

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

2.

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 GIUGNO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni e proposte di legge (Discussione e rinvio):		Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531)	11
Disegni e proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2524);		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i> ..	11, 14, 19, 20, 21, 22
Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227);		Angelini Giordano (gruppo PDS)	13, 14, 18, 20
Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115);		Biricotti Guerrieri Anna Maria (gruppo PDS)	13
Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291);		Caprili Milziade (gruppo rifondazione comunista)	14, 21
		Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i>	11, 13, 14 18, 19, 20
		Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	21, 22
		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	20
		Piredda Matteo (gruppo DC)	14, 19
		Pisicchio Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	18
		Sellitti Michele, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i>	18, 22

La seduta comincia alle 16,10.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Discussione dei disegni e delle proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2524); Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227); Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115); Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291); Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata dei disegni e delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: « Riordino della legislazione in materia portuale », già approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° aprile 1993; e dei deputati Lucchesi, Biafora, Bonsignore, Coloni, Cardinale, Corsi, Lamorte, La Penna, Leone, Malvestio, Mensurati, Piredda, Sanza, Savio, Armellin, Alessi, Alterio, Biasci, Biccocchi, Borra, Borri, Caccia, Cafarelli, Caroli, Ciaffi, Cimmino, Farace, Foschi, Frasson, Fumagalli Carulli, Galli, Gelpi, Gottardo, Iannuzzi, Iodice, Angelo La Russa, Lombardo, Manfredi, Margutti, Meleleo, Menzorio, Napoli, Patria, Randazzo, Rojch, Sanese, Spapientza, Silvestri, Tancredi, Tas-

sone, Tealdi, Torchio, Viscardi, Viti, Zampieri e Zoppi: « Riforma dell'ordinamento portuale »; Lia: « Riforma dell'ordinamento portuale »; Biondi: « Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali »; Caprili, Bolognesi, Crucianelli, Lucio Magri, Garavini, De Pasquale, Boghetta, Fischetti, Renato Albertini, Azzolina, Bacciardi, Barzanti, Bergonzi, Brunetti, Calini, Carcarino, Dolino, Dorigo, Galante, Goracci, Lento, Guerra, Maiolo, Manisco, Ramon Mantovani, Marino, Mita, Muzio, Russo Spina, Sarritzu, Sestero Giannotti, Speranza, Tripodi, Vendola e Volponi: « Riforma dell'ordinamento portuale ».

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, Relatore. Il tema della cosiddetta riforma dei porti è presente all'attenzione del Parlamento ormai da molti anni, ma nessuna delle proposte avanzate, anche se talvolta pervenute ad un avanzato stadio di elaborazione, ha sinora raggiunto il traguardo della approvazione, anche a causa della complessità della materia e degli interessi in gioco.

Anche il prezioso lavoro di approfondimento che ha caratterizzato l'esperienza della X legislatura non ha prodotto risultati positivi vuoi per l'anticipata fine della stessa, vuoi per le difficoltà intervenute per sciogliere il nodo fondamentale delle modalità di finanziamento della nuova normativa, soprattutto in riferimento ai temi del personale delle compagnie portuali e degli enti autonomi.

La situazione è oggi mutata per le novità intervenute nel frattempo e particolarmente per la sentenza della Corte di giustizia dell'Aia del 10 dicembre 1991, con la quale si è dichiarata incompatibile con l'articolo 90 del Trattato la disciplina di uno Stato membro che conferisca il diritto esclusivo per l'organizzazione di operazioni portuali ad una specifica impresa e la conseguente contestazione da parte della Commissione CEE dell'articolo 106 del codice della navigazione, che definisce come operazioni portuali le operazioni d'imbarco e di sbarco, di trasporto, di deposito e qualsiasi altro tipo di movimentazione di merci e di materiali nel porto; dell'articolo 110 del codice della navigazione, che prevede che in Italia le operazioni d'imbarco e di sbarco, di deposito e di movimentazione in generale di merci o di materiale nel porto sono riservate alle compagnie portuali; dell'articolo 111, ultimo comma, del codice della navigazione, che prevede che l'esecuzione di operazioni portuali per conto di terzi assoggettato ad autorizzazione, la concessione accordata alle sole compagnie portuali (per l'esecuzione delle operazioni portuali, l'impresa concessionaria tenuta a rivolgersi esclusivamente al personale costituito in compagnie o in gruppi); dell'articolo 112 del codice della navigazione marittima, che dispone che le tariffe e le altre norme relative alle prestazioni delle compagnie o dei gruppi portuali nonché le prestazioni delle imprese portuali vengano fissate per mezzo di regolamento emanato dall'autorità portuale; dell'articolo 203 del regolamento della navigazione marittima, che stabilisce che le tariffe previste dall'articolo 112 del codice della navigazione marittima e le norme previste per la loro applicazione vengono stabilite dall'autorità preposta alla regolamentazione del lavoro portuale, sentiti il consiglio e la commissione del lavoro portuale, e vengono adeguate per mezzo di decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del Ministero della marina mercantile; degli articoli 152 e 156 del regolamento della navigazione marittima, che prevedono che le compa-

gnie portuali sono formate esclusivamente da lavoratori aventi cittadinanza italiana; dell'articolo 1172 del codice della navigazione, che prevede che la violazione dei diritti esclusivi delle compagnie portuali per l'esecuzione delle operazioni portuali è punita con sanzioni penali.

Queste novità - e non solo queste - hanno portato all'emanazione di uno specifico decreto-legge, che costituisce il necessario e non rinunciabile presupposto dei provvedimenti governativi e dello stesso disegno di legge così come approvato dal Senato della Repubblica.

Tale decreto-legge è stato a più riprese reiterato, sostanzialmente perché al Senato della Repubblica è prevalso l'avviso della assorbibilità dei suoi contenuti nell'ambito del disegno di legge ed è attualmente all'esame di questa Commissione (decreto-legge n. 111, tra l'altro prossimo alla decadenza).

La riproposizione di un analogo percorso anche in questa sede suscita - come è noto - nel relatore forti perplessità ed una sua contrarietà di fondo, tenendo conto anche della precarietà della situazione politica.

Ricalca sostanzialmente i risultati ottenuti allo scadere della X legislatura la proposta di legge n. 227 (Lucchesi ed altri) i cui obiettivi sono da una parte il superamento della riserva, dall'altra quello di favorire l'accesso equilibrato dell'imprenditoria privata nei porti e di promuovere, sulla falsariga di analoghe strutture nord-europee, la istituzione di autorità portuali negli scali più significativi del paese e di attribuire alle stesse meri compiti di pianificazione, di amministrazione delle aree e dei beni demaniali compresi nel proprio territorio, di vigilanza sui servizi portuali, di emanazione tariffaria, cessando completamente ogni compito operativo. Muove sostanzialmente nella stessa direzione la proposta di legge n. 1115 presentata dall'onorevole Lia, con alcune varianti relative alla localizzazione delle autorità portuali.

La proposta n. 1291 dell'onorevole Biondi prevede la mera abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione.

Obiettivi in linea con il disposto del decreto-legge del Governo sono contenuti nella proposta di legge n. 1440 (Gualco ed altri) che si riferisce anche ad una nuova normativa per la costituzione di imprese per operazioni portuali.

Ripropono invece aggiuntivamente la tematica a suo tempo abbandonata dei sistemi portuali la proposta di legge n. 1531 (Caprili ed altri) sostanzialmente analoga ad altre proposte presentate al Senato della senatrice Fagni e successivamente abbinata al testo del Governo.

Più analitica attenzione va ovviamente posta al disegno di legge approvato dal Senato, che diviene automaticamente il testo di riferimento per la nostra successiva elaborazione, un disegno di legge che va letto in controluce con le non marginali dichiarazioni rese dal ministro dei trasporti e, *ad interim*, marina mercantile, onorevole Costa in occasione della recente audizione in Commissione svoltasi il 27 maggio scorso, dichiarazioni delle quali risulta evidente la necessità di notevoli correzioni rispetto al testo del Senato.

A questi aspetti modificativi quindi mi riferirò in maniera specifica, dando per aggiudicata - e condivisa - l'impostazione politica del provvedimento nelle sue linee essenziali, che sostanzialmente ripercorrono il lavoro elaborato all'interno di questa Commissione allo scadere della passata legislatura.

Il disegno di legge di riordino della legislazione in materia portuale, approvato in data 1° aprile 1993 dall'VIII Commissione del Senato e trasmesso alla Camera l'8 aprile 1993, si prefigge di adeguare la vigente legislazione sul lavoro portuale agli indirizzi comunitari in tema di libera concorrenza, così come sanciti dalla nota sentenza della Corte di giustizia CEE del 10 dicembre 1991 ed ha altresì lo scopo di riformare gli ordinamenti degli enti autonomi e delle aziende portuali con particolare riferimento al

riassetto delle trasformazioni previsto dalla deliberazione del CIPE del 25 marzo 1992.

Il disegno di legge presenta però soluzioni contraddittorie con le predette finalità, che ne indeboliscono in concreto la reale capacità innovativa che presumibilmente imporrà qualche correzione da parte nostra.

Non si può negare che il testo approvato dal Senato abbia il pregio di aver definito la generale struttura portante della riforma legislativa del settore individuando i nuovi soggetti responsabili e coordinandone le reciproche attività.

Tuttavia è necessario sottolineare come alcune soluzioni tecnico-organizzative recepite nel disegno di legge all'esame di questa Commissione, non risultino in linea con gli indirizzi e le osservazioni espressi dagli organi comunitari né con gli orientamenti governativi formulati in data 27 maggio 1993 ai membri di questa Commissione dall'attuale ministro della marina mercantile.

Tali premesse rendono necessaria pertanto una *riconsiderazione critica* di alcune disposizioni normative contenute nel disegno di legge, in modo da verificare la conformità delle soluzioni adottate con gli indirizzi comunitari e governativi in materia.

GIORDANO ANGELINI. Quali sarebbero queste dichiarazioni del ministro della marina mercantile? Non le conosciamo!

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sono sul resoconto stenografico!

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Non corrispondono a quanto ha affermato in questa sede.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Fanno parte della documentazione che ho trovato in Commissione. Il ministro ha affermato: « Per quanto riguarda queste tematiche la Commissione si rifaccia agli elaborati che lascio agli atti della Commissione ».

MILZIADE CAPRILI. Robetta raccogli-ticcia di un Governo transeunte!

MATTEO PIREDDA. È robetta che gli hanno passato gli uffici, senza alcuna dignità politica!

PRESIDENTE. Torniamo all'argo-mento dell'ordine del giorno. Onorevole Lucchesi, riprenda la sua relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Si ritiene in primo luogo di poter condividere quanto espresso dal ministro sulla neces-sità di evitare il ripetersi di situazioni gestionali deficitarie da parte delle nuove Autorità portuali, tema che è stato alla nostra attenzione a più riprese, ma risolto in maniera parziale.

Ciò potrebbe infatti accadere ove si prevedesse, come fa il disegno di legge (articoli 5 commi 8 e 9), un ingiustificato incremento del numero delle Autorità portuali senza la previsione di alcuna misura di contenimento dei costi di ge-stione, tenuto conto del fatto che si è scatenato su questo uno stranissimo mec-canismo, che rischia di coinvolgere anche la nostra attività, in base al quale risulta obiettivo di carattere politico l'istituzione, nel testo di riforma, dell'Autorità portuale nel proprio porto di riferimento.

Le principali fonti di finanziamento delle nuove Autorità portuali, infatti, sono costituite dalle risorse finanziarie indicate dall'articolo 12. Tali risorse presuppon-gono necessariamente una forte riduzione dei costi gestionali degli attuali enti portuali, una volta che questi, abbandona-ta ogni funzione gestionale, si trasforma-no in Autorità portuali; presuppon-gono altresì la presenza nei porti, dove verranno istituite le Autorità portuali, di un consistente quantitativo di traffico tale da garantire un adeguato autofinanzia-mento della struttura.

Le predette finalità non sembrano però essere state sufficientemente consi-derate dal disegno di legge, atteso che si è prevista l'istituzione di Autorità portuali senza tener conto della rilevanza econo-mica del traffico esistente nello scalo in

tal modo costituendo o prevedendo di costituire apparati burocratici del tutto incapaci di autofinanziarsi. Inoltre — e questa è cosa assai strana perché negli ultimi testi era stata inserita — non è stato previsto alcun limite, sia pure commisurato all'importanza dello scalo, alla consi-stenza numerica del personale in orga-nico dell'Autorità portuale che si intende costituire, lasciando assolutamente nel generico una materia che invece, a giu-dizio del relatore, abbisogna di corre-zioni, in quanto oltretutto non si vedono le ragioni per non dover esprimere nella legge...

GIORDANO ANGELINI. Nel 1987 hai previsto in un decreto-legge — io non ero in Parlamento — ...

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Sai di che cosa sto parlando?

GIORDANO ANGELINI. Sì, stai par-lando della questione del personale.

Dicevo che nel 1987, insieme agli altri, hai inserito in un provvedimento allora all'esame del Parlamento una norma che prevedeva il commissariamento per gli enti che non avessero il bilancio in pareggio. Oggi abbiamo 1000 miliardi di deficit: tu sei stato nella maggioranza dal 1987 ad oggi e che cosa hai fatto per commissariarli? Siamo nel ridicolo! Siamo alla guerra finale!

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Non ho nessuna difficoltà a che l'onorevole An-gelini od altri colleghi si sfoghino, però ricordo loro e a noi stessi che l'obiettivo preciso di questa Commissione è sempre stato, nei vari passaggi nei quali abbiamo discusso di questa materia, ed in parti-colare in occasione del dibattito sulle Autorità portuali, quello di porre un limite massimo per il personale delle stesse oltre il quale non fosse assoluta-mente possibile andare, nonché di commisurare il numero dei dipendenti delle eventuali future Autorità portuali al li-vello dei traffici esistenti nei porti.

Il fatto che il Senato abbia totalmente eluso questa norma nel *rush* finale ovvia-

mente lascia libera l'interpretazione, alla quale ho fatto anche io cenno, di Autorità portuali potenzialmente destinate, perché prive di controllo, a trasformarsi in ulteriori nuovi carrozzoni, cosa che credo nessuno di noi voglia ottenere.

Peraltro, a conferma di tale indirizzo, l'articolo 21, comma 2, stabilisce che il personale degli attuali enti ed aziende mezzi meccanici, risultante in esubero rispetto all'organico delle future Autorità portuali, continuerà a rimanere alle dipendenze delle stesse facendo così prevalere le esigenze di carattere sociale a scapito dell'economicità e della funzionalità della nuova struttura. Tali soluzioni appesantiranno inevitabilmente la futura gestione delle Autorità portuali, caricandola di oneri impropri per far fronte ai quali viene già previsto all'articolo 26 un nuovo strumento fiscale con il quale il ministro della marina mercantile, di concerto con il ministro delle finanze, può aumentare l'aliquota delle tasse di ancoraggio e dei diritti marittimi di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, al fine di garantire, tra l'altro, l'equilibrio ed il bilancio delle Autorità portuali. Questo inasprimento fiscale, aumentando le tasse a carico degli utenti portuali, avrebbe il deleterio effetto di rendere ancor meno competitivi i nostri porti a livello internazionale e agirebbe negativamente su tutta la riforma degli ordinamenti portuali, incentivando la nascita di apparati burocratici costosi e destinati a vedersi ripianare i propri bilanci attraverso periodici aumenti del predetto gettito fiscale.

Altro principio cardine della riforma degli ordinamenti portuali, al quale si sono ispirati tutti i disegni e le proposte di legge in materia, peraltro sancito dal programma di trasformazione deliberato dal CIPE in data 25 marzo 1992, è quello ormai acclarato della netta separazione tra compiti autoritativi di vigilanza, coordinamento e controllo, propri della sfera pubblicistica e compiti di conduzioni economico-produttiva, propri della sfera imprenditoriale. L'applicazione pratica di tale principi alle Autorità portuali, futuri

enti pubblici economici del settore, deve escludere ogni loro partecipazione all'attività gestionale ed operativa, come del resto prevede lo stesso articolo 5, comma 6. Peraltro l'articolo 16, comma 3, contraddice tale impostazione allorché ammette la partecipazione, in qualità di socio, dell'Autorità portuale all'associazione del lavoro portuale, quella che noi a suo tempo abbiamo chiamato *pool* della manodopera. Tale associazione, infatti, è destinata a far fronte alle esigenze operative derivanti dalle fluttuazioni del traffico nell'interesse generale degli operatori ed in tale veste costituisce un'importante struttura operativa; la partecipazione ad essa dell'Autorità portuale avrebbe quindi l'inevitabile dannoso effetto di far coincidere su un unico soggetto il ruolo di controllato e di controllore, senza contare gli effetti negativi che avrebbe a livello gestionale, come si chiarirà più avanti.

Le stesse considerazioni valgono per quanto concerne la partecipazione dell'Autorità portuale nelle società incaricate di svolgere la manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonché la fornitura di servizi di interesse generale per il porto prevista all'articolo 5, comma 5, del disegno di legge. Credo di poter dire, senza infingimenti, che quanto scritto nella proposta di legge di cui sono primo firmatario risponde da una parte alle elaborazioni specifiche di questa Commissione e dell'altra all'esigenza della trasformazione degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici in autorità marittima, non dando vita a mostri bicefali o tricefali, ma con un percorso più lineare che vede da una parte cessare gli adempimenti di ordine operativo e dall'altra nascere un ente con funzioni di controllo e di concessione.

Per quanto attiene alla riforma del lavoro portuale è indispensabile tenere in considerazione le osservazioni formulate dalla Commissione CEE al Governo italiano nel corso degli ultimi mesi sulla base della sentenza della Corte di giustizia comunitaria del 10 dicembre 1991. In due distinte occasioni è stata ribadita dalla Commissione CEE la necessità che

l'ordinamento giuridico italiano recepisca il principio della libera concorrenza tra gli operatori nel settore del lavoro portuale, con ciò intendendo sia la facoltà per ogni impresa di utilizzare personale non organizzato in compagnie portuali sia la possibilità per ciascuna nave di effettuare con proprio personale e in condizioni di sicurezza le operazioni di imbarco e sbarco delle proprie merci (*self-handling*).

Nelle citate osservazioni della CEE è stato inoltre precisato che il periodo transitorio, nel corso del quale possono permanere situazioni di favore nei confronti degli ex lavoratori delle compagnie portuali, può essere ammesso, unicamente per motivi di natura sociale, a condizione però che lo stesso risulti strettamente limitato nel tempo. Di tali osservazioni il disegno di legge non ha tenuto conto, specie in alcune sue disposizioni come quella di cui all'articolo 21 comma 3, dove prevede un periodo transitorio di durata quasi quinquennale (fino al 31 dicembre 1997) durante il quale è vietata alle imprese portuali private la facoltà di assumere personale alle proprie dirette dipendenze con l'obbligo, fino a quella data, di avvalersi esclusivamente in regime di mobilità di ex lavoratori soci della compagnia portuale o di lavoratori dipendenti delle organizzazioni portuali.

Appare evidente che queste soluzioni non risultano conformi alle osservazioni espresse dalla Commissione CEE; non resta quindi che modificarle, anche allo scopo di evitare il rischio dell'apertura di un procedimento di infrazione nei confronti del Governo italiano da parte della Commissione comunitaria, come del resto ha accennato anche il ministro nei documenti che ha lasciato alla Commissione. Ciò non deve peraltro far dimenticare l'esigenza di operare la trasformazione della disciplina del lavoro portuale con la necessaria gradualità, anche allo scopo di evitare, per quanto possibile, un passaggio traumatico che potrebbe avere riflessi sociali tali da pregiudicare gli effetti stessi della riforma.

Si rende pertanto necessario porre mano ad alcune modifiche delle norme del disegno di legge in materia di lavoro portuale. In particolare deve essere garantita alle imprese portuali la facoltà di assumere personale alle proprie dirette dipendenze, conciliando tale esigenza con quella degli attuali lavoratori portuali di vedersi favorire, sia pure per un periodo transitorio, nelle assunzioni stesse. Ciò potrebbe concretizzarsi prevedendo una norma che riconosca a tali lavoratori, a parità di condizioni tecnico-professionali richieste, un diritto di priorità nelle assunzioni da parte delle imprese portuali autorizzate o concessionarie almeno fino allo scadere del periodo transitorio, che ovviamente non potrà superare la durata massima di un anno o due dall'entrata in vigore della legge e non un periodo quinquennale come contenuto nel testo trasmessoci dal Senato.

Pur apprezzando la soluzione organizzativa adottata al comma 1 dell'articolo 19, con la quale si realizza la trasformazione in senso imprenditoriale delle compagnie portuali, si ritiene necessario apportare un correttivo alla stessa. Infatti la trasformazione della compagnia portuale in una società che controlla due altre distinte società, la prima che svolge operazioni portuali in condizioni di concorrenza con le altre imprese e la seconda che fornisce, in regime di esclusiva ed in deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, manodopera alle stesse, rende necessario vietare all'impresa fornitrice di manodopera l'assunzione di nuovo personale almeno fino alla scadenza del periodo transitorio. Diversamente si verrebbe a determinare un tunnel di passaggio estremamente pericoloso.

Tale divieto avrebbe lo scopo di evitare che con le nuove assunzioni si riproducano situazioni di tensione occupazionale tra i lavoratori portuali che, durante il periodo transitorio, dovrebbero invece gradualmente essere risolte attraverso l'assunzione progressiva degli stessi presso le altre imprese portuali.

Per quanto riguarda l'associazione del lavoro portuale, di cui all'articolo 16 (*pool*

della manodopera) tale struttura risponde alla necessità di creare uno strumento operativo flessibile capace di far fronte alle necessità operative derivanti dalla fluttuazione del traffico.

In particolare deve essere escluso che nell'ambito della stessa possano assumere la qualità di soci l'Autorità portuale e le rappresentanze dei lavoratori. L'associazione infatti deve avere connotazioni strettamente privatistiche e dovrà operare in base alle esigenze economiche ed operative delle imprese portuali che ne fanno parte; la presenza dell'Autorità portuale oltre che delle rappresentanze dei lavoratori al suo interno non potrebbe che condizionarne l'attività in senso assistenziale penalizzandone l'economicità gestionale.

È peraltro necessario prevedere che l'associazione del lavoro portuale potrà essere istituita in ciascun porto, non solo al termine del periodo transitorio, ma anche in data anteriore a tale termine qualora dovesse essere accertata l'insufficienza, sia in termini quantitativi che qualitativi, del personale da avviare alle imprese da parte della società ex compagnia portuale.

L'associazione del lavoro portuale potrà altresì essere istituita, prima della fine del periodo transitorio, nel caso in cui dovesse risultare che l'impresa fornitrice di servizi, ex compagnia portuale, abbia proceduto all'assunzione di nuovo personale violando il divieto sopra indicato. In questo caso infatti non sarebbe più giustificato il mantenimento del regime di esclusiva a favore di tale impresa atteso che detto regime è strettamente collegato al superamento della tensione occupazionale esistente tra i lavoratori ex soci della compagnia durante il periodo transitorio, al termine del quale si dovrebbe procedere alla realizzazione di un pluralismo di operatori anche nel settore dell'avviamento del personale in mobilità.

Una migliore (e più funzionale) sistemazione dei meccanismi di copertura potrebbe agevolmente consentire di superare tante difficoltà e dar vita ad una riforma che inizi a funzionare da subito

sgombrando il campo da pendenze e situazioni che, applicate ad una fase particolarmente difficile dell'economia italiana e mondiale, anche nel settore portuale e dello *shipping* rischiano di rendere ulteriormente marginale la portualità italiana e forse anche a dare l'avvio ad un processo di non ritorno.

Si tratta di un tema sul quale desidero richiamare la responsabilità del Governo, sottolineando il fatto che l'anticipata presentazione della legge finanziaria per il 1994 potrebbe aprire qualche consistente spazio aggiuntivo, non emerso durante la discussione del testo al Senato ed evitare l'adozione di un meccanismo (articoli 12 e 26) che identifica in maniera eccessiva ed eccessivamente flessibile (per il futuro) una sola modalità per quantificare gli oneri della riforma, e cioè la classe portuale. Il testo del Senato, poi, non dice una parola sul tema delle cosiddette autonomie funzionali che, nel bene o nel male, hanno rappresentato per alcuni aspetti un vero e proprio anticipo di riforma (per quanto i tempi e le situazioni politiche consentano) favorendo in alcune condizioni specifiche la divisione del lavoro, il formarsi di specializzazioni, la realizzazione di una sequenza di circuiti specializzati nave-attrezzatura a terra ed una prima affermazione del ciclo di trasporto intermodale, ma anche la realizzazione di strutture portuali di non secondaria importanza per l'economia del paese nei cosiddetti porti industriali; credo ne consegua la necessità di inserire questo tema nella legge che andremo a costituire, anche al fine di evitare il rischio che con il decorso del tempo e la conseguente scadenza delle concessioni possano crearsi situazioni di reale difficoltà o di conflitto, vanificando investimenti talvolta assai consistenti.

La complessità della materia - come è facilmente comprensibile - e la necessità di dare risposte chiare e non confuse, non potenzialmente pericolose per la portualità italiana nel suo complesso, spingerebbe inevitabilmente verso la decisione di un approfondimento e di una verifica;

la già accennata precarietà della situazione politica spinge a far presto.

Crede che dovremmo stabilire un percorso essenziale di confronti, tenendo conto, per quanto possibile, del lavoro svolto al Senato, ma anche dei dati acquisiti da questa Commissione nel corso della X legislatura.

Un Comitato ristretto che lavori maggiormente su alcuni aspetti obiettivi di perfezionamento e di miglioramento del testo, potrebbe risultare assai funzionale a questo scopo. Dal pari utile potrebbe risultare per il predetto obiettivo la predisposizione di un testo di raffronto tra il disegno di legge, le varie proposte di legge e lo stesso contenuto del decreto-legge del Governo da noi accantonato, per poter procedere alla discussione sul disegno di legge e sui testi ad esso collegati.

GIUSEPPE PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Premetto che il mio collega sottosegretario per la marina mercantile, sviluppando un'analisi più dall'interno, avrà la possibilità di esprimere una posizione più compiuta. Dal canto mio debbo fare due brevissime sottolineature, riservando un intervento più completo nel prosieguo.

Ringrazio il relatore per l'approfondita e puntuale introspezione intorno ad una quantità di problemi che vengono evocati da questo disegno di legge, degni ognuno di essi di attenzione ed approfondimento. Per quanto riguarda i lavori pubblici ed in modo particolare la direzione generale delle opere marittime, vorrei solo rammentare l'opportunità - poi, se del caso, la tradurremo in un emendamento in accordo con il collega della marina mercantile - di non dimenticare una professionalità molto importante e significativa, quella del personale del servizio escavazione porti, che vorrebbe anche in questo riordino veder tutelata questa peculiarissima e non fungibile professionalità. In questo senso rappresentiamo questa posizione sulla quale certamente torneremo in seguito, insieme con la sottolineatura di

altri aspetti che sarà possibile prendere in considerazione quando si entrerà nel merito dell'articolato.

Aggiungo infine che in qualità di rappresentante del Ministero dei lavori pubblici ritengo di potermi rispecchiare nelle opinioni che saranno espresse dal sottosegretario per la marina mercantile.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Esprimo anch'io compiacimento per la relazione svolta dal collega Lucchesi e condivido la proposta da lui avanzata di costituire un Comitato ristretto. Desidero soltanto aggiungere che più tardi il ministro svolgerà in Senato la stessa relazione che ha fatto alla Camera e che il giorno 15 - l'ha confermato proprio questa mattina - terrà una conferenza in cui avrà modo di approfondire le tematiche emerse durante la discussione in Commissione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Una conferenza o un seminario?

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Farà una conferenza presso il Ministero della marina mercantile.

Ho soltanto questo da riferirvi e non posso aggiungere altro che, se si continua la discussione, riceverò quanto verrà detto.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo del PDS gradirebbe, anche perché ci pare che così prevedano le norme che regolamentano la nostra vita, conoscere qui l'opinione del Governo sulla riforma portuale. Ringraziamo per gli inviti ricevuti, ma questa è la sede in cui il Governo deve venire a dire quello che pensa; speravo che il sottosegretario lo facesse - non abbiamo problemi ad aspettare qualche giorno - e perciò chiediamo di conoscere l'opinione dell'esecutivo sulla riforma varata dal Senato.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina*

mercantile. Credo di poter assicurare al collega che se il ministro il giorno 15 farà questa conferenza il Governo non mancherà, tramite lo stesso ministro o il sottosegretario, di presentare eventuali nuove normative e di renderne conto in questa sede.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, capisco che dopo il 6 giugno tutto diventa più difficile perché la temperatura esterna è salita di molto. Non mi risulta che vi sia stata un'innovazione regolamentare e quindi dobbiamo procedere a termini di regolamento: tutto quello che il Governo desidera comunicare al Parlamento deve avvenire in questa sede; nei confronti della pubblica opinione potrà fare una conferenza stampa o tutto quello che vuole. È chiaro che terremo conto solo di quanto verrà comunicato in Parlamento, sperando - d'accordo con l'onorevole Pieroni - che leggendo *Il Sole 24 ore* non dovremo scoprire fatti che dovrebbero essere comunicati in questa sede. Poiché nella settimana successiva al 6 giugno ciò non si è ancora verificato, questa resta un'innovazione paventata ma sulla quale non possiamo esprimerci.

Avevamo stabilito in calendario di ascoltare quest'oggi solo la relazione, per poi dar luogo, data la complessità della materia, ai colleghi di poter riflettere su questa relazione, avviando la discussione generale nella seduta di domani.

PINO LUCCHESI, Relatore. Desidero anch'io intervenire su questo argomento, non come relatore ma come rappresentante di un gruppo politico. Siamo di fronte ad un'iniziativa del ministro dei trasporti e della marina mercantile, richiamata anche dal sottosegretario: il ministro, nell'ambito delle sue facoltà ed essendo un ministro di nuova nomina, anche al fine di recepire orientamenti ed arricchimenti in una materia complessa come quella della riforma portuale, ha convocato per il giorno 15 di questo mese presso il Ministero della marina mercantile un *forum* all'interno del quale esprimere le proprie opinioni, aprendosi anche

al confronto con quelle altrui. Non so se a questo *forum* siano stati invitati tutti i membri della Commissione; per quanto mi riguarda, in qualità di capogruppo ho ricevuto l'invito ed immagino che analogo invito sia arrivato ad altri membri della Commissione. Ritengo che quella del ministro di consultarsi con chi ritiene più opportuno sia un'iniziativa legittima...

MATTEO PIREDDA. In termini giuridici, ma in termini politici...

PINO LUCCHESI, Relatore. Naturalmente anche noi riteniamo che nell'ambito del Comitato ristretto o, ancora meglio, al termine della discussione sulle linee generali il ministro dei trasporti debba venire in Commissione a riferire in maniera specifica su quale sia l'opinione del Governo sulla materia. Tuttavia dobbiamo adottare anche una decisione su cosa fare in riferimento al *forum* del 15 giugno perché l'invito non è stato inviato ad alcuni in quanto esperti della materia, ma è stato formalmente inviato in quanto rappresentanti dei rispettivi gruppi parlamentari all'interno della Commissione. Poiché si tratta di un fatto totalmente innovativo, credo sarebbe opportuno che vi fosse un pronunciamento da parte nostra in ordine all'opportunità o meno di partecipare, tutti o soltanto alcuni, ad un appuntamento di questo tipo.

PRESIDENTE. Onorevole Lucchesi, credo di non aver ricevuto questo invito, comunque mi riservo di fare una verifica. In ogni caso, per quanto riguarda la presidenza della Commissione, anche se l'invito fosse pervenuto, non trattandosi di un'iniziativa preventivamente concordata con la Commissione, il presidente non vi parteciperà; se poi l'invio degli inviti ai gruppi significasse in qualche modo cercare un accordo con i gruppi, essi saranno liberi di partecipare o meno al *forum*.

Desidero affermare il principio che tutto quanto non preventivamente concordato con la Commissione non presuppone necessariamente la partecipazione di una

rappresentanza della Commissione stessa. Ovviamente rimane legittima l'iniziativa del ministro, il quale fa bene a creare opportunità di una consultazione, ma il confronto, per quanto riguarda la presidenza della Commissione, avviene qui dentro oppure con modalità diverse, purché preventivamente concordate. Poiché tutto questo non si è verificato, non mi pongo il problema se partecipare o meno, perché personalmente non interverrò.

MAURIZIO PIERONI. Signor presidente, concordo pienamente su quanto ha testé finito di dire. Ovviamente chiunque, sia a titolo personale sia in rappresentanza dei gruppi, può partecipare a qualsiasi convegno, incontro, riunione o pubblica manifestazione: ci mancherebbe altro che ognuno di noi pensasse di limitare la facoltà di iniziativa degli altri! Indubbiamente questa è la sede, però, signor presidente, mi si consenta, come costume nei rapporti con il Parlamento, che il ministro scelga di passare prima all'esterno attraverso un confronto preferenziale, probabilmente solo con alcuni gruppi parlamentari e non con tutti... Il mio è un giudizio personale di assoluta inopportunità. Gradiremmo comunque che il discorso rimanesse completamente fuori dal consueto iter.

È vero che vi è stato il 6 giugno: il collega Michielon è contento, io anche (forse un po' meno), però le modalità di funzionamento del Parlamento non sono ancora cambiate.

PRESIDENTE. Onorevole Pieroni, sono totalmente d'accordo con lei. Aggiungo solo che se vogliamo rispettare un certo iter e quindi il calendario che ci siamo dati, domani potremmo essere in grado di concludere la discussione sulle linee generali, dopo di che, a norma di regolamento, dovremmo avere la replica da parte del Governo per la quale, trattandosi di materia così delicata, non sarebbe illegittimo richiedere la presenza del ministro. Poiché domani è il 9 giugno e la conferenza si terrà il giorno 15 ci sarebbe anche lo spazio per evitare una

sorta di scavalco, che credo non sia neanche nelle intenzioni del ministro, ma che di fatto si verificherebbe se il 15 si tenesse una conferenza dove venisse ufficializzata una posizione del Governo prima ancora di essere tradotta in termini parlamentari. Questo dipende esclusivamente da noi.

GIORDANO ANGELINI. Il Governo può certamente assumere tutte le iniziative che ritiene opportune. Da parte nostra non so se parteciperemo: non credo, poiché è una questione che non è stata concordata e che resta perciò nella sua autonomia. Siamo in presenza di un ministro nuovo, diverso da quello che ha assistito al varo della riforma da parte del Senato e non sappiamo ancora qual è l'opinione del Governo su quel testo. Né il ministro nell'audizione di qualche giorno fa, né oggi il sottosegretario - per carità non voglio fare processi alle intenzioni - ci hanno detto che cosa pensino di questa legge: dato che ci troviamo in presenza di una materia intricata e complicata, per la quale il relatore propone un percorso diverso rispetto a quello suggerito dal Senato anche per quanto riguarda il decreto-legge, se non ho inteso male...

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Mantengo l'opinione, ma seguo la volontà della maggioranza.

GIORDANO ANGELINI. Non ho dubbi sulla tua correttezza. Prendo atto delle opinioni che hai espresso, ma avremmo piacere di conoscere, dato che si tratta di porti, in quanta acqua stiamo navigando, perché abbiamo l'impressione di una grande confusione. Vorremmo quanto meno conoscere le opinioni del ministro, signor presidente, sapere cosa intenda fare il Governo. Se, prima di conoscere l'orientamento del Governo, dobbiamo concludere la discussione generale anche sul piano della metodologia, va bene: faremo in modo di concludere rapidamente la discussione generale. La nostra esigenza rimane comunque di sapere cosa

vuole fare il Governo a proposito della portualità, quali sono i suoi orientamenti sia sul progetto di legge sia sul decreto-legge e di discutere e confrontarci nel merito. Diversamente non potremmo che prendere nettamente le distanze.

PRESIDENTE. Onorevole Angelini, per una questione di organizzazione dei nostri lavori, ritorno a ripetere che se i gruppi sono in condizione di ipotizzare la conclusione della discussione sulle linee generali nella seduta di domani, fermo restando che gli approfondimenti di dettaglio verranno fatti in sede di Comitato ristretto, possiamo fin da ora invitare il ministro ad essere presente domani per la replica.

MILZIADE CAPRILI. Avevo chiesto la parola proprio per avanzare la proposta che lei ha testé fatto. La questione è di per sé complicata, come ha scritto il ministro nella lettera di invito a questo *forum*, e se il Governo ci mette del suo per complicarla ancora di più non mi pare che sia una buona sortita. Da parte nostra ci impegnamo a concludere entro domani la discussione sulle linee generali, in modo tale che lei possa preavvertire il ministro che domani dovrà venire a replicare esponendo il proprio orientamento in anticipo rispetto al 15. Credo che sia un atto dovuto e certamente il ministro non se ne dorrà.

GIACOMO MACCHERONI. Mi sembra che si vogliano complicare questioni semplici. Ho letto un po' velocemente l'invito che mi è pervenuto e mi pare che si tratti dell'iniziativa che il ministro aveva accennato in occasione dell'ultima audizione in Commissione. Ricordo infatti che egli disse che avrebbe cercato di promuovere a breve un'iniziativa coinvolgendo, se non ricordo male, i membri delle Commissioni trasporti dei due rami del Parlamento: pertanto questa è l'iniziativa che — fanno bene i colleghi a mettere i puntini sulle i — non c'entra nulla con l'attività istituzionale di questa Commissione.

Il Governo può promuovere tutte le iniziative che vuole e gli invitati sono liberi di parteciparvi o meno; mi pare che siamo noi a voler mescolare le faccende. Sta alla responsabilità del ministro dare un certo taglio al suo intervento nell'ambito del *forum* ed un altro a quello che presumibilmente farà in Commissione in relazione al testo del progetto di legge. Sono del parere che non si debba più di tanto caricare di significato l'iniziativa del Governo, che è autonoma e distinta dall'iter dei nostri lavori. Non vorrei che, avendo ricevuto l'invito per il *forum* del 15, ne venissero influenzati i lavori della nostra Commissione: « Chiamiamo subito il ministro », « Acceleriamo la discussione sulle linee generali perché diversamente rischiamo che questo inquin... ». Facciamo più confusione noi del ministro: egli ha assunto un'iniziativa e noi dobbiamo proseguire il dibattito con l'impegno necessario.

Per quanto riguarda il gruppo socialista certamente assicureremo la presenza di un nostro rappresentante alla discussione di domani, però non possiamo negare di essere un tantino in difficoltà: per esempio, in ordine alla complessa relazione svolta dal collega Lucchesi, occorrerebbe che i gruppi avessero il tempo di valutarla — può darsi che qualche gruppo si riunisca questa notte — per evitare che si pronuncino mere opinioni personali rispetto ad un dibattito generale su una materia così complessa. Avanzo anche questa ipotesi quando sento proporre di chiudere domani a tutti i costi: vuol dire che i gruppi avranno, da ora fino a domani, il tempo di valutare e discutere la relazione del collega Lucchesi. Come gruppo socialista saremmo in grosse difficoltà, tuttavia assicureremo la nostra presenza nel dibattito di domani anche se alla fine vi è il rischio di « fare i gattini ciechi ». Ripeto, trattandosi di una materia complessa è inutile premere troppo l'acceleratore e credo che il nostro impegno non si misurerà in termini di ore ma, mi auguro per tutti, di qualità di decisione.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Chiedo scusa al presidente ed ai colleghi se mi sono permesso di annunciare il *forum* del 15 giugno prossimo, ma pensavo che il ministro lo avesse concordato con la presidenza; con il mio intervento non volevo minimamente contribuire a creare un iter diverso per i lavori della Commissione. Ci tengo a chiarire questo perché, se avessi minimamente saputo che quest'oggi i colleghi avrebbero chiesto un parere sull'andamento dei lavori oppure sul comportamento del Governo, mi sarei comportato diversamente.

PRESIDENTE. Resta inteso che domattina proseguiremo la discussione sulle linee generali; se poi vi sarà la volontà da parte dei gruppi di concluderla la concluderemo e diversamente andremo avanti. Diamo mandato al sottosegretario di preavvertire il ministro che domani potrebbe anche concludersi la discussione sulle linee generali e che quindi, a norma di regolamento, sarebbe giusto ascoltare la replica da parte del ministro, liberi i gruppi di organizzare la propria presenza.

GIACOMO MACCHERONI. Ognuno è libero di fare quello che crede, però

ritengo che ad un dibattito di carattere generale dovrebbero partecipare tutti i gruppi. Per esempio sto constatando che qualche gruppo ora è assente, proprio mentre stiamo deliberando di concludere entro domani la discussione sulle linee generali. Affido questa valutazione al presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Maccheroni, la decisione verrà assunta domani. Certamente se domani non vi fossero più iscritti a parlare dovrei chiudere la discussione sulle linee generali; in questo senso sarà mia cura preavvertire il ministro che domani potrebbe svolgersi la replica.

La seduta termina alle 17,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia l'11 giugno 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO