

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

25.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 GENNAIO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Sostituzione:</b>		<b>Disegno e proposta di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):	
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	2	Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766);	
<b>Disegno di legge</b> (Seguito della discussione e rinvio):		Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio (2928) .....	3
Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (3119) .....	2	Testa Antonio, <i>Presidente</i> . . . . .	3, 4, 6, 9, 10, 12, 16
Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	2, 3	Baghino Cesco Giulio .....	9, 12, 13, 15
Ceruti Gianluigi .....	3	Cerofolini Fulvio .....	8, 9, 14
Menziotti Pietro Paolo .....	3	Chella Mario .....	4, 6, 8, 15
Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i> .....	2	Fagni Edda .....	10
Reina Giuseppe, <i>Relatore</i> .....	2	Grippio Ugo, <i>Relatore</i> .....	3, 12
		Lucchesi Pino .....	6, 8
		Matteoli Altero .....	11
		Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i> .....	6, 9, 11, 12, 13, 14, 15

**La seduta comincia alle 9,45.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Sostituzione.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento, il deputato Ceruti sostituisce il deputato Donati per la seduta odierna.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3119).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 agosto 1988.

Ricordo che nella seduta del 21 dicembre scorso si era stabilito di riprendere la discussione del provvedimento subito dopo le festività natalizie.

Per quanto concerne la questione di competenza, sorta a seguito del parere della Commissione ambiente, essa sarà

presumibilmente oggetto di considerazione da parte del Presidente della Camera.

In relazione, invece, al parere favorevole condizionato espresso dalla Commissione affari costituzionali, ricordo che era stata già deliberata la richiesta di riesame del parere medesimo, inoltrata anche verbalmente al presidente della I Commissione. La IX e la I Commissione assunsero allora l'impegno di pervenire rapidamente ad un incontro al fine di giungere all'approvazione del provvedimento entro il mese di gennaio. Qualora la Commissione affari Costituzionali non mutasse sostanzialmente il parere espresso, l'iter legislativo rischierebbe un eccessivo prolungamento con la rimessione all'Assemblea. Per tale motivo — ripeto — è indispensabile pervenire quanto prima ad un accordo con i colleghi della I Commissione, anche in considerazione della totale assenza di motivazione nel parere medesimo.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Pregherei il presidente di sollecitare un incontro con la Commissione affari costituzionali entro questa settimana, al fine di giungere in tempi brevi all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. L'incontro avrà sicuramente luogo nella giornata di oggi o di domani.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Mi rimetto alle osservazioni del presidente, auspicando che la Commissione affari costituzionali (come del resto è avvenuto al Senato) riveda il

parere espresso, che appare alquanto affrettato e non rispondente alle diffuse aspettative createsi attorno al provvedimento. Del resto, anche i gruppi dell'opposizione hanno ampiamente dimostrato la loro disponibilità ad una rapida approvazione del disegno di legge, specie in considerazione degli interessi sul tappeto.

**PIETRO PAOLO MENZIETTI.** Ritieniamo opportuno sollecitare alla I Commissione l'evidenziazione delle motivazioni del parere espresso, ma non concordiamo sulla richiesta di revisione del parere medesimo in quanto, relativamente alla soppressione dell'articolo 18, la posizione del gruppo comunista coincide con quella espressa dalla Commissione affari costituzionali, pur salvaguardando l'esigenza di approvare rapidamente il provvedimento in questione.

**PRESIDENTE.** Il gruppo comunista è pertanto favorevole alla soppressione dell'articolo 18?

**PIETRO PAOLO MENZIETTI.** Siamo già intervenuti su tale questione con una serie di osservazioni e di critiche. A tale proposito — ripeto — riteniamo importante conoscere le motivazioni addotte dalla Commissione affari costituzionali circa la soppressione dell'articolo 18.

**GIANLUIGI CERUTI.** Vorrei ribadire che anche il gruppo verde è d'accordo con la soppressione dell'articolo 18, comunque vorrebbe conoscere le motivazioni del parere espresso dalla I Commissione.

**PRESIDENTE.** È opportuno che la nostra Commissione conosca le motivazioni in oggetto; quindi, in attesa della definizione della richiesta di riesame del parere della I Commissione, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 10, è ripresa alle 11.**

**Seguito della discussione del disegno di legge: Norme per favorire il traffico di cabotaggio (2766) e della proposta di legge Chella ed altri: Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante cabotaggio (2928).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Norme per favorire il traffico di cabotaggio » e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Chella ed altri: « Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio ».

Ricordo che nella seduta del 22 dicembre 1988 il relatore ha ultimato lo svolgimento della relazione.

**Ugo GRIPPO, Relatore.** Il collega Ridi, nel corso della seduta precedente, ha manifestato l'esigenza di individuare taluni meccanismi per evitare la perenzione, con la fine del 1988, delle risorse per il cabotaggio stanziato sul bilancio dello Stato per lo stesso anno. Inoltre, egli ha chiesto di poter incrementare tali risorse facendo ricorso all'accensione di mutui, utilizzando, per i relativi interessi, le cifre poste in bilancio.

Dopo alcune intese verbali con esponenti del tesoro, devo precisare che il ricorso ai mutui non è possibile in quanto questi ultimi avrebbero dovuto essere puntualmente definiti nell'ambito della legge finanziaria già approvata; potremo semmai prevederli nel prossimo bilancio.

Per quanto riguarda gli impegni di spesa riguardanti il traffico cabotiero, la precedente legge finanziaria prevedeva la modulazione degli 80 miliardi stanziati in ragione di 10 per il 1988, 20 per il 1989 e 50 per il 1990. Però, i 10 miliardi previsti per il 1988 cadono, in realtà, in perenzione e non sono recuperabili. Ciò nonostante, nella legge finanziaria che abbiamo recentemente approvato è inserita una nuova modulazione che ci consentirebbe di utilizzare anche ulteriori risorse.

La legge finanziaria per il 1989 prevede uno stanziamento di 20 miliardi che rappresenta il consolidamento della somma indicata nella legge finanziaria dello scorso anno; altrettanto vale per i 50 miliardi previsti per il 1990. Analoga somma è prevista per il 1991. Pertanto, l'ultimo articolo del disegno di legge n. 2766 deve essere modificato in ottemperanza degli impegni assunti con la legge finanziaria recentemente approvata in quanto il provvedimento, essendo stato predisposto in precedenza, è attualmente conforme alle indicazioni contenute nella legge finanziaria per il 1988.

Mi auguro che il provvedimento di cui abbiamo avviato l'esame, venga approvato nel più breve tempo possibile, anche se, come è noto, dovrà essere sottoposto all'esame dell'altro ramo del Parlamento e, quindi, presumibilmente, il suo *iter* non potrà concludersi prima del giugno di quest'anno. Auspico che in questi sei mesi sia possibile utilizzare — grazie anche alla solerzia del ministro — i 20 miliardi disponibili fin da ora. In ogni caso, subito dopo l'approvazione del provvedimento, si dovranno individuare i nuovi meccanismi volti a potenziare il traffico cabotiero nel nostro paese.

Al fine di ricercare un'intesa generale tra i rappresentanti dei vari gruppi ed il Governo, propongo la costituzione di un comitato ristretto.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**MARIO CHELLA.** Ritengo auspicabile il raggiungimento di un'intesa generale in quanto la materia in esame è di estremo rilievo sia per l'economia nazionale nel suo complesso, sia per il settore dei trasporti e ciò deve indurci a compiere il massimo sforzo per il conseguimento di tale risultato.

Gli orientamenti cui si ispira il gruppo comunista sono chiari così come lo sono quelli del Governo, in ordine al disegno di legge in esame. Semmai gli esponenti della maggioranza, qualora lo ritenessero opportuno, potrebbero intro-

durare correttivi al testo predisposto dal Governo.

Come dicevo, il raggiungimento di un'intesa è certamente auspicabile anche perché ciò consentirebbe di completare la discussione della materia in sede legislativa riducendo, in tal modo, al massimo i tempi necessari a dare una soluzione alle questioni in esame.

Credo che la Commissione conosca la posizione del gruppo comunista, così come emerge dalla proposta di legge che abbiamo presentato e che intendo ribadire. Naturalmente siamo disponibili ad un confronto che potrà svolgersi nelle sedi più opportune, tra le quali il comitato ristretto.

Sostanzialmente concordiamo con le linee del Piano generale dei trasporti nel quale sono indicate, con molta precisione, le direttive per lo sviluppo del cabotaggio che nel nostro paese rappresenta non un'esigenza fine a se stessa, ma un mezzo per riequilibrare il trasporto interno delle merci. Il conseguimento di tale risultato produrrebbe effetti positivi — come si è detto più volte — anche in altri campi, favorendo il decongestionamento della rete stradale ed autostradale ed il risparmio energetico.

Ho letto documenti predisposti sulla materia in esame da altre parti sociali come i sindacati, ma ho trovato di particolare interesse alcune conclusioni di un'indagine conoscitiva svolta dalla Confindustria nel febbraio 1988 sul sistema degli autotrasporti. In base a tali conclusioni il sistema di trasporto delle merci risulta quasi esclusivamente dipendente da una sola modalità, quella stradale, e di conseguenza si configura come un sistema debole e facilmente vulnerabile, non in grado di assecondare gli obiettivi di sviluppo economico che il nostro paese si prefigge.

Il problema nodale di fronte al quale ci troviamo, che richiede l'adozione di adeguati provvedimenti, è costituito appunto dall'intermodalità, ma non mi sembra venga adeguatamente affrontato dal provvedimento del Governo. Al contrario, è su tale aspetto che deve incentrarsi un va-

lido progetto o una seria discussione, se vogliamo realmente dotare il nostro paese di un sistema di trasporti adeguato alle esigenze imposte dalla scadenza del 1992.

Siamo convinti che sia possibile sviluppare il cabotaggio, magari utilizzando le due « autostrade del mare » costituite dal Tirreno e dall'Adriatico, su cui più volte si è fatta della retorica.

Attualmente, almeno secondo i dati rilevati nel 1985, il traffico di cabotaggio nel nostro paese interessa circa 52 milioni di tonnellate di merci, 40 dei quali sono rappresentati da prodotti di massa (come quelli siderurgici ed i petroliferi), e gli altri da merci varie (di questi ultimi, 10 milioni sono destinati alle isole e 2 al continente). A fronte di tale situazione, la domanda potenziale di cabotaggio (secondo il conto nazionale dei trasporti e recenti studi e ricerche condotti non solo dalla Confindustria, ma anche da altri istituti che si occupano dei trasporti) ammonterebbe a circa venti o trenta milioni di tonnellate movimentate dal nord al sud del paese. Non dimentichiamo, tra l'altro, che i centri di produzione e di consumo delle merci prevalentemente sono dislocati non sulle coste, bensì nell'entroterra: mi riferisco al bacino padano, a quello toscano e dell'Emilia-Romagna, in relazione ai quali si rende necessario procedere in termini di intermodalità, agendo sui vettori terrestri per integrarli con quelli marittimi, con il ricorso ad incentivi di vario tipo. In una parola, occorre realizzare un sistema integrato fra terra e mare, altrimenti le merci continueranno ad essere trasportate soprattutto su gomma, provocando gli inconvenienti lamentati da più parti.

Non si crede opportuno stabilire in un articolato questo legame organico tra sistema di trasporto terrestre e marittimo, pensando anche ad incentivi per scoraggiare il trasporto su strada? Personalmente, ritengo che la Commissione opererebbe proficuamente se si impegnasse in tal senso.

La parte politica cui appartengo ha avanzato alcune proposte al riguardo, in ordine alle quali però siamo non testar-

damente attestati, ma — al contrario — aperti ai suggerimenti che altri vorranno formulare; anzi ci auguriamo che la maggioranza agisca — proponendo a sua volta altre scelte — per rendere operante l'integrazione tra la fase terrestre e quella marittima, senza la quale di cabotaggio non si potrà nemmeno parlare.

Mirare esclusivamente al rafforzamento della fase marittima, vuol dire operare secondo una visione miope, che non tiene conto delle esigenze e dei problemi da affrontare per sviluppare il cabotaggio, determinante per l'economia italiana.

Senza entrare nel merito delle proposte da noi presentate, voglio soltanto ricordare che esse concernono un ventaglio di misure volte a creare condizioni di reale convenienza economica (questo è il punto qualificante) per il ricorso al cabotaggio.

Vorrei risultasse chiaro che intendiamo configurare il cabotaggio non come alternativa all'autotrasporto o alla ferrovia, privilegiando un vettore rispetto agli altri, bensì come strumento d'integrazione dei vari modi di trasporto. Sappiamo, del resto, che il trasporto cabotiero è in grado di reggere la concorrenza di quello su gomma soltanto sulla media e lunga distanza (gli esperti parlano di 500 chilometri, noi riteniamo che esso risulti competitivo già oltre i 400). Pertanto, tale sistema di trasporto non può essere inteso quale alternativa assoluta ai vettori terrestri che continueranno a svolgere — lo si voglia o meno — una funzione fondamentale per tratte inferiori ai 400 chilometri.

Poiché in questo momento si sta svolgendo davanti al palazzo di Montecitorio una manifestazione di lavoratori portuali, colgo l'occasione per ribadire la necessità di affrontare e risolvere celermente i problemi del settore. Il gruppo comunista ha avanzato proposte sull'indispensabile riforma delle gestioni dei porti, in vista della sfida del 1992. Oltre ai problemi inerenti ai costi, all'efficienza ed alla continuità delle operazioni di banchina, vi

sono altre questioni derivanti dalla connessione tra banchina, centro portuale e retroterra. A tale proposito, vorrei ricordare la critica severa mossa da un rappresentante della camera di commercio del Canton Ticino, il quale sottolineava l'inopportunità di utilizzare i nostri porti dal momento che il carico di una nave porta-container, salpata da Livorno, impiega 15 giorni per giungere a Chiasso. Tale affermazione, a mio avviso, dà la misura dei problemi esistenti.

Altre questioni riguardano le dogane, investono l'attività degli spedizionieri e, intrecciandosi con i problemi già menzionati, impediscono ai nostri porti di rivelarsi efficienti ed affidabili. Tale intricata situazione può essere risolta non affrontando strumentalmente ogni singolo aspetto, ma esaminandone complessivamente la problematica.

Tornando alla proposta governativa, ritengo che per quanto concerne lo sviluppo del cabotaggio, non si possano adottare unicamente misure volte a finanziare gli armatori senza ottenere alcuna garanzia sul tipo di navi acquistate. Infatti, si richiede solamente che i vettori non abbiano superato un determinato grado di vetustà, mentre non si pone alcun vincolo relativo, per esempio, all'automazione o al consumo energetico. In sostanza, gli investimenti armatoriali sostenuti da denaro pubblico risultano — ripeto — totalmente privi di garanzie per la produttività. Per di più, si danno in concessione agli armatori anche le banchine e si concedono finanziamenti per costruire i *terminal* cabotieri. L'atteggiamento del Governo, quindi, appare eccessivamente tutorio degli interessi di una parte; al contrario, noi riteniamo si possa incentivare l'armatoria privata senza favorire il parassitismo e le nicchie di privilegio esistenti. In vista dell'appuntamento del 1992, non possiamo continuare ad erogare denaro pubblico per sopperire alle esigenze di bilancio degli armatori!

Proprio al fine di stimolare l'imprenditorialità e debellare il parassitismo, occorre che lo Stato ottenga — attraverso una serie di garanzie — un corrispettivo al finanziamento pubblico.

In conclusione, vorrei sottolineare che, pur avendo affrontato le tematiche relative al cabotaggio ed alla riforma delle gestioni portuali, la discussione in atto appare per alcuni versi superata.

Nel provvedimento sul cabotaggio si parla delle autonomie funzionali: in pratica, si danno in concessione le banchine, si rilasciano finanziamenti per attrezzarle e si permette agli armatori di operare in deroga all'articolo 110 del codice della navigazione.

Non possiamo accettare una simile posizione; non so se lo farà la maggioranza, però è certo che il ministro sta andando avanti per la sua strada: il Governo ha un programma ed intende seguirlo!

Chiedo ai colleghi di riflettere sull'atteggiamento del ministro, caratterizzato da una sorta di decisionismo degenerativo, diverso da quello che già conosciamo... Se il Parlamento non decide nell'ambito delle proprie competenze, non può certo farlo il Governo: se in Italia si affermasse un regime di tipo peronista, con a capo il ministro Prandini, allora spetterebbe a lui prendere le decisioni!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Queste sono autentiche sciocchezze...

MARIO CHELLA. La sciocchezza l'ha detta il ministro, quando ha affermato che intende proseguire sulla strada intrapresa. Si tratta di affermazioni inaccettabili!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi!

PINO LUCCHESI. A nome del gruppo democristiano, intendo formulare alcune osservazioni rinviando, comunque, un ulteriore approfondimento della materia alla discussione che si svolgerà in sede di Comitato ristretto.

Figurano oggi all'ordine del giorno della Commissione il provvedimento relativo al cabotaggio, nonché quelli concernenti la riforma dell'ordinamento portuale (ai quali è dovuto lo stato di agitazione, con un presidio esterno, cui si assi-

ste davanti al palazzo di Montecitorio). Si tratta di materie affini, ed il Parlamento deve prenderle in considerazione cercando di evitare conflittualità. Per questo si potrebbe tentare di procedere parallelamente alle necessarie audizioni e consultazioni in seno ai comitati ristretti, da costituire per ambedue i provvedimenti, cercando di nominare al loro interno le stesse persone.

Nel merito, ritengo utile avere come quadro di riferimento il Piano generale dei trasporti (anche se non riteniamo che rappresenti una sorta di « libro sacro »), in quanto contiene indicazioni sulle possibilità di riequilibrare funzionalmente gli obiettivi cui è dedicato il nostro lavoro.

Come sosteneva il collega Chella, si dovrebbe non già privilegiare un settore rispetto all'altro, bensì seguire una traiettoria di riequilibrio che ci consenta di interconnettere e rendere omogenei i diversi sistemi. Del resto, in questa direzione si è mossa la Commissione con l'elaborazione di un testo sui centri intermodali, che è ormai giunto alla fase finale del proprio *iter*, anche se probabilmente non potrà più utilizzare gli stanziamenti relativi al 1988.

L'obiettivo del riequilibrio, più volte ribadito dal Parlamento, ci impone di prendere in considerazione altri provvedimenti oltre a quelli sul cabotaggio, attualmente in discussione — mi riferisco all'ordinamento portuale e al provvedimento sulle intermodalità — come una serie di segmenti facenti, però, parte di un *unicum* che occorre esaminare congiuntamente se non si vogliono fornire risposte contraddittorie ai problemi sul tappeto.

Credo si possa svolgere un lavoro positivo approfondendo, in sede di comitato ristretto, le indicazioni fornite dal Governo in relazione al provvedimento oggi in esame, rispetto al quale ritengo si possa comunque esprimere una valutazione positiva: infatti, in Parlamento più volte abbiamo sollecitato un'iniziativa dell'esecutivo finalizzata a dare risposte ai problemi che si sono venuti accumulando ormai da molti anni. Dobbiamo dare atto al ministro Prandini di avere

assunto concrete iniziative che rendono possibile la discussione e l'approfondimento della materia. Naturalmente, si potrà essere o meno d'accordo sui contenuti proposti dal Governo, ma aver accolto le sollecitazioni del Parlamento rappresenta un dato che ritengo comunque positivo.

Il problema che ci si pone è rappresentato dall'individuazione delle modalità attraverso le quali conseguire il risultato che ci si prefigge. Tra l'altro, questa Commissione tra poche settimane dovrà affrontare un'altra importante tematica, quella relativa alle ferrovie dello Stato e dovrà esprimere una valutazione, anche in prospettiva, sulle misure di riforma adottate negli ultimi anni. Si tratterà, inoltre, di indicare ulteriori aggiustamenti per fornire una risposta funzionale alle obiettive necessità delle strutture ferroviarie italiane. Anche in questo caso è necessario affrontare il problema in termini di interconnessione con i meccanismi del cabotaggio e del sistema portuale, perché se continueremo a non essere in grado di adempiere gli impegni assunti pubblicamente in merito al riequilibrio delle stesse strutture ferroviarie, la nostra risulterà una risposta insufficiente.

La Commissione ha manifestato anche formalmente — per esempio attraverso gli impegni assunti in occasione del dibattito sulla legge finanziaria dello scorso anno — di ritenere fondamentale l'esigenza del riequilibrio, sia pure attraverso la realizzazione ed il completamento di linee ferroviarie come la Pontremolese, obiettivo funzionale anche ad alcune strutture portuali interessate o meno al cabotaggio. Dobbiamo constatare che tale impegno, più volte ribadito dal Parlamento, all'interno della struttura ferroviaria subisce un rallentamento se non, addirittura, una interruzione. Credo che l'attuale discussione rappresenti un'occasione per soddisfare realmente le necessità emerse.

Il collega Chella ha richiamato nel suo intervento un problema delicatissimo: mi riferisco al rapporto tra pubblico e privato all'interno delle realtà portuali e armatoriali. Credo che su tale problema si debba assumere un orientamento definito.

Esistono non posizioni pregiudiziali a sostegno di alcuno, ma la necessità complessiva di un riequilibrio e l'esigenza, nell'interesse generale del nostro paese, di fornire risposte positive alle aspettative accumulate in questo periodo. Ciò vale anche nei confronti dell'armamento che costituisce un patrimonio complessivo della nazione. Si tratta di intervenire come hanno fatto altri paesi che hanno favorito, o comunque consentito, la creazione di un regime-ombra. Ci lamentiamo che la struttura italiana si indebolisce, ma è chiaro che ciò avviene se non si prendono — pur senza consentire scappatoie come quelle tollerate da altre nazioni — misure di sostegno che in passato sono state approvate e che, comunque, dovremo assumere per il futuro anche in relazione alle direttive comunitarie all'esame della Commissione. Non possiamo scandalizzarci della situazione esistente, se non riusciamo a dare risposte adeguate ad un segmento importante dell'industria nazionale.

La stessa logica può essere applicata anche con riferimento alle strutture portuali.

**MARIO CHELLA.** Siamo d'accordo sulla necessità di assicurare sostegno agli armatori, ma sulla base di precise garanzie che il disegno di legge governativo non contempla.

**PINO LUCCHESI.** Nella storia dei porti italiani si registrano situazioni ormai incancrenite che devono essere affrontate. L'operato del ministro della marina mercantile può essere oggetto di valutazioni differenti, ma credo gli si debba quanto meno dare atto di avere assunto l'iniziativa in materia. Il Parlamento, in base alle proprie competenze, è chiamato ad assumere decisioni e ad esprimere giudizi sui problemi esistenti, mentre il ministro, a sua volta in ottemperanza ai propri compiti, adotta provvedimenti amministrativi che spesso sono il risultato obbligato delle scelte compiute dal Parlamento: è il caso del decreto applicativo della legge n. 26 del 1987.

Se si vuole affrontare adeguatamente la scadenza del 1992, è necessario allineare la struttura portuale italiana a quelle più avanzate degli altri paesi nostri diretti concorrenti a livello europeo e comunitario, nelle quali il settore pubblico convive con l'iniziativa privata. Anzi, in realtà come quelle rappresentate dai porti di Rotterdam ed Amburgo, la presenza privata è largamente prevalente rispetto a quella pubblica e forse tale assetto è causa non secondaria della notevole espansione di quegli scali, realizzatasi a scapito delle nostre strutture. È il comune a concedere la gestione delle attività che si esercitano nell'ambito portuale.

In sostanza, al di là di forzature polemiche (che posso comprendere alla luce del momento che stiamo vivendo ed anche in conseguenza di pressioni esercitate dall'esterno), è necessario fornire una risposta bilanciata ai problemi esistenti, guardando con razionalità e senza paura alle prossime scadenze che rischiano di diventare esiziali per il nostro paese.

**FULVIO CEROFOLINI.** Desidero innanzitutto sottolineare come la nostra Commissione si avvii a discutere su talune iniziative governative riguardanti materie di notevole interesse per la portualità italiana.

Il gruppo socialista è favorevole ad un dibattito concreto e rapido, avuto riguardo alla rilevanza degli argomenti ed ai tempi politici, sociali ed economici con i quali siamo chiamati a fare i conti, così come condivide l'ipotesi di procedere alla costituzione di un comitato ristretto (se in tale direzione converremo) in quanto rappresenterebbe una sede valida per confrontarci sia sulle proposte formulate sia su quelle che potranno affiorare. Tra l'altro, questo comitato ristretto potrebbe — avanzo una proposta — lavorare parallelamente a quello relativo all'ordinamento portuale, al fine di procedere in un unico contesto all'incontro con i diversi soggetti interessati al settore.

Ciò premesso, per dovere di chiarezza e lealtà di atteggiamento, non possiamo non sottolineare come ci abbia colpito



sfavorevolmente il ricorso, da parte del ministro della marina mercantile, ad atti amministrativi rispetto alle materie contemplate nei due provvedimenti: mi riferisco al decreto ministeriale che anticipa una parte significativa del provvedimento sui sistemi portuali, giunto all'esame della nostra Commissione soltanto il 31 ottobre. Ripeto, 31 ottobre: quindi, non si può parlare di ritardo del Parlamento.

**GIOVANNI PRANDINI, Ministro della marina mercantile.** Nella sostanza, il decreto ministeriale rappresenta l'interpretazione della normativa esistente, a titolo di recepimento della tendenza giurisprudenziale, senza incidere innovativamente.

**FULVIO CEROFOLINI.** Devo confessare di aver letto fuggacemente il testo del decreto, tuttavia mi pare si possa ragionevolmente sostenere anche un'altra tesi. Quanto meno si tratta di un'iniziativa ministeriale « a cavallo » tra l'interpretazione di norme vigenti — o, comunque, di disposizioni discendenti da una giurisprudenza che si dice consolidata — e ciò che si vuole innovare, proponendo un provvedimento *ad hoc* all'esame del Parlamento. Non desidero polemizzare, ma non posso non evidenziare come l'interpretazione da me data sia sostenuta da più parti, politiche e sociali. In ambito politico siamo in molti a ritenere che il contenuto del decreto ministeriale rappresenti l'anticipazione di quello che il Parlamento dovrebbe valutare!

Lo stesso vale per la direttiva della quale si parla, di cui però mi sfugge il senso della cogenza amministrativa e giuridica, posto che la nostra è la Repubblica italiana, non la CEE!

Amnesso che sia giusta l'interpretazione da me fornita, desidero manifestare preoccupazione per il rischio eventuale di una riacutizzazione del conflitto sociale oltre che dell'appannamento dei corretti rapporti che debbono esistere tra Governo e Parlamento.

**GIOVANNI PRANDINI, Ministro della marina mercantile.** Assolutamente!

**PRESIDENTE.** Sospendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 12, è ripresa alle 12,55.**

**PRESIDENTE.** Riprendiamo la discussione dei provvedimenti. Siamo stati sollecitati dal mondo sindacale e dal ministro della marina mercantile ad affrontare e ad assumere quanto prima una decisione in merito ai problemi in esame: una necessità di cui, d'altra parte, siamo tutti convinti.

Ritengo pertanto che nella seduta odierna il dibattito debba giungere alla nomina di un comitato ristretto, destinato a porsi come l'interlocutore sia del ministro, sia delle forze sociali, nell'ambito del quale procedere agli opportuni approfondimenti, anche tramite lo svolgimento di audizioni.

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Abbiamo ascoltato poco fa una delegazione dei sindacati che, esprimendo alcune osservazioni, ha manifestato un determinato orientamento. Ritengo si debba approfittare della presenza del ministro Prandini per occuparci dello stato di agitazione in atto che, tra l'altro, crea disagi nei porti e provoca una certa esasperazione. È piuttosto imbarazzante per un parlamentare sentirsi rivolgere indiscriminatamente, davanti al palazzo di Montecitorio, appellativi come ladro, farabutto, vigliacco! Personalmente, non essendo molto prudente, ho avvertito addirittura l'impulso di chiedere ai manifestanti a chi intendessero indirizzare realmente tali appellativi. Tuttavia, posso comprendere questo atteggiamento esasperato, provocato dalle tante preoccupazioni che affliggono le categorie interessate.

Poiché la delegazione ricevuta ha avanzato alcune richieste, vorrei che il ministro fornisse indicazioni e manifestasse i propri orientamenti. Infatti, se procedessimo nella discussione ad alla nomina del comitato ristretto (che per condurre varie audizioni impiegherebbe comunque alcuni giorni), accelereremmo i tempi per modo

di dire, mentre nel frattempo il decreto ministeriale, reso operante dalle capitane-rie di porto, produrrebbe i suoi effetti. Pertanto, non si decanterebbe la situa-zione né potremmo dire di aver favorito un'intesa tra Governo, Parlamento ed operatori del settore. Un decreto emanato dal Governo, una volta pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, è vigente. Il mio sugge-rimento — non parlo neppure di proposta — è di proseguire velocemente nel nostro lavoro tenendo presenti i contenuti del decreto e cercando un accordo tra tutte le parti interessate. Avanzo tale suggeri-mento perché ritengo che tentativi di so-luzione debbano essere esperiti se non vo-gliamo limitarci a lasciare che l'esecutivo proceda sulla sua strada con tutte le eventuali conseguenze, mentre noi ci estraniamo completamente. Non mi sem-bra sia questo il nostro orientamento e lo abbiamo dimostrato, non foss'altro accet-tando l'incontro di questa mattina. Per-tanto, dobbiamo procedere nell'*iter* previ-sto dal regolamento, che anche la nostra coscienza ci impone (qualche volta si deve onorare il proverbio secondo il quale il meglio è nemico del bene).

Si deve, inoltre, tenere presente la stretta connessione che intercorre tra i provvedimenti sul cabotaggio e sull'ordi-namento portuale.

PRESIDENTE. Ferma restando la fa-coltà del ministro di esprimersi, qualora lo ritenga opportuno, desidero formulare un'osservazione anche perché tengo molto a rivendicare il ruolo della nostra Com-missione.

Il ministro, intervenendo in prece-denza, ha precisato che i provvedimenti governativi sono interpretativi della giuri-sprudenza allo stato della legislazione at-tuale.

Condivido l'auspicio di un rasserenamento tra le forze politiche e nella Com-missione, che renda possibile concludere l'esame della materia in sede legislativa, perché ciò consentirebbe di ridurre i tempi, mentre difficilmente si procede con rapidità se si crea una situazione di tensione o di scontro. Siamo consapevoli

però che il modo per « imbrigliare » il Governo consiste nel decidere e legiferare con celerità, anche fornendo interpreta-zioni diverse da quelle dell'esecutivo.

Benché condivida, lo ripeto, l'auspicio di un rasserenamento, ritengo che il no-stro compito sia in primo luogo quello di fare presto, per poter in qualche modo influenzare e dirigere l'attuazione dei provvedimenti.

Se non vi sono obiezioni a procedere nella seduta odierna alla nomina del co-mitato ristretto per l'esame dei provvedi-menti, si potrà cominciare subito a stabi-lire il programma delle audizioni per po-ter interloquire con le realtà esterne ed alleggerire il clima di tensione esistente.

EDDA FAGNI. Il presidente, nel corso del suo intervento, ha sostenuto che il modo migliore per « imbrigliare » il Go-verno consiste nel decidere e legiferare velocemente. Sono d'accordo con tale af-fermazione, tuttavia ritengo che l'altra in-sopprimibile esigenza sia quella di licen-ziare, sotto il profilo giuridico, buone leggi. Ciò anche al fine di evitare che i soliti giuristi *super partes* ci accusino di « analfabetismo giuridico ».

In realtà, sul provvedimento in esame si confrontano linee diverse che devono necessariamente conciliarsi su un ter-reno comune, anche se, lo sottolineo, le iniziative governative (ovvero il decreto ministeriale e le circolari nn. 91 e 94) non facilitano il dibattito.

Inoltre, poiché il provvedimento sul cabotaggio e quello sull'ordinamento por-tuale sono fortemente connessi, ritengo opportuna la costituzione di un comitato ristretto che affronti simultaneamente le materie. In ogni caso, rispetto ad en-trambi i progetti, è importante valutare il ruolo delle infrastrutture intermodali e del corretto rapporto tra pubblico e pri-vato nell'ambito di un'indispensabile inte-grazione dei vettori. Infatti, laddove si realizzano corrette sinergie tra pubblico e privato, non solo si ottengono una mag-giore produttività del sistema cabotiero ed una migliore gestione portuale, ma si sviluppa anche una concorrenza i cui be-

nefici si ripercuotono positivamente sull'economia.

Per quanto concerne la funzionalità dei porti, dovremmo verificare se in quelli dell'Europa settentrionale, cui spesso ci si riferisce, operi, e in che modo venga gestita, la riserva portuale. Per una valutazione complessiva dei costi del trasporto — ripeto — non dobbiamo dimenticare di considerare l'efficienza e la funzionalità dei vettori terrestri integrati nel sistema marittimo.

Infine, vorrei sottoporre all'attenzione dei colleghi le nefaste conseguenze che l'annunciato decreto del ministro della marina mercantile avrà sull'occupazione, dal momento che gran parte dei lavoratori portuali si troveranno da un giorno all'altro senza lavoro, non essendo neppure previsto il prepensionamento di cui alla legge n. 26. A tale proposito, sollecito un approfondimento, in sede di comitato ristretto, sullo *status* dei lavoratori portuali all'interno della Comunità economica europea, dal momento che intendiamo adeguarci, sul piano normativo, alle direttive comunitarie.

ALTERO MATTEOLI. Le questioni in discussione sono state indubbiamente influenzate dalle posizioni assunte dagli organi di stampa che hanno pubblicato articoli del seguente tenore: « Cacciamo Prandini! »; « Finalmente cancellano i loro privilegi! »; « Navi che lasciano i porti » ed altre espressioni simili. Oltre a questo, alcune affermazioni del ministro, riportate sui giornali nei giorni scorsi, hanno contribuito a creare un clima alquanto teso che non facilita la soluzione dei problemi sul tappeto. In alcune città si è tornati addirittura ad un'atmosfera da anni settanta!

Per rispetto della verità, ritengo non sia corretto rappresentare — in questa vicenda — il ministro Prandini come un riformatore, dal momento che egli ha agito in base alla normativa vigente, e la sentenza del TAR della Toscana — come potranno verificare i colleghi che hanno avuto occasione di leggerla — conferma in tal senso l'indirizzo seguito dal ministro.

Quindi, non sarebbero corretti i titoli apparsi sui giornali in merito alla legislazione concernente i porti. Lei, signor ministro, si trova nell'occhio del ciclone: da una parte appare come un riformatore e dall'altra come un affossatore. A mio avviso, lei non ha fatto altro che decretare come la legge le consentiva di fare. Però, è possibile che i suoi colleghi per anni non si siano accorti di nulla ed ora lei *ex abrupto* abbia deciso d'intervenire?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Non sono intervenuto all'improvviso, quasi un anno e mezzo è trascorso...

ALTERO MATTEOLI. L'articolo 3 del provvedimento al nostro esame non è di poco conto in quanto, a mio avviso, prevedendo che le operazioni portuali, di cui all'articolo 108 del codice della navigazione, siano svolte in deroga alla riserva del lavoro portuale contemplata dall'articolo 110 dello stesso codice, rompe alcuni equilibri.

Come ha detto un rappresentante sindacale nel corso dell'audizione svoltasi poc'anzi, non vorrei che mentre alcuni anni fa si diceva: « fuori i privati », ora si dica: « fuori i portuali ».

Si parla tanto di costi del lavoro portuale e, in effetti, da rilevazioni svolte dalle capitanerie di porto, sembra vi sia una grossa differenza tra quanto viene tassato e fatturato ed il costo effettivo delle operazioni. Sarebbe opportuno verificare anche quali siano i costi sostenuti dagli armatori, della agenzie marittime e da chi lavora nei porti e sul mare.

Mi auguro che il comitato ristretto (se verrà costituito) possa acquisire tutti i dati necessari a far chiarezza sui passaggi del processo produttivo nei porti, per capire la reale situazione del comparto.

Un clima simile a quello degli anni settanta — che pur si è creato in alcune città — non favorisce nessuno, in quanto allora era indirizzato verso un movimento politico, oggi è diretto verso alcuni operatori o compagnie.

CESCO GIULIO BAGHINO. La situazione del cabotaggio nel nostro paese è conosciuta da sempre, anche se è stata definita chiaramente nel 1986 con il Piano generale dei trasporti. Tuttavia, è sufficiente conoscere le giacenze effettive dei carri ferroviari nei porti per avere la dimostrazione della totale mancanza di qualsiasi collegamento dei mezzi, che incide notevolmente sul costo del servizio.

Si rende necessaria, quindi, l'incentivazione dell'intermodalità, anche per diminuire il numero effettivo delle imprese operanti nel settore portuale, che sembra ammontino addirittura a 68 mila.

Non ci si deve dimenticare, oltretutto, l'appuntamento del 1992 che, a causa della concorrenza europea, ci porterà a dover ridurre ulteriormente le nostre attività portuali.

Dunque, non possiamo pensare di affrontare il provvedimento sul cabotaggio senza far riferimento anche a quello relativo alla riforma dell'ordinamento portuale. Proprio la connessione tra i due provvedimenti, infatti, dimostrerà ai portuali ed agli utenti la nostra volontà di conferire all'attività dei porti un assetto tale da condurre al riequilibrio dell'intero settore: ciò, ovviamente, senza tralasciare la soluzione delle problematiche connesse alla cantieristica.

La strada che dobbiamo percorrere è ancora lunga, ma dobbiamo intervenire per il riequilibrio di una situazione creata nell'arco di quaranta anni, in cui il Governo non ha fatto altro che accettare le richieste provenienti dalla base, non avendo alcuna capacità di contrattazione: si è assistito solo a della demagogia, ed ora un provvedimento che stravolge quella situazione crea addirittura risentimento! Questa è la realtà. E tutti stiamo scontando (intendo il ministro e noi parlamentari), una situazione di disagio.

Se seguissi la mentalità dell'oppositore dovrei gioire per il clima di conflittualità esistente, in quanto ciò dimostrerebbe che il Governo non ci sa fare! Ma non ne sono capace. Non voglio però nemmeno passare per un collaboratore dell'esecutivo: intendo solo contribuire ad un inter-

vento che restituisca serenità ai lavoratori ed agli operatori.

Ripeto, occorre coniugare, in via organica, le varie questioni che si aprono sul fronte dei trasporti; senza un collegamento diretto riusciremo sì ad avere ordine nel sistema portuale italiano (anche se chi si lamenterà per il mancato guadagno ci sarà senz'altro), ma certamente non a rilanciare il trasporto marittimo, che si rende necessario ed indispensabile alla luce dell'attuale situazione.

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

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Signor presidente, mi riservo di intervenire nel prosieguo dei lavori.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Nell'esprimere un vivo apprezzamento al relatore per l'ampia esposizione, mi dichiaro favorevole ad un esame — di fatto — parallelo dei progetti sul cabotaggio e sull'ordinamento portuale, al fine di accelerare i tempi di approvazione.

Ho potuto constatare come il dibattito testé conclusosi abbia privilegiato l'attualità rispetto alle tematiche recate dal disegno di legge. Desidero quindi assicurare gli intervenuti — i quali hanno raccomandato lo sviluppo dell'intermodalità quale punto qualificante della materia — che esso è presente nell'iniziativa governativa: non c'è da compiere grossi sforzi per spalancare una porta aperta! Si tratterà semmai di integrare l'articolato proposto dal Governo per rafforzare un disegno complessivo del settore, coerente con le indicazioni del Piano generale dei trasporti. Stiamo portando avanti una strategia di razionalizzazione dei servizi di trasporto del nostro paese che obbedisce ad una determinata logica e non si può fermare lo sviluppo del trasporto marittimo perché altri settori ritardano: ricorrendo ad una metafora, si può dire che occorre far partire i convogli via via che si presentano in stazione. La preoccupa-

zione dell'intermodalità non può rappresentare un pretesto per ritardare i tempi di approvazione di normative nel comparto marittimo.

CESCO GIULIO BAGHINO. È un'esigenza, questa!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ed anche un impegno. Ad ogni modo, questo è un richiamo diretto più a voi che al ministro della marina mercantile (o al rappresentante del Governo con cui ci si alterna nell'essere vostri cortesi interlocutori). È un richiamo per la Commissione a legiferare con attenzione.

Quanto alla riforma delle gestioni portuali, nel disegno di legge si sottolinea come ci si è orientati non solo verso la realizzazione degli otto sistemi portuali previsti dal Piano generale dei trasporti, ma anche verso la specializzazione dei porti, il che implica ovviamente una scelta delle priorità di investimento per ogni singolo centro. Non tutti i porti, infatti, potranno ricorrere al cabotaggio: un aspetto questo che non posso non evidenziare.

Desidero ora entrare nei particolari evidenziati in questa sede, alla luce anche delle valutazioni espresse nell'incontro con le organizzazioni sindacali svoltosi stamani. Da un anno e mezzo ho assunto la responsabilità del dicastero della marina mercantile, e da allora mi sono occupato, con continuità, della riforma delle gestioni portuali in vista anche della prospettiva del 1992. Posso, quindi, affermare che non corrisponde al vero quanto è apparso sulla stampa: da buon lombardo, ho il difetto di non preoccuparmi troppo dell'aspetto formale rispetto a quello sostanziale.

Dirò di più: quando arrivai al Ministero della marina mercantile, ebbi modo di confrontarmi con una commissione appositamente costituita per l'elaborazione del progetto di legge sulle gestioni portuali. La commissione ha lavorato fino al gennaio dell'anno scorso senza però riuscire a trovare una soluzione che incon-

trasse il consenso dei partecipanti. Di conseguenza, decisi di concordare il testo del disegno di legge direttamente in via collegiale. La presentazione del provvedimento fu fissata per l'ultima seduta del Governo presieduto dall'onorevole Gorla, ma ne fu rinviata la discussione alla riunione successiva, che però non fu mai convocata per le dimissioni dell'esecutivo medesimo. Costituitosi il Governo presieduto dall'onorevole De Mita, con la Presidenza del Consiglio e le componenti della maggioranza, si è proceduto alla formulazione del provvedimento sottoposto al vostro esame. Il disegno di legge reca la mia firma in qualità di ministro responsabile, ma è frutto di un'elaborazione collegiale che ha ricevuto l'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri. Desidero che ciò risulti acquisito nel prosieguo del dibattito.

Più volte ho chiesto che venisse posto all'ordine del giorno della Commissione l'esame dei provvedimenti oggi finalmente in discussione. Tuttavia, il conseguimento di tale risultato non mi tranquillizza perché, come è stato giustamente sottolineato, anche procedendo velocemente, i tempi necessari per l'approvazione dei provvedimenti non saranno comunque brevissimi, e la scadenza del 1992 non aspetta certo noi! L'onorevole Chella ha ipotizzato un rinvio per il cabotaggio; avendo partecipato al Consiglio dei ministri comunitario, mi risulta il contrario, anche perché il nostro paese non può limitarsi a proclamare il principio dell'unificazione.

Ho precisato alla collega olandese — la più decisa nel sostenere l'avvio immediato di un cabotaggio organizzato su base comunitaria — che per quanto riguarda l'Italia, pur non essendo il nostro paese ancora pronto, siamo disposti a correre rischi nel momento in cui la Comunità formulerà una proposta di politica e di economia marittima tale da consentirci non solo di sostenere i danni dello sforzo di unificazione europea, ma anche di riceverne i benefici. Infatti, siamo rimasti l'unico Stato che difende la bandiera nazionale, mentre gli altri

hanno consentito mille sotterfugi per aumentare il proprio armamento. Si può concordare sulla necessità di efficienza e trasparenza, ma non vorremmo che ciò si traducesse, per il nostro paese, nell'introduzione di ulteriori pesi e contrappesi privi di ogni corrispettivo. Sono favorevole ad un controllo politico purché si accompagni a benefici per l'economia marittima nazionale. Il problema è che a due anni e mezzo dalle scadenze internazionali non si è ancora fatto nulla. Per tale ragione ho attivato gli uffici ministeriali affinché, alla luce della giurisprudenza ed in base ai poteri conferiti a chi ha la responsabilità dell'amministrazione marittima, si elaborassero gli strumenti attraverso i quali modernizzare ed « europeizzare » le nostre strutture dei servizi marittimi (si tratta delle circolari nn. 91 e 94). Si fa confusione con le iniziative da me assunte più recentemente. Infatti, la circolare n. 91 non è che la disciplina del rinnovo contrattuale di cui sono stato mediatore il 4 giugno di quest'anno, sottoscritta dai sindacati: prima di essere firmata da me e trasmessa alle autorità marittime periferiche, essa è stata visionata e accettata dagli stessi sindacati. Quindi, pur non avendo interpellato le singole compagnie portuali — compresa quella di Genova — sul testo della circolare n. 91 è intervenuto l'assenso dei sindacati; la circolare n. 94 dal canto suo non è che un completamento interpretativo ulteriore, che fa tesoro della discussione avvenuta presso gli uffici del lavoro portuale. Si tratta, dunque, di due documenti strettamente legati al rinnovo contrattuale del giugno scorso.

In merito al decreto ministeriale, ho già avuto modo di precisare, interrompendo l'intervento dell'onorevole Cerofolini, che esso recepisce la giurisprudenza consolidata fino a quel momento.

FULVIO CEROFOLINI. Gioverebbe chiarire se si tratta della giurisprudenza del TAR del Lazio o di quello della Toscana.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Si può chiedere all'uf-

ficio legislativo quali siano precisamente le fonti.

Comunque, il decreto non è avulso dalla giurisprudenza, ma ne fa tesoro. Il pronunciamento del TAR della Toscana non è ancora pubblico, ma va a rafforzare un indirizzo, che certamente può non essere condiviso dall'onorevole Chella, sul quale sono consenziente.

Ogni qualvolta me ne è stata fatta richiesta, ho sempre ricevuto i rappresentanti dei sindacati e, pur non essendoci trovati sempre d'accordo (ognuno di noi credo abbia precise responsabilità), abbiamo instaurato un dialogo per cui da un anno e mezzo a questa parte i sindacati e le compagnie portuali mi hanno sempre confermato la loro disponibilità ad uno sforzo di aggiornamento; a questo proposito, non voglio usare il termine riforma perché mi interessa il risultato da conseguire che è quello di portare a livello europeo la nostra portualità. Naturalmente, sono dispostissimo a studiare e verificare le strade attraverso le quali raggiungere tale esito; fino ad oggi però né le compagnie portuali (che mi hanno recentemente promesso un loro elaborato), né i sindacati (ad eccezione della CISL che ha compiuto uno studio sulla riforma delle gestioni portuali), hanno avanzato alcuna proposta concreta.

Leggo sull'*Unità* di oggi che i sindacati avrebbero conquistato un tavolo di trattative a livello tecnico quando, per la verità, si era già perventui ad un accordo nel corso di un incontro tenutosi giovedì scorso e già si sapeva che non avrei partecipato alla riunione, in quanto doveva tenersi presso la direzione del Ministero e il ministro non ne era l'interlocutore. Mi chiedo se non si voglia ricreare un clima da anni settanta: non servirebbe a nessuno; non intendo certo essere io ad instaurarlo; ma nemmeno mi spaventa, perché non vivo di ansia. Ritengo piuttosto di dover compiere il mio lavoro laddove sono stato chiamato a svolgerlo dal Presidente del Consiglio e lo farò, con coerenza, fino in fondo!

CESCO GIULIO BAGHINO. Non si vive nell'ansia, ma quanto meno si nutrono forti preoccupazioni!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Quanto è stato sinora compiuto è frutto di un intenso lavoro e di un proficuo confronto durati un anno e mezzo. Per quanto mi riguarda, proseguirò nell'elaborazione degli indirizzi gestionali e di ammodernamento della portualità alla luce delle esperienze maturate e nel rispetto delle leggi in vigore, al fine di avvicinare il più possibile, in attesa che il Parlamento giunga ad una riforma complessiva del settore, la realtà portuale agli obiettivi della riforma medesima.

Assumendo tale impegno dichiaro altresì la mia disponibilità a riferire in futuro, in questa sede, circa il lavoro che verrà svolto. Ribadisco, inoltre, che da parte mia non vi è alcuna intenzione di ostacolare il processo di aggiornamento e modernizzazione della portualità italiana — indispensabile per rispondere adeguatamente alla sfida del 1992 — suscettibile di influire sull'occupazione portuale. Al contrario, sono certo che tra qualche anno (se tale impostazione troverà l'assenso del Parlamento) si registreranno incrementi occupazionali nel settore portuale, alla luce di un pluralismo di presenze che deve essere assolutamente garantito (i monopoli appartengono al passato!). Tale processo comporterà non la privatizzazione dei porti, ma la possibilità di ritagliare spazi controllabili alla presenza di imprese anche private, proprio a garanzia di un pluralismo economico e sociale nel paese.

CESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei che il ministro Prandini chiarisse meglio un particolare aspetto. La legge 13 febbraio 1987, n. 26, prevedeva che entro il 1988 si sarebbe realizzata la riforma delle gestioni dei porti; poiché ciò non è avvenuto, dovremmo ritenere superata tale normativa? Se così fosse, vorrei conoscere le ragioni dell'abbandono dell'impostazione della legge n. 26 e dell'adozione di provvedimenti singoli che prevedono

criteri diversi rispetto a quella normativa e producono, per di più, conseguenze negative.

MARIO CHELLA. Intendo anch'io intervenire brevemente per sollecitare un ulteriore chiarimento. Il ministro Prandini ha affermato di aver riferito in Parlamento circa il lavoro sinora compiuto; ma sarebbe a nostro avviso opportuno che il ministro discutesse preliminarmente in questa sede le proprie iniziative. Funzione primaria del Parlamento, infatti, è quella di indirizzare l'azione dell'esecutivo, non già di prendere unicamente atto delle decisioni del Governo!

Quando il decreto sarà emanato, circa 4 mila lavoratori portuali si troveranno, da un giorno all'altro, senza lavoro. Pur non vivendo nell'ansia, nutro forti preoccupazioni, e da persona responsabile mi pongo il problema di cosa succederà nei porti quando i lavoratori, che svolgevano determinate mansioni, apprenderanno il proprio destino. Il problema coinvolge, con una reazione a catena, la questione dell'affossamento dei fondi centrali. Vorrei sapere come il ministro intende risolvere tali questioni.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Per quanto riguarda la questione posta dall'onorevole Baghino, sottolineo che il disegno di legge in questione, successivo alla legge n. 26, supera la normativa preesistente.

In relazione alle preoccupazioni manifestate dall'onorevole Chella — accentuate in questi giorni da alcuni organi di stampa — faccio presente che il decreto ministeriale per essere concretamente attuato necessita di una circolare orientativa ed illustrativa indirizzata alle autorità marittime locali. Del resto, tali preoccupazioni sono presenti anche e soprattutto in ambito governativo e ribadisco che saranno tenute nel debito conto.

Per anni si è sostenuto (dal gruppo comunista prima degli altri) che le compagnie portuali dovevano assumere la configurazione di un'impresa. Emanerò proprio in questi giorni una circolare

volta a esplicitare il concetto di compagnia-impresa e le tematiche ad esso relative. In materia si è generata molta confusione e vi è chi trae notevoli vantaggi da tale stato di cose. Pertanto, verrà precisato all'autorità marittima che l'attuazione di questo provvedimento dovrà garantire le priorità dell'impiego; si valuterà poi se rinnovare o meno le modalità di avvio al lavoro. Le imprese dovranno essere iscritte presso l'autorità marittima ed i livelli occupazionali — ripeto — andranno garantiti, anche se ciò comporterà problemi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di costituire un co-

mitato ristretto per l'ulteriore *iter* del provvedimento.

(È approvata).

Mi riservo di nominare i componenti il Comitato ristretto, sulla base delle designazioni dei gruppi.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO