

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

4.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 GIUGNO 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.
Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):	
Disegni e proposte di legge senatori Rognoni ed altri; Fagni ed altri: Riordino della legislazione in materia portuale (<i>Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (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)	47
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	47, 50, 51
Costa Raffaele, <i>Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i>	47
Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i>	49
Marengo Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	50
Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	50

La seduta comincia alle 16,25.

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

Seguito della 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); Blondi 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 il seguito della discussione degli abbinati disegni e 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 ed altri: « 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 ed altri: « Riforma dell'ordinamento portuale ».

Proseguiamo la discussione degli abbinati progetti di legge.

Poiché non vi sono altri iscritti a parlare dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

RAFFAELE COSTA, Ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Premetto di essere disponibile a trattare l'argomento del trasporto pubblico locale in tutti i suoi aspetti, compreso l'ultimo disegno di legge scaturito a seguito degli incontri con il CIPET, le aziende ed i sindacati, che verrà discusso il prossimo 7 luglio in Consiglio dei ministri. Ho inoltre una nota relativamente completa - dico relativamente perché per me lo è ma per altri potrebbe non esserlo - sullo stato di attuazione del sistema ferroviario di alta velocità, sul quale è urgente avere un'indicazione poiché il ministro dei trasporti è stato convocato *ad hoc* su sua sollecitazione dal Presidente del Consiglio. Vi sono altresì alcune indicazioni sul bilancio d'esercizio 1992 delle Ferrovie (si tratta di note che il sottoscritto si è permesso di far pervenire alle Ferrovie dello Stato); vi è poi una nota abbastanza complessa di tutte le trattative che si sono svolte in questi giorni a proposito della manovra economico-finanziaria nel settore dei trasporti del mare.

Infine ho portato un appunto per il presidente, il quale aveva chiesto chiarimenti sui problemi del Pendolino in talune regioni.

Per quel che riguarda il problema della classificazione dei porti, stante l'ipotesi formulata nel testo approvato dal Senato, il Governo ritiene che le proposte siano sufficientemente articolate e che l'elaborato del Senato, sia pure attraverso una verifica da parte della Camera, possa essere accettato. Conosciamo bene i limiti dell'impostazione della legge che ormai risale a circa novant'anni fa; sappiamo bene - è stato ripetuto in tante sedi -

come il numero dei porti, superiore addirittura a 140, sia da ritenersi complessivamente eccessivo, anche tenendo conto di quello che avviene in altre parti d'Europa, e come perciò sia necessario procedere ad una riclassificazione. Quella indicata, che naturalmente necessiterà di una revisione e di un'applicazione attraverso le indicazioni del CIPET e comunque di una sistematica, distingue le varie categorie.

Per quel che riguarda i porti turistici il richiamo è al provvedimento approvato dal Consiglio dei ministri, che presenta una sua specificità per quel che riguarda la parte relativa alle concessioni. In ordine agli enti ed alle autorità portuali evidentemente vi può essere una certa discrezionalità in questa od in altra sede, ma le indicazioni provenienti dal Senato in qualche caso appaiono forse eccessive. Si tratta di una valutazione discrezionale sulla quale si può anche divergere ed attendere che si proceda ad un'integrazione o addirittura ad un'eliminazione per quanto riguarda taluni porti indicati: evidentemente sarà il Parlamento a decidere.

In relazione al problema di Trieste e di Genova ed all'esubero del personale ho avuto una serie di incontri con i rappresentanti sindacali sia a livello di ministero sia direttamente in quelle due città; la Commissione conosce bene i problemi e non vorrei essere ripetitivo, ma vi è stato un prepensionamento piuttosto rilevante nel corso degli ultimi anni (dal 1991 al 1993 sono stati complessivamente 1400). Inoltre nell'arco di dieci anni vi è stata anche una riduzione complessiva dell'organico di circa 10 mila unità, che da 21 mila unità è passato a circa 7-8 mila. Ho valutato molto a fondo il problema che nasce dalla nuova legge nonché l'indicazione fornita dalla CEE (che non era soltanto tale, ma era anche un'indicazione di politica generale proveniente dal nostro paese); ho valutato anche le indicazioni contenute nelle varie circolari ministeriali ma soprattutto la pronuncia del Consiglio di Stato in materia e mi sono anche chiesto se le

esigenze dell'utenza - che sono di massima chiarezza ed improntate ad una sorta di volontà di liberalizzazione che consenta di affermare che non vi sono dipendenti di serie A o B (i primi a termine ed i secondi a tempo indeterminato, i primi che costano tanto ed i secondi che costano meno, i primi che sono comandati ed i secondi invece assunti in maniera stabile) - possano rappresentare una valutazione positiva tenendo conto della situazione pregressa.

Credo sia difficile dare un giudizio perché mi rendo conto che la volontà « liberalizzatrice » è una volontà forte e che l'adempimento alla normativa CEE deve essere sicuramente attuato perché il mancato adempimento potrebbe portarci ad una procedura di infrazione, che si può verificare sia quando sono in discussione risorse finanziarie e quindi aiuti diretti, sia quando sono in ballo normative diverse.

Il regime attuale, che si è concluso qualche tempo fa e che ha trovato nella sentenza del giugno 1991 della Corte di giustizia della CEE un suo limite invalicabile, si inquadra nel contesto che nel nostro paese ha caratterizzato il pubblico impiego con un rapporto di stabilità, di permanenza, vincolato ad una indeterminatezza nella sua continuità. Evidentemente questo nasceva sia da norme specifiche sia anche da un'oggettività politica, che si traduceva in norme o in giurisprudenza o in contratti di lavoro; affermare che l'ipotesi dei due, tre o quattro anni di permanenza, di decantazione dell'attuale regime sia politicamente inaccettabile, mi diventa difficile. Il Parlamento valuterà; il Governo non si opporrà all'eventuale approvazione da parte di questa Commissione del provvedimento licenziato dal Senato.

Valgono considerazioni analoghe anche per quanto riguarda le nomine dei presidenti degli enti. Nel testo del Senato sono previste funzioni molto nette e precise per il Ministero della marina mercantile: se, sentito il CIPET, le regioni, i comuni e le camere di commercio, analogo riconoscimento dovesse avvenire

anche in questa sede, ciò risulterà particolarmente soddisfacente per il Ministero della marina mercantile; diversamente il Governo potrebbe concorrere a ricercare una soluzione diversa.

Per quel che concerne il finanziamento condivido la preoccupazione che è stata manifestata dal relatore e non starò a ripeterla. Voglio tuttavia aggiungere che mi sono attivato in questi ultimi giorni, e con me i funzionari del ministero, per verificare la possibilità di reperire attraverso la legge finanziaria fondi freschi per l'applicazione di questa norma sia per il ripiano dei debiti sia per il finanziamento; tenete conto che 2 mila dipendenti, con l'età che hanno, in prefinanziamento costano, secondo un calcolo fatto proprio questa mattina, circa 600 miliardi. Potrebbe quindi esservi da parte del Governo, in sede di esame della legge finanziaria, un intervento volto a facilitare la soluzione dei maggiori problemi.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Desidero innanzitutto ringraziare i colleghi Michielon, Caprili, Biricotti Guerrieri, D'Amato, Piredda, Angelini, Pieroni, Faraguti e Maccheroni che sono intervenuti nella discussione sulle linee generali fornendo, a seconda del rispettivo punto di vista, indicazioni di carattere integrativo, talvolta tra loro coincidenti, tal'altra meno.

Dall'andamento della discussione e dalla replica del ministro traggio la stessa convinzione alla quale ho fatto riferimento nella relazione introduttiva e cioè che si deve ragionevolmente e positivamente prendere atto del lavoro svolto dal Senato e quindi considerare come testo base della nostra discussione quello approvato dal Senato, senza però dimenticare, com'è accaduto anche formalmente, che sono state presentate proposte di legge di iniziativa parlamentare alcune parti delle quali potrebbero essere utilizzate in maniera positiva per migliorare il testo del Senato. Questo tipo di dichiarazione è sovrastato dall'esigenza della quale ho cercato di farmi carico anche sollecitando il presidente della Commissione affinché dopo una lunghissima di-

scussione, tenendo conto che un ramo del Parlamento ha già approvato il provvedimento al nostro esame, si arrivi alla definizione della riforma dell'ordinamento portuale in tempi ragionevolmente veloci, per esempio ponendoci l'obiettivo - speriamo conseguibile - di licenziare il testo prima della pausa estiva. Ritengo che a tal fine la Commissione possa utilmente procedere alla costituzione di un Comitato ristretto (ipotesi che mi è parsa sostanzialmente condivisa dai gruppi presenti in Commissione), ma anche ad un lavoro, assai accelerato, di consultazione delle varie categorie e di organizzazioni in qualche misura interessate alla materia, utilizzando però costruttivamente i risultati delle audizioni, delle consultazioni e degli incontri già svoltisi presso il Senato, evitando così inutili duplicazioni.

Dobbiamo però tenere presente che su questo provvedimento, così come licenziato dal Senato, sono già state avanzate critiche non marginali da parte delle categorie interessate, soprattutto quelle appartenenti al versante dell'iniziativa privata, nei confronti delle quali si intendeva attivare - mi riferisco all'impostazione politica del provvedimento - un meccanismo di sostanziale apertura. Questa è una delle linee guida che caratterizzava anche il disegno di legge governativo.

Da parte di queste categorie e, in particolare, dell'utenza portuale, si è osservato che il testo è assai gravoso nei confronti degli imprenditori privati. Esso, infatti, per un verso rischia di bloccare ogni concreta possibilità operativa ed i meccanismi di flessibilità che sono propri dell'iniziativa privata, dall'altro scarica pesantemente sugli stessi operatori gran parte dei costi, attuali e futuri, dell'immaginata riforma, se è vero - come è vero - che, per esempio, si delinea l'istituzione delle cosiddette autorità portuali - altro aspetto fondamentale del provvedimento - prevedendo bilanci obbligatoriamente in pareggio ed un meccanismo di ripiano basato sull'aumento ulteriore delle tasse e sovrattasse portuali.

Questo è un nodo fondamentale sul quale ragionare ulteriormente, anche per evitare di dar vita ad una riforma che di innovativo abbia soltanto il titolo e che, per certi versi, rischi di introdurre modifiche negative e di rendere ancora più difficile la realtà portuale italiana nel suo complesso. Sulla stessa lunghezza d'onda debbo sottolineare il fatto che attualmente abbiamo una realtà portuale sostanzialmente marginale, soprattutto se messa in relazione con la concorrente portualità avanzata del Mediterraneo e del nord Europa; uno dei dati strutturali di questa marginalità è oggettivamente collegato ai costi non modesti che caratterizzano la realtà portuale italiana in confronto con quella degli altri porti. Immaginare, seppure per un periodo transitorio di 5 anni, un ulteriore appesantimento da quel punto di vista rischia di creare qualche problema aggiuntivo.

Apprezziamo quanto ha detto il ministro a proposito della legge finanziaria, tuttavia sarebbe stato auspicabile per una riforma di questo genere se si fossero create le condizioni per partire da zero con un meccanismo non dimensionato a scaricare sugli operatori portuali i costi del necessario sfofamento dei dipendenti delle compagnie lavoratori portuali e dei dipendenti degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici. Immaginare di affrontare, anche soltanto in parte, questo problema approfittando dell'anticipazione della presentazione della legge finanziaria con una più forte iniziativa del ministro dei trasporti e della marina mercantile nei confronti del ministro del tesoro per avere una risposta aggiuntiva da questo punto di vista potrebbe consentire, anche durante il successivo esame del testo, di fare qualche passo in avanti e di dare risposte ragionevolmente positive a coloro che lamentano che il testo approvato dal Senato sia potenzialmente assai pericoloso.

Per quanto riguarda la proposta di costituire un Comitato ristretto auspico che il Governo abbia una presenza attiva e che rappresenti un essenziale interlocutore per il Parlamento, al fine di conse-

guire l'obiettivo, cui molti interventi in discussione generale si sono riferiti, di un miglioramento positivo rispetto al testo del Senato.

Vi sono moltissimi problemi, fra i quali, come il ministro sa, quello di un decreto-legge che costituisce, bene o male, la cornice di riferimento all'interno della quale si pone anche il provvedimento che stiamo esaminando, la cui normativa di fatto non viene applicata perché ormai sul piano politico - essendosi così atteggiato il Senato ed anche questa Commissione - si è consolidata l'aspettativa che le vere risposte provengano non tanto dall'esame dello stesso decreto-legge ma da una conclusione positiva della riforma così come contenuta nel testo approvato dal Senato ed in qualche misura nelle proposte di iniziativa parlamentare. Le cose, così come si sono delineate, suggeriscono nell'interesse di un lavoro produttivo da parte della Commissione, di procedere il più rapidamente possibile alla costituzione di un Comitato ristretto e, al termine del lavoro di quest'ultimo, che auspico svolgersi in maniera assai accelerata, di verificare che le idee di possibile miglioramento del testo possano trovare concreta attuazione.

MAURIZIO PIERONI. Propongo di sospendere la seduta per procedere al seguito dell'audizione del ministro Costa.

PRESIDENTE. Poiché la discussione sulle linee generali si è esaurita ed abbiamo ascoltato anche le repliche del ministro e del relatore, si tratta ora di decidere in merito alla richiesta prospettata da quest'ultimo di procedere alla costituzione di un Comitato ristretto. Immediatamente dopo si potrà procedere al seguito dell'audizione, come previsto nel calendario dei lavori.

FRANCESCO MARENCO. Signor presidente, per una serie di questioni che credo siano a conoscenza dei colleghi non ho potuto partecipare alla discussione

sulle linee generali in ordine alla riforma dell'ordinamento portuale; mi ero pertanto riservato di intervenire in particolare su un punto che nessuno ha trattato, neanche l'ottimo relatore, ma apprendo ora che la discussione è già stata conclusa. Chiedo pertanto al presidente di poter intervenire sia pur brevemente.

PRESIDENTE. Onorevole Marengo, la prego di considerare che con le repliche del relatore e del Governo la discussione si è conclusa e pertanto non può essere riaperta; la questione può essere risolta in termini pratici svolgendo il suo intervento nell'ambito dell'audizione sugli orientamenti programmatici del Governo nei settori dei trasporti e della marina mercantile, che sta per avere luogo, nella quale potrà sottoporre al ministro Costa le questioni che ha preannunciato.

Pongo in votazione la proposta del relatore di procedere alla nomina di un Comitato ristretto.

(È approvata).

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

La seduta termina alle 17.

*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 il 2 luglio 1993.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

