mettere nella condizione di dire che gli altri riescono ad ottenere più indulgenza a livello comunitario, mentre noi veniamo castigati continuamente. I casi sono due: o vi fate più forza a Bruxelles e riuscite ad ottenere ciò che ottengono i vostri colleghi degli altri paesi dell'Unione europea oppure dobbiamo farcene una ragione e dobbiamo prendere atto che a Bruxelles, come Governo italiano, non abbiamo la stessa forza che riescono ad esercitare i Governi degli altri grandi paesi che condividono con noi l'esperienza comunitaria. Dobbiamo, quindi, fare di necessità virtù e la virtù, a questo punto, significa accettare con molta più precisione e puntualità le indicazioni che la Comunità europea ci dà.

Quindi, signor sottosegretario, questo significa che bisognerà cominciare a scrivere norme più chiare, che non abbiano sempre questa alea di incertezza che fa sì che, a seconda del tipo di lettura, uno stesso comma può essere oggetto di interpretazioni diverse. Questo purtroppo è il limite di molte disposizioni legislative e, in particolare, di quanto è contenuto nel disegno di legge in esame. È per questo che ricordo ancora una volta che a Bruxelles c'è sempre qualcuno che ci invita a leggere con maggiore attenzione, con ambedue gli occhi, le norme che scriviamo, in modo che le interpretazioni delle leggi siano univoche. A Bruxelles non è consentita quell'elasticità di lettura delle leggi che abbiamo introdotto nel nostro ordinamento, per cui dovremo fare di

questa necessità virtù e, se non vorremo trovarci una terza volta, prima della fine di questa legislatura, a parlare ancora di lavoro portuale e degli articoli 16 e 17 della legge n. 84, il Governo dovrà fare chiarezza facendo tesoro dell'esperienza accumulata in questi anni di Governo, dei rapporti con l'Unione europea e delle imposizioni che da essa sono venute. Mi auguro che finalmente il Governo ci dia la soddisfazione di trovarci di fronte ad una legge chiara perché noi non siamo contrari nel merito ma sul metodo. Il Governo scriva una legge chiara e vedrà che anche l'opposizione farà la sua parte, offrirà il proprio contributo e non porrà ostacoli all'approvazione di questo disegno di legge.

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

(Replica del Governo - A. C. 6239)

PRESIDENTE. Prendo atto che il vicepresidente della IX Commissione, onorevole Biricotti, e il relatore per la XI Commissione, onorevole Gasperoni, rinunciano alla replica.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, potrei semplicemente iniziare dicendo che i fatti li stiamo producendo e che per i miracoli ci stiamo attrezzando. Avendo i Governi precedenti e quello attuale deciso di aderire pienamente all'Unione europea, si sta producendo il massimo sforzo per adeguare le nostre leggi e i nostri regolamenti alla normativa comunitaria, ed il provvedimento in discussione ne è un esempio. Esso è stato oggetto di una lunga ed attenta riflessione, sia in sede parlamentare sia in sede comunitaria; vi sono stati scambi epistolari ed incontri e, una volta approvato, completerà il processo della gestione della portualità in Italia e quindi

della legge n. 84 del 1994 che sicuramente (lo ha detto anche l'onorevole Marengo) rappresenta una grande novità per la sistemazione definitiva di tale settore.

Vorrei ora fare qualche breve riflessione per riaffermare gli impegni del Governo. In Commissione a più riprese, sia attraverso le affermazioni del ministro Treu sia attraverso le dichiarazioni da me rese il 27 gennaio di quest'anno, sono stati forniti tutti i chiarimenti sulle problematiche che la questione ha posto. La questione centrale riguardava la modifica dell'articolo 3, comma 2, del disegno di legge che introduce il divieto di partecipazioni incrociate tra società fornitrici di lavoro portuale temporaneo e imprese portuali. Essa è stata l'oggetto del confronto tra il Governo italiano e la Commissione europea. Il Governo ha chiarito che tale divieto di partecipazioni incrociate è posto come divieto assoluto ed ha fornito, in Commissione, le spiegazioni in proposito, che intendo ribadire in questa sede.

Il comma 2 dell'articolo 3 del disegno di legge in esame è interpretato dal Governo nel senso che l'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo non deve esercitare, né direttamente né indirettamente, le attività di cui agli articoli 16, 18 e 21 comma 1, lettera a), della legge n. 84 del 1994, e non detenere direttamente o indirettamente partecipazioni nelle predette imprese. Inoltre, i soci dell'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro temporaneo non possono esercitare, per conto proprio o tramite partecipazioni dirette o indirette, le attività di cui ai citati articoli della legge n. 84 del 1994. Questa è l'interpretazione autentica della legge; il regolamento attuativo, che seguirà alla legge, non potrà che essere conforme a tali indicazioni.

Vi è, poi, il problema dei tempi. L'iter del provvedimento in esame è iniziato nel 1997; dalla corrispondenza con il Commissario europeo, professor Monti, si rileva che erano stati assegnati due mesi per rimuovere il pericolo di infrazione comunitaria incombente sul provvedi-

mento, quindi, sul Governo e sul nostro paese: ebbene, dal 1997 si è arrivati al 2000!

Tutto il confronto tra il Governo italiano e l'Unione europea ha fatto sì che il Governo italiano assumesse l'impegno a non modificare il disegno di legge in esame (così come approvato dal Senato) e ad accelerare i tempi di attuazione.

Signor Presidente, vorrei ricordare ancora una volta che il lavoro da noi svolto negli ultimi mesi ed elaborato nelle Commissioni competenti è stato apprezzato dal Commissario Monti. Vorrei richiamare e leggere alcune espressioni molto chiare, indicative di come il Commissario Monti abbia apprezzato le dichiarazioni rese da noi in Commissione. In una lettera recentissima, del marzo di quest'anno, il commissario Monti si esprime così: «Dopo un'accurata analisi ed una serie di contatti con le autorità italiane, ho motivo di ritenere che l'approvazione del progetto di legge, unitamente alla dichiarazione resa alla Camera dal sottosegretario Occhipinti a nome del Governo il 27 gennaio scorso ed all'adozione del regolamento attuativo della nuova legge, possa eliminare la situazione denunciata dalla Commissione europea e dalla Corte di giustizia». Ciò vuol dire che gli impegni assunti sono sufficienti a risolvere la complessa questione.

Rinnovando l'impegno a fare presto, oltre che bene, vorrei ricordare che c'è una grande attesa nei confronti del provvedimento, un'attesa che viene dal mondo del lavoro e dal mondo delle imprese, nonché da parte delle autorità portuali. È infatti necessario assicurare regole condivise ed assicurare davvero maggiore concorrenza, modernizzazione e pari opportunità.

Vorrei anche assicurare all'onorevole Marengo che l'impegno cui si fa riferimento nella legge e le perplessità espresse circa i controlli sulle cooperative rappresentano un problema che in futuro non riguarderà il Governo, bensì le autorità portuali, le quali, secondo quanto stabilito nel testo, hanno proprio i compiti di vigilanza e di controllo. È questo un modo

per responsabilizzare ancora di più gli organi preposti, come le autorità portuali, con propri regolamenti, facendo sì che si tratti di norme trasparenti e serie, nell'approccio alla tematica del lavoro ed a tutte le problematiche connesse.

Fatte queste riflessioni, desidero, a margine, scusarmi per il ritardo con cui sono giunto in quest'aula. Ciò è stato determinato dalla necessità della mia presenza al Senato, per rispondere ad alcune interrogazioni: normalmente sono molto puntuale.

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

Discussione della proposta di legge: S. 3157 – Senatori Smuraglia ed altri: Norme per favorire l'attività lavorativa dei detenuti (approvata dal Senato) (5967); e delle abbinate proposte di legge: Borghezio ed altri; Cento ed altri; Cascio (1823-2283-2359) (ore 10,23).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata dal Senato, d'iniziativa dei senatori Smuraglia ed altri: Norme per favorire l'attività lavorativa dei detenuti; e delle abbinate proposte di legge d'iniziativa dei deputati: Borghezio ed altri; Cento ed altri; Cascio.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 5967)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 15 minuti;

Governo: 15 minuti;

richiami al regolamento: 5 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora (con il limite massimo di 15 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 4 ore e 10 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 34 minuti;

Forza Italia: 33 minuti;

Alleanza nazionale: 32 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 31 minuti;

Lega nord Padania: 30 minuti;

Comunista: 30 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti;

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 40 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Verdi: 8 minuti; Rifondazione comunista-progressisti: 7 minuti; CCD: 7 minuti; Socialisti democratici italiani: 4 minuti; Rinnovamento italiano: 3 minuti; CDU: 3 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 2 minuti.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 5967)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Schmid.

SANDRO SCHMID, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mentre avviamo la discussione su questo significativo provvedimento per favorire l'attività lavorativa dei detenuti, non si possono sicuramente ignorare i gravi episodi esplosi nelle carceri di Sassari e Milano. Essi hanno riproposto all'attenzione di tutti il drammatico stato di sovraffollamento e degrado in cui si trova la maggioranza delle carceri italiane. Oggi si