COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 NOVEMBRE 1983

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modifica del quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, recante misure urgenti per fronteggiare la situazione nei porti (831) . 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 4, 6, 7

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 4

BERNARDI GUIDO 5

CIAMPAGLIA ALBERTO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . 6

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3, 6

PERNICE GIUSEPPE 4

SANGUINETI MAURO 5

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,25.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Modifica del quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, recante misure urgenti per fronteggiare la situazione nei porti (831).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica del quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 23 maggio 1983, n. 230, recante misure urgenti per fronteggiare la situazione nei porti ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole al disegno di legge in discussione, mentre debbono ancora pervenire i pareri della I Commissione affari costituzionali e della VI Commissione finanze e tesoro.

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione, presentato dal ministro della marina mercantile, ha per oggetto la modifica del quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge 6 aprile 1983, noto alla pubblica opinione interessata alla materia come provvedimento sull'esodo portuale. Come i colleghi ricorderanno, il sottoscritto fu relatore del citato decreto-legge, del quale quindi poté seguire il tormentato *iter* che vide, tra l'altro, un confronto abbastanza serrato in merito ad alcune problematiche contenute in quel testo. Desidero inoltre rammentare ai componenti della Commissione - non per spirito polemico, ma per riandare alla memoria storica di quel periodo - che nella fase finale dell'*iter* del provvedimento mi dimisi dall'incarico di relatore, sottolineando quelle difficoltà che poi si sarebbero effettivamente frapposte alla applicazione pratica della normativa ed anche la presumibile, scarsa incidenza che la stessa avrebbe avuto circa la soluzione dei problemi di carattere strutturale che si erano accumulati sui porti italiani e che solo in parte avrebbero potuto essere superati da un provvedimento parziale, volto a focalizzare soltanto uno degli aspetti della crisi: quello, cioè, dell'esigenza di una diminuzione dei dipendenti delle compagnie e degli enti portuali. Non voglio affermare, in questa sede, di essere stato facile profeta, però i fatti hanno realisticamente dimostrato che i problemi della portualità italiana, durante questo periodo, non sono stati assolutamente risolti e che, anzi, essi si sono venuti in qualche misura aggravando.

Tra l'altro, oggi come allora ci troviamo ad affrontare situazioni portuali di compagnie e di enti che, non più tardi di 16-18 mesi fa, hanno provveduto a consistenti assunzioni di personale: compagnie ed enti che poi sono stati improvvisamente gratificati da un provvedimento che, sostanzialmente, ha scaricato sulla collettività nazionale degli oneri aggiuntivi concernenti il funzionamento di tali strutture, oneri rivelatisi estremamente pesanti. Le preoccupazioni di allora, quindi, desidero sottoporle ancora una volta all'attenzione della Commissione.

Alle difficoltà che a suo tempo avevo sottolineato se ne aggiunge una che, sostanzialmente, è oggi sottoposta al nostro esame: mi riferisco a quella insita nel rapporto fra le strutture portuali e gli istituti di credito chiamati a concorrere attivamente all'applicazione concreta della normativa. Si è venuta cioè aggrovigliando una serie di problemi, anche perché nel decreto-legge era stato delineato un rapporto limitato solo agli istituti di credito di diritto pubblico, e tale fatto ha ulteriormente ritardato anche la messa in moto dei meccanismi parziali previsti dalla legge. Nel frattempo, la crisi dei porti italiani si è ancora aggravata: credo che occorra farsi carico di una dose di sano realismo nel momento in cui si sottolinea nuovamente l'esigenza di affrontare i problemi del settore in maniera diversa.

Oggi, essere sanamente realisti porta a concludere che il provvedimento non risolve i problemi di fondo, in quanto si tratta di una normativa-tampone che prende in considerazione solo aspetti parziali della crisi; ma, in ogni caso, è opportuno che il progetto di legge in esame trovi possibilità di concreta attuazione. Io ritengo che il disegno di legge presentato dal Governo meriti indubbiamente l'approvazione da parte del Parlamento perché, nella sostanza, consente di ampliare le possibilità di intervento degli istituti bancari anche agli istituti non necessariamente di diritto pubblico e, quindi, di aumentare i possibili interlocutori in questa vicenda. È inoltre da apprezzare il fatto che il Governo abbia provveduto in materia – cosa che, a suo tempo, fu criticata – non attraverso lo strumento del decreto-legge, ma come deve avvenire e come è avvenuto nella fattispecie, cioè tramite un provvedimento presentato sotto forma di disegno di legge. Esprimo quindi il mio apprezzamento personale, anche come relatore, nei confronti di questo modo di procedere e sottolineo, concludendo la relazione ed accogliendo le sollecitazioni del Governo affinché si provveda rapidamente (adeguandoci anche noi, nel nostro piccolo, al meccanismo della « corsia preferenziale »), l'opportunità che sul testo in esame la I Commissione affari costituzionali della Camera si pronunci favorevolmente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GIUSEPPE PERNICE. Il gruppo comunista intende dare la massima collaborazione affinché questo provvedimento possa avere un *iter* legislativo molto rapido: però, con molta franchezza, vogliamo dire che la via scelta dal ministro della marina mercantile – quella, cioè, di presentare un disegno di legge – ci sembra cerchi di scaricare sul Parlamento le responsabilità esistenti nella mancata attuazione della normativa concernente le misure urgenti per fronteggiare la situazione dei porti in Italia. La stessa modifica oggi richiesta, d'altra parte, riguarda il quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge originario: noi non riusciamo a comprendere come il Governo non sia stato in grado di superare delle difficoltà, che poi si sono rivelate essenziali, per poter garantire agli enti portuali di ricorrere ai mutui con enti di diritto pubblico. Per altro, noi riteniamo che, anche approvando questa modifica al testo della legge attualmente in vigore, non saranno superati tutti quei problemi che l'attuazione del provvedimento di legge sta rivelando: infatti, noi siamo dell'avviso che esistano delle strade amministrative per attuare in pieno quanto disposto dal quarto comma dell'articolo 3 del decreto-legge, imponendo agli enti pubblici di garantire i mutui richiesti dagli enti portuali con interessi a carico dello Stato.

Con queste precisazioni e ribadendo che la nostra Commissione non deve assolutamente assumersi responsabilità che non sono proprie del Parlamento, riteniamo che il provvedimento in discussione debba essere rapidamente approvato.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Già nel 1975 era stata denunciata la gravità e la ampiezza della crisi dei porti, e nel 1982, finalmente, si pensò di avviare almeno a

soluzione il problema della diminuzione della spesa da parte dei consorzi e delle provveditorie portuali attraverso il meccanismo dell'esodo. Si trattava, comunque, di una soluzione parziale, che certo non poteva rappresentare un intervento capace di affrontare la questione della crisi dei porti. Anche questo parziale provvedimento, tuttavia, dopo un anno di gestazione e dopo essere stato tradotto in norme nell'aprile del 1983, è lungi dal trovare applicazione. Ci accorgiamo infatti oggi, alla fine del mese di novembre, che la legge non funziona; restano così vani gli sforzi compiuti da questa Commissione per approvare urgentemente la legge entro la fine della passata legislatura. Conseguenza di tutto ciò è che gli stanziamenti previsti risulteranno, in virtù dell'inflazione, non più sufficienti a rendere possibile lo esodo di 5 mila addetti che devono beneficiarne.

Mi meraviglia veramente che non si sia avuto il coraggio di emanare un decreto al fine di allargare la possibilità di accendere i mutui necessari. Come non essere irritati di questo ritardo, del fatto che non si riesca mai a risolvere nulla? E ciò quando ben conosciamo la situazione dei porti, che sono tutti in crisi e che richiedono nuovi metodi di gestione, capaci di corresponsabilizzare il presidente del consorzio come l'ultimo portuale. Le aziende dei porti vanno trattate come orologi, perché anche l'assenza di una piccola vite nella loro organizzazione danneggia il tutto, andando a detrimento della competitività, che è l'elemento essenziale rispetto all'acquisizione di quote del traffico marittimo.

Nell'esprimere la nostra posizione favorevole all'approvazione del provvedimento in discussione, desidero quindi richiamare l'attenzione del rappresentante del Governo sull'opportunità di approntare urgenti misure operative. Occorre evitare il rischio che venga a determinarsi una situazione di stallo, nella quale anche le maestranze che vanno mantenute in servizio, perché maggiormente qualificate, non ottenendo compenso, si dedichino ad altri lavori.

MAURO SANGUINETI. Il gruppo socialista è favorevole all'approvazione del provvedimento in esame e condivide le considerazioni svolte dal relatore.

Stante, tuttavia, la grave situazione ormai consolidatasi per il settore portuale, ci associamo agli inviti rivolti al rappresentante del Governo perché sia celermente posta all'esame del Parlamento la proposta di un riordino del sistema portuale, con riferimento non solo al finanziamento, ma anche alle competenze del fondo nazionale per il salario garantito, misure senza le quali il provvedimento dell'esodo risulterebbe insufficiente.

Per quanto riguarda le responsabilità, riteniamo doveroso sottolineare che esistono responsabilità governative, ma anche precise responsabilità delle compagnie e dei consorzi in materia di attività portuale. Negli anni passati sono state effettuate assunzioni non giustificate, per cui oggi si arriva al provvedimento dell'esodo. Sono cose che abbiamo già detto e che riteniamo dover riaffermare in questa sede.

GUIDO BERNARDI. Nel preannunciare il mio voto favorevole al disegno di legge in discussione, vorrei far osservare al collega Pernice che il sistema bancario ha delle proprie regole, che noi dobbiamo rispettare. Intendo riferirmi alla legge n. 815, perché o noi riteniamo che il sistema bancario debba rispondere ad una logica prevista dal legislatore, voluta da quest'ultimo in quanto il sistema bancario stesso deve offrire certe garanzie al sistema economico, o noi pensiamo che il Governo possa bussare alla porta delle banche indiscriminatamente. In questo caso, purtroppo, sono le banche di diritto pubblico ad essere riluttanti, mentre il sistema privato sembrerebbe al contrario più disponibile. Quindi, bene ha fatto il Governo a presentare il disegno di legge in discussione, non potendo risolvere il problema in via amministrativa perché il nostro è uno Stato in cui fortunatamente la dittatura ancora non c'è. Altre volte ci siamo richiamati alla presunta irresponsabilità del sistema bancario nell'investire danaro pubblico senza le dovute garanzie:

non si può, pertanto, chiedere ad un sistema, nel contempo, un determinato atteggiamento e il suo contrario.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* La mia replica sarà ancora più breve della relazione. Desidero innanzitutto rilevare la sostanziale convergenza di tutti i gruppi politici rappresentati in questa Commissione sul provvedimento in esame. Condivido inoltre una serie di preoccupazioni, emerse, in particolare, dagli interventi degli onorevoli Pernice e Baghino.

In sede di relazione ho evitato di riprendere un ragionamento di carattere generale, da me più volte ripetuto, circa i problemi che incombono sul Ministero della marina mercantile, le grandi potenzialità dello stesso e ciò che potrebbe essere fatto per rilanciarne l'azione. Desidero tuttavia, in questa occasione, riprendere la considerazione concernente la parzialità del provvedimento al nostro esame, ma, nello stesso tempo, l'urgenza di renderlo comunque operativo, al di là degli ulteriori ritardi che si sono accumulati in questo periodo. Per chi, come me, ha seguito l'andamento di questa vicenda, non si tratta tanto di scaricare delle responsabilità, relative ai ritardi, sul Parlamento, quanto di tener conto di circostanze oggettive che si sono venute accumulando e che, probabilmente, non erano state valutate nella loro complessità nella fase iniziale della stesura del testo. Ho già ricordato come la vicenda si sia svolta in maniera convulsa perché quello in discussione è un provvedimento da molto tempo auspicato ma del quale, attraverso la forma del decreto-legge, il Parlamento è stato investito quando si andava ormai verso lo scioglimento anticipato delle Camere: quindi, anche da un punto di vista formale, questo è stato l'ultimo progetto di legge sul quale il Parlamento s'è espresso.

Concludo pertanto la mia brevissima replica con questo apprezzamento, sottoponendo al rappresentante del Governo - anche come relatore - l'esigenza che, in un momento abbastanza ravvicinato nel tempo, su questa materia dei problemi portuali presenti nel paese si riapra un dibattito con il Parlamento.

Il presidente della Commissione ha riconfermato su questo, come su altri problemi, un'iniziativa che probabilmente è nata all'interno della Commissione stessa e che io sollecito, in quanto essa potrà costituire un'utile occasione di confronto per trovare soluzioni reali ai problemi che in parte impediscono un nuovo sviluppo della portualità nazionale.

ALBERTO CIAMPAGLIA, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Credo di aver poche cose da aggiungere a quanto è stato detto in sede di relazione e di discussione sulle linee generali del provvedimento. Le preoccupazioni della Commissione sono le preoccupazioni del Governo: anche noi riteniamo cioè che questo sia soltanto un provvedimento di carattere parziale; però il Governo ha allo esame una serie di iniziative che vertono, in primo luogo, sul problema dell'esodo. Purtroppo le difficoltà che si rilevano nella gestione dei porti ricadono - diciamolo pure - in modo particolare sui lavoratori. Noi dobbiamo assolutamente compiere un atto di fiducia nei confronti dei sindacati che in questo momento, con molta responsabilità, si rendono conto della particolare situazione del settore.

Le difficoltà da noi incontrate sono di duplice natura. Per ciò che riguarda l'accesso ai mutui, abbiamo avuto la possibilità di intrattenere dei contatti con le casse di risparmio che però, ai fini giuridici, sono considerate enti privati, non di diritto pubblico. Vi è poi l'altro problema - ecco perché ritengo che il provvedimento che dovrebbe contribuire a risolvere la crisi sia di carattere parziale - secondo il quale chi dovrà accendere i mutui non è il Ministero, bensì il Fondo gestione istituti contrattuali, gestito dai lavoratori, il quale, con una recente sentenza, è stato dichiarato ente privato. Anche in questo caso, pertanto, si pongono dei

problemi di garanzie per quanto riguarda l'accensione dei mutui.

Comunque, mi auguro che il provvedimento in esame, una volta approvato, possa metterci in condizione – nei tempi brevi – di provvedere alla stipula dei mutui e quindi di dare il segnale dell'avvio del risanamento di questo importante settore.

PRESIDENTE. In attesa dei prescritti pareri, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO