

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

11.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 OTTOBRE 1993

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Caroli Giuseppe (gruppo DC)	143
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):		Castelli Roberto (gruppo della lega nord) ...	147
Lucchesi ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (227):		148, 150, 154, 155	
Lia: Riforma dell'ordinamento portuale (1115):		Cursi Cesare (gruppo DC)	146
Biondi ed altri: Abrogazione dell'articolo 110 del codice della navigazione in materia di compagnie e di gruppi portuali (1291):		D'Amato Carlo (gruppo PSI)	148, 152
Caprili ed altri: Riforma dell'ordinamento portuale (1531)	143	153, 154	
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	143, 146	La Penna Girolamo (gruppo DC)	149
147, 148, 149, 152, 153, 156		Leone Giuseppe (gruppo DC)	146
Angelini Giordano (gruppo PDS) .	146, 148, 152	Lia Antonio (gruppo DC)	144
Biricotti Guerrieri Anna Maria (gruppo PDS)	150, 151, 154	Lucchesi Pino (gruppo DC), <i>Relatore</i>	148
Bolognesi Marida (gruppo rifondazione comunista)	149, 150, 152, 153	151, 152	
Caprili Milziade (gruppo rifondazione comunista)	145	Marenco Francesco (gruppo MSI-destra nazionale)	153
		Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	147
		Piredda Matteo (gruppo DC)	147, 151
		Ravaglia Gianni (gruppo repubblicano)	148
		149, 155	
		Sellitti Michele, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile</i>	152
		Sostituzioni:	
		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	143
		Variazione nella composizione della Commissione:	
		Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	143

La seduta comincia alle 9,45.

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

Variazione nella composizione della Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che è entrato a far parte della nostra Commissione l'onorevole Willer Bordon del gruppo misto.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, comma 4, del regolamento i deputati Tempestini, Michielon, Impegno e Boghetta sono sostituiti, rispettivamente, dai deputati Signorile, Magistrone, Evangelisti e Bolognesi.

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); 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 il seguito della discussione del testo

unificato, assunto come testo base 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 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 ».

Ricordo che nella seduta di ieri era iniziata la discussione sull'articolo 5 del testo unificato e degli emendamenti riferiti a tale articolo. Riprendiamo la discussione sull'emendamento Lia 5.2.

GIUSEPPE CAROLI. Affido alla cortese attenzione dei componenti la Commissione qualche breve considerazione non ispirata ad una cultura di carattere localistico, anche perché tutti abbiamo bisogno di compiere un salto di qualità. Il fatto di poter considerare interessi corporativi o di parte senza inserire gli stessi in un quadro generale che deve riguardare l'interesse della collettività, nel medio periodo non solo determina effetti positivi ma addirittura devastanti.

Il principio ispiratore di questo progetto di legge sta senza dubbio nel fatto dell'inserimento del principio della libera concorrenza nella portualità italiana e soprattutto nello spostamento di competenze che invece debbono essere attribuite agli imprenditori portuali invece che all'autorità stessa. Per questo motivo il numero dei porti in cui dovranno essere

istituite le autorità portuali dovrà essere limitato. Dobbiamo inoltre superare la frammentazione del sistema portuale e quindi individuare tutti gli scali che possano avere importanza strategica nel sistema dei trasporti via mare nell'ambito del traffico internazionale.

In ordine alla riduzione dei costi è stato detto che se i porti italiani devono essere posti in condizione di competitività con gli altri porti della comunità internazionale è necessario che si riducano, e comunque che non si perpetuino, situazioni fortemente debitorie. Per arrivare a questo dobbiamo chiaramente tener conto della rilevanza economica del traffico in ciascuno di questi scali; se questo è il fattore per poter determinare l'importanza di uno scalo al fine di considerarlo sede di autorità portuale, dal confronto dei dati relativi a tutti i porti del meridione emerge che il porto di Taranto si trova ai primissimi posti.

A Taranto inoltre abbiamo il quarto centro siderurgico della Comunità europea, che fornirà materie prime allo stabilimento FIAT che sarà realizzato a Melfi. Negli ultimi tempi, nonostante la crisi della siderurgia, abbiamo registrato un incremento del trasporto di prodotti siderurgici via mare attraverso il porto di Taranto. Si tenga conto che Taranto inoltre è stata considerata come sede idonea per l'interporto al fine di realizzare un centro di intermodalità nel sistema dei trasporti. Da ultimo devo aggiungere che la Comunità economica europea, circa una settimana fa, ha riconosciuto a Taranto il possesso di tutti i requisiti per essere considerato un porto strategicamente importante nel sistema portuale della Comunità europea dal punto di vista dei rapporti con i paesi terzi. Il Governo ha già finanziato lavori per circa 50 miliardi per la realizzazione del cosiddetto molo polisettoriale; è quindi in atto un processo di ristrutturazione, di ammodernamento e quindi il possibile rilancio in termini competitivi di questo porto in ambito europeo.

Concludo ricordando che il Governo, dopo aver ascoltato i rappresentanti di tutte le forze politiche e sindacali, nella

seduta del 12 ottobre scorso ha ritenuto di dover proporre formalmente a questa Commissione ed al Parlamento l'inserimento di Taranto nell'elenco dei porti che saranno sede di autorità portuali.

ANTONIO LIA. Signor presidente, intervengo brevemente per sottolineare che, nel momento in cui si discute dell'ordinamento portuale, non è assolutamente possibile non considerare quello di Taranto come uno dei porti per eccellenza in Italia. La sua esclusione dal provvedimento in esame rappresenta quindi un fatto penalizzante.

Desidero rifarmi alle osservazioni dei colleghi che hanno parlato della necessità di istituire autorità portuali nei porti che erano già sede di enti portuali o di aziende per mezzi meccanici oppure hanno fatto riferimento al tonnello. Credo che questo sia un fatto da escludere perché purtroppo alcuni porti importanti non furono a suo tempo inclusi tra gli enti portuali e le aziende dei mezzi meccanici.

Non ho compreso l'impostazione del collega Castelli il quale, parlando del porto di Taranto, vede soltanto una logica di campanile, cosa che non è assolutamente vera, visto che il porto di Taranto, come anche quello di La Spezia, presenta caratteristiche proprie certamente non confutabili.

Per quanto riguarda, in particolare, il porto di Taranto, credo che l'istituzione dell'autorità portuale sia una necessità fortemente avvertita anche sul piano economico, fatta propria dal mondo produttivo e imprenditoriale; quel porto rientra in un progetto di riorganizzazione economico-produttiva di livello centrale per lo sviluppo di Taranto e del suo territorio e, come ho più volte sottolineato in sede di Comitato ristretto, avrebbe dovuto essere già inserito tra i porti sede di autorità portuale, considerato che già oggi ha un movimento di oltre 30 milioni di tonnellate di prodotti, ospita annualmente 2 mila navi e introita 2.300 miliardi di diritti doganali.

Ricordo infine che il porto di Taranto è stato ufficialmente incluso nell'elenco

dei punti di ispezione di frontiera della Comunità economica europea ed è stato abilitato dalla Commissione CEE ai traffici alimentari.

Il mio invito è allora quello di approvare l'emendamento 5.2 nella sua formulazione integrale, inserendo nell'articolo 5 anche il porto di Marina di Carrara, che ha una rilevanza mondiale per il trasporto dei marmi.

MILZIADE CAPRILI. Intervengo soltanto con riferimento al porto di Marina di Carrara per dichiararmi favorevole all'emendamento 5.2, dal momento che, come ha sottolineato anche il collega Lia, si tratta di un porto di rilevanza mondiale soprattutto per il trasporto dei marmi.

Al riguardo, desidero portare la Commissione a conoscenza di alcuni dati oggettivi che ci inducono a sostenere tale richiesta e che derivano soprattutto dal fatto che il porto di Marina di Carrara, nonostante la sua dimensione commerciale internazionale e la sua capacità di produrre reddito e occupazione, non viene considerato nella giusta dimensione.

Credo allora che sia giusto e corretto richiamare l'attenzione dei colleghi, per un'esatta valutazione di questo emendamento, di cui chiediamo l'approvazione, sul fatto che il porto di Marina di Carrara occupa circa 1.500 persone tra operatori dell'indotto, addetti alla nautica, dipendenti, addetti ai servizi portuali vari, operatori portuali.

Vorrei però richiamare la vostra attenzione soprattutto sulle strutture esistenti e su quelle che si prevede di utilizzare a piano regolatore portuale ultimato. Le strutture esistenti sono le seguenti: 1.466 metri lineari di banchine, 126.750 metri quadrati di piazzali, 68.100 metri quadrati di piazzali per carico e deposito merci, 5.300 metri quadrati di magazzini coperti interni. Non mi soffermerò sul fatto che questi stessi dati risulteranno enormemente aumentati in considerazione delle strutture che verranno costruite una volta ultimato il piano regolatore portuale.

Devo aggiungere, proprio perché il porto non è una realtà a sé stante, che è

in fase di realizzazione un centro intermodale su un'area di 220 mila metri quadrati situata a 500 metri dall'uscita del porto. Nel programma dello sviluppo della società denominata Porto di Carrara SpA (si tratta di una società mista con operatori portuali), sono previsti 35 miliardi finalizzati alla realizzazione di piazzali e magazzini interni al porto.

Devo inoltre aggiungere, signor presidente, che i finanziamenti necessari alla dotazione di tali attrezzature sono scaturiti esclusivamente da risorse locali, ed è un fatto significativo che sia l'imprenditoria locale a sostenere il porto. Di tali finanziamenti, 40 miliardi sono stati investiti negli ultimi 5 anni. Ciò significa che in anni nei quali in Italia vi è stata una riduzione degli investimenti, nel porto di Marina di Carrara sono stati investiti 40 miliardi - lo ripeto - negli ultimi 5 anni, tutti derivanti da interventi autonomi della zona. Sono altresì in programma interventi per un ammontare di 25 miliardi.

Un altro elemento significativo è rappresentato dai collegamenti che questo porto ha con il resto del sistema dei trasporti, anche con riferimento al movimento di merci. I collegamenti sono molto significativi, visto che il porto si trova ad un chilometro dal casello dell'autostrada A12, a tre chilometri dalla stazione ferroviaria ed alla stessa distanza dalla via Aurelia.

Particolarmente significativo si presenta inoltre il movimento di merci, anche con riferimento alle loro caratteristiche. Questo movimento è passato, dal 1988 al 1992 (non mi soffermo sugli anni 1989, 1990 e 1991), da 2.821.000 a 3.138.000 tonnellate nonostante vi sia, come è evidente, una crisi anche in questo settore.

L'ultima questione su cui desidero richiamare l'attenzione del presidente e della Commissione è quella relativa alla qualità delle merci che vengono movimentate: con il 27 per cento dell'intero traffico dei marmi, il porto di Marina di Carrara (come mi pare che ieri sottolineasse lo stesso relatore) detiene la *leadership* tra i porti di tutto il mondo.

In secondo luogo, quello dei marmi rappresenta circa il 50 per cento del traffico complessivo annuo del porto di Marina di Carrara.

Infine, con 3 milioni di tonnellate complessive, questo porto si colloca (mi sembra che ieri il relatore abbia sottolineato anche questo aspetto, usando pressappoco gli stessi criteri) al settimo o ottavo posto fra i porti italiani con riferimento alle merci che richiedono un servizio portuale di movimentazione effettiva.

Tutto questo ci induce a sostenere che siamo « stanchi » (lo dico tra virgolette, evidentemente) del fatto che il porto di Marina di Carrara non riceva una considerazione pari alle dimensioni e all'importanza che ha, per cui chiediamo vivamente ai colleghi di approvare l'emendamento riferito a questo porto.

GIUSEPPE LEONE. Aggiungo la mia firma all'emendamento 5.2.

PRESIDENTE L'emendamento 5.2 è stato sottoscritto anche dagli onorevoli Antonio Bruno e Cesare Corsi.

CESARE CURSI. Nel sottoscrivere l'emendamento 5.2, ritengo che le osservazioni svolte dall'onorevole Caprili e dal relatore vadano arricchite ed integrate da alcune considerazioni.

Per quanto riguarda il porto di Taranto, occorre tenere presenti le grandi vicende legate alla ristrutturazione del Mar Grande e del Mar Piccolo, oltre a quelle collegate a ciò che avverrà dell'ILVA, per far diventare quello di Taranto un porto con la vocazione al grande trasporto commerciale. Dall'altro lato, occorre però considerare la sua vocazione turistica.

Per quanto concerne il porto di Marina di Carrara, le considerazioni svolte dal relatore vanno integrate tenendo conto del fatto che in quel porto anche lo Stato, e non solo i privati (come giustamente ricordava l'onorevole Caprili), ha promosso interventi in questo settore, esponendosi in termini di investimenti per creare occupazione. Occorre altresì

ricordare che il Ministero dei trasporti e della marina mercantile ha già deciso di effettuare alcuni lavori con riferimento alla capitaneria; sarebbe quindi un fatto negativo non sostenere l'inserimento di questi due porti nell'ambito di quelli sede di autorità portuale.

GIORDANO ANGELINI. Signor presidente, non svolgerò una dichiarazione su qualche singolo porto ma ricorderò che all'inizio dei lavori del Comitato ristretto avevamo proposto l'adozione di alcuni criteri di selezione per arrivare all'identificazione delle autorità portuali, che però si sono dimostrati impercorribili a causa di rifiuti vari.

Il primo criterio era stato quello del tonneggio, inteso come elemento per selezionare il gruppo di nuove autorità portuali, non introducendo privilegi che non dovevano essere scontati per alcuno e non preconstituendo quindi per nessuno posizioni di rendita.

Il secondo, in alternativa, era il criterio del territorio, per distribuire le autorità portuali in modo corretto, in rapporto alle dimensioni del piano generale dei trasporti.

Siamo poi giunti ad una soluzione intermedia, che è stata richiamata dai colleghi, dal momento che non è stata percorribile nessuna altra strada per trovare una soluzione.

Dobbiamo tuttavia tenere conto che alla luce delle modifiche successive apportate alla legge, quelle che impongono che ogni autorità portuale debba vivere con proprie risorse, e alla luce del fatto che la legge in discussione, se sarà approvata dalla Commissione, determinerà la cessazione dell'erogazione dei contributi da parte dello Stato agli enti porto e alle autorità portuali (e quindi cesserà quella pratica scandalosa che negli anni ha consentito a certe autorità di vivere e ad altri porti che avevano ben altre risorse per contribuire allo sviluppo del nostro paese di non poterlo fare, creando così delle discriminazioni), il meccanismo che si introduce deve essere diverso: è necessario consentire ai porti commerciali di attrezzarsi ed essere com-

petitivi, contando anche sulle proprie risorse; deve essere altresì il mercato a selezionare quei 6, 7, 8 grandi porti che ci auguriamo il nostro paese possa avere, perché solo con quelle dimensioni di impresa è possibile competere nel mercato internazionale attraverso una leale e pulita competizione.

Per tali motivi, voteremo a favore di tutte le proposte che si collocano all'interno di questo quadro, visto che ci sembra del tutto assurdo operare inutili discriminazioni.

MATTEO PIREDDA. Come ricordava il collega Angelini, quando abbiamo iniziato il dibattito su questo argomento avevamo ben presente l'esigenza di attrezzare la portualità italiana alla competitività con i porti del nord Europa e con gli altri porti del Mediterraneo. Nel prosieguo della discussione vi sono state delle modifiche, alcune delle quali piuttosto consistenti; si sono aggiunte, cioè, altre possibili localizzazioni che mi hanno spinto a riconsiderare la mia originaria decisione di non proporre emendamenti riguardanti le località che conosco più da vicino.

Desidero riprendere il ragionamento che ieri ha fatto il collega Castelli, il quale - secondo me con molta incoerenza rispetto alle logiche di cui spesso il gruppo della lega nord si fa alfiere - contestava l'opportunità che piccoli porti tipo Olbia o Porto Torres potessero proporsi per avere un'autorità portuale. Voglio ricordare al collega Castelli che la presenza dell'autorità portuale significa sottrarre le realtà portuali dall'attuale situazione di completa soggezione alle autorità marittime, cioè al Governo di Roma, al governo ministeriale, per trasferirle ad una partecipazione e corresponsabilizzazione delle forze imprenditoriali locali.

ROBERTO CASTELLI. Inseriamo allora anche il porto di Quartu!

MATTEO PIREDDA. Presenta un emendamento!

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, non raccolga le provocazioni e vada avanti.

MATTEO PIREDDA. Dato che abbiamo sentito parlare della circonferenza del lago di Como, credo che l'onorevole Castelli non conosca il numero dei chilometri del mare che circonda la Sardegna, senno' si sarebbe vergognato di citare i circa 135 chilometri di costa di quel lago.

Per la Sardegna i porti sono una struttura di straordinaria rilevanza ed il fatto che le forze imprenditoriali locali possano partecipare alla gestione dei propri porti è una questione di straordinaria importanza.

Concludo dicendo che allo scopo di conferire autonomia e responsabilità alle istituzioni ed alle forze imprenditoriali locali, condivido gli emendamenti presentati al fine di aggiungere altri porti all'elenco originario di quelli previsti come sede di autorità portuale, nella consapevolezza del fatto che il mercato selezionerà i porti che hanno la capacità di autogestirsi.

In conclusione, per tornare al Olbia, questo è sicuramente il porto passeggeri più importante d'Italia, anche se non dal punto di vista numerico.

MAURIZIO PIERONI. In qualità di rappresentante del gruppo dei verdi sono ben consapevole che la natura distribuisce ingiustizie agli umani e quindi non ritengo che in sede legislativa si debbano accettare le discriminazioni della natura. Se dobbiamo partire tutti con lo stesso piede, non capisco perché non debba essere individuata un' *authority* anche per l'Umbria e per la Valle d'Aosta; il particolare che non vi è il mare mi sembra assolutamente trascurabile. Ciò detto, ho l'impressione che questa Commissione finirà per attestarsi - e credo che anch'io, rassegnato, finirò per farlo - sulla posizione correttamente delineata dal collega Angelini che tuttavia - non nascondiamoci dietro un dito - è un modo elegante per affrontare l'8 settembre: invece di adottare la posizione « gambe in spalla »,

ci si ritira in buon ordine e con un po' di dignità. A volte questo è meglio di niente.

GIANNI RAVAGLIA. Sottoscrivo le considerazioni espresse dal collega Angelini.

PRESIDENTE. Pongo in votazione in linea di principio l'emendamento Lia 5.2, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Gli emendamenti Evangelisti 5.15 e Fredda 5.18 ed Angelini 5.20 risultano pertanto assorbiti.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Vorrei proporre ai colleghi il ritiro di tutti gli emendamenti relativi all'istituzione di nuove autorità portuali ed il *repechage* dell'emendamento Angelini 5.22, ovviamente depurato dalla parte relativa ai porti di Marina di Carrara e di Taranto: in questo caso il parere del relatore diverrebbe positivo.

GIORDANO ANGELINI. Il gruppo del PDS non intende ritirare alcun emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, mantiene il suo emendamento 5.16?

MATTEO PIREDDA. No, signor presidente, lo ritiro. Qual è il giudizio del relatore su Porto Torres?

PRESIDENTE. Onorevole Piredda, ci lasci tornare in continente!

Pongo in votazione l'emendamento Fredda 5.19, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Piredda 5.17, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Passiamo alla votazione dell'emendamento D'Amato 5.3, accettato dal relatore e dal Governo.

GIANNI RAVAGLIA. Questo emendamento ha la sua rilevanza, in quanto prevede che le autorità portuali possano promuovere società ed è in contrasto con un comma dello stesso articolo 5 che prevede che invece le autorità portuali non possano intervenire in alcuna attività lavorativa nei porti. Se inseriamo tale concetto nella promozione di queste società, è evidente che colleghiamo le nuove autorità portuali ad un tipo di attività operativa nei porti che va al di là dei presupposti sui quali abbiamo inteso fondare i compiti delle autorità portuali, mantenendo loro solamente compiti di programmazione e di organizzazione dell'attività.

L'approvazione di tale emendamento comporterebbe a mio parere il proseguimento di una logica di disavanzi all'interno delle autorità, scaricando su queste ultime il peso di attività lavorative che notoriamente non sono esercitate con quella produttività e competitività che invece sarebbero necessarie. Per questi motivi voterò contro l'emendamento 5.3.

ROBERTO CASTELLI. Non riesco a capire bene il significato della parola promozione: se fosse intesa nel senso di *marketing* allora potrebbe essere un'attività sicuramente positiva per quanto riguarda l'attività portuale, perché consentirebbe di incentivare i traffici e di sensibilizzare gli operatori dei porti. Tuttavia potrebbe anche significare l'attivazione di iniziative, comportando quanto diceva poc'anzi l'onorevole Ravaglia.

Invito pertanto i presentatori di questo emendamento a riformularlo in maniera più chiara perché il concetto di promozione si può prestare ad un equivoco; in questo caso saremmo disposti a votare a favore dell'emendamento.

CARLO D'AMATO. Non so in base a quali elementi l'onorevole Ravaglia abbia potuto pensare che questa attività di promozione consenta alle autorità por-

tuali di dare luogo alla formazione di società: quando voglio esprimere questo concetto lo faccio con un emendamento preciso ed esplicito.

L'attività di promozione rientra nell'ambito delle attività dell'autorità portuale che, insieme a fare programmazione, coordinamento e controllo si occupa anche di promozione; siccome quest'ultima non era indicata tra i compiti dell'autorità portuale, lo abbiamo previsto con un apposito emendamento.

MARIDA BOLOGNESI. Non vedo la necessità di lanciarsi in sperticate interpretazioni di questa parola, com'è avvenuto nella seduta di ieri a proposito del termine « fornitura » da me richiamato. L'autonomia dell'autorità portuale prevede la possibilità di promuovere o di fornire a seconda delle esigenze; vi è inoltre un emendamento del Governo che indica un periodo di transizione in cui l'autorità portuale ha la facoltà di esercitare anche altre attività. Non vedo quindi dove sia la contraddizione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione, in linea di principio, l'emendamento D'Amato 5.3, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Pieroni 5.4, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Gli emendamenti Angelini 5.21 e Bolognesi 5.7 sono stati ritirati.

Pongo in votazione l'emendamento Bircicotti Guerrieri 5.5, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Passiamo agli identici emendamenti Lia 5.14, Piredda 5.23 e Marengo 5.24.

GIROLAMO LA PENNA. Signor presidente, invito il relatore ed il rappresentante del Governo a riconsiderare il pa-

rere contrario che hanno espresso su questi emendamenti, tenuto conto che l'articolo 5, che istituisce l'autorità portuale, attribuisce a tale organismo, tra gli altri compiti, l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali. L'articolo 15 prevede invece il modo in cui devono svolgersi le operazioni portuali ed è necessario evitare ambiguità e confusione tra le competenze dell'autorità portuale e quelle dell'autorità marittima.

Ritengo pertanto che l'espressione « non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali » possa essere indice non solo di ambiguità ma anche di grande confusione, dando quindi adito, in futuro, a contestazioni tra le competenze delle autorità portuali e quelle delle autorità marittime.

Mi rendo conto che, al di là di tutte le competenze previste per le autorità portuali dall'articolo 15, si voglia attribuire loro anche la possibilità di affidare servizi generali, ma questi devono essere ovviamente connessi alle operazioni portuali; occorre allora eliminare l'espressione « non coincidenti né strettamente », in modo tale che nel testo figurino l'espressione « servizi di interesse generale connessi alle operazioni portuali ».

GIANNI RAVAGLIA. Stiamo tornando ad un esame delle due filosofie intorno alle quali il Comitato ristretto e la Commissione hanno lavorato per elaborare il testo del provvedimento in esame. Una prima filosofia è quella che attribuisce alle autorità portuali soltanto compiti di programmazione e di controllo dell'attività portuale, e non invece di attività dirette nelle operazioni portuali.

La seconda è quella in base alla quale l'autorità portuale può continuare a svolgere anche questo tipo di attività, riproponendo quindi le logiche del disavanzo delle autorità portuali, come avviene oggi per gli enti.

In sostanza, gli emendamenti in esame recuperano la vecchia filosofia degli enti,

e per questo sono d'accordo con il relatore circa il suo parere contrario alla soppressione delle parole « non coincidenti né strettamente ». Infatti, la previsione secondo cui l'attività non deve essere né coincidente né strettamente connessa alle operazioni portuali corrisponde alla filosofia con cui la legge è stata costruita, almeno nel suo impianto di fondo, salvo qualche deroga che appare nel testo.

ROBERTO CASTELLI. Devo dire, per la verità, che sto rabbrivendo, perché in questo momento sto pensando che il detto secondo cui « si stava meglio quando si stava peggio » ben si adatta al provvedimento in discussione, almeno per il modo in cui sta procedendo il suo esame. Siamo infatti partiti da un testo approvato dal Senato che i componenti del Comitato ristretto avevano definito, praticamente all'unanimità, quanto meno inadeguato. Abbiamo faticosamente costruito un testo che adesso vedo sottoposto ad un cannoneggiamento di emendamenti, da cui deriva il rischio di mettere insieme un articolato che potrebbe non avere né capo né coda.

Il mio intervento si riferisce a tutti gli emendamenti che si muovono nella stessa filosofia dell'emendamento 5.14; si pone, in particolare, una questione di fondo molto rilevante, che evidentemente non devo essere io a sottoporre né al relatore né ai componenti del Comitato ristretto, ma forse è bene ricordarla a chi non ha preso parte ai lavori dello stesso Comitato ristretto.

Il problema consiste nel fatto che era considerato da tutti acquisito (in questo senso vi è anche una direttiva della CEE) che le autorità portuali dovessero avere soltanto compiti di controllo e di indirizzo e non potessero essere direttamente coinvolte in attività di carattere produttivo di beni o di servizi all'interno del porto.

Credo che tale impostazione, dal punto di vista logico, sia assolutamente fondata, perché è evidente come il fatto che l'autorità portuale, ossia il controllore, possa intervenire anche nelle attività eco-

nomiche inerenti al porto comporti un'evidente turbativa delle condizioni di libera concorrenza.

Ci si è però scontrati con il problema reale degli esuberi dei lavoratori, problema che evidentemente non può essere sottaciuto.

MARIDA BOLOGNESI. Si tratta di licenziamenti, non di esuberi.

ROBERTO CASTELLI. Si tratta evidentemente di un problema serio, che alcuni componenti della Commissione pensano di poter superare introducendo una norma in base alla quale le autorità portuali possono gestire, per esempio, i servizi generali e quindi occupare persone che altrimenti verrebbero licenziate.

Francamente noto, da parte della sinistra, un atteggiamento che si potrebbe definire razzista nei confronti dei lavoratori portuali, visto che si dà per scontato che, una volta licenziati, nessuno voglia più assumerli.

Ritengo invece che i lavoratori portuali, essendo persone di elevata professionalità, possano trovare molto facilmente un posto di lavoro, per esempio all'interno delle nuove aziende che si occupano dei servizi portuali. I rappresentanti della sinistra sono invece assolutamente convinti che, una volta che questi lavoratori vengono espulsi, non trovino più un lavoro. Si tratta di un atteggiamento che francamente mi sconcerta.

Ritengo comunque che l'emendamento 5.25 del Governo possa risolvere tale problema in maniera equa ed anche brillante; credo anzi che questa sia la via d'uscita più logica e dignitosa per la nostra Commissione.

Ritengo, in conclusione, che sia nostro interesse licenziare un testo che non dia adito a critiche, per esempio, da parte della CEE.

Preannuncio pertanto che voteremo a favore dell'emendamento 5.25 del Governo e contro tutti gli altri emendamenti concernenti tale materia.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Non credo che si debba entrare

nel merito delle questioni appena trattate dall'onorevole Castelli, che francamente hanno poco a che vedere con l'emendamento in esame, il quale riguarda altre questioni. Quelle poste dall'onorevole Castelli verranno affrontate successivamente e credo dovranno essere trattate con grande senso di responsabilità, anche da parte del gruppo della lega nord.

Per quanto riguarda invece l'emendamento in esame, condividiamo completamente le osservazioni svolte dall'onorevole Ravaglia, che quindi non riprenderò; mi limiterò a sottolineare che occorre fare attenzione, perché se l'emendamento in esame venisse approvato si tornerebbe indietro anche rispetto allo stesso testo del Senato. Vi sarebbe così nella portualità un rientro di situazioni che francamente poco o nulla hanno a che vedere con la modernizzazione. Riteniamo che in questo modo la conservazione e l'immobilismo dominerebbero la scena della portualità, che viceversa ha davvero bisogno di regole nuove e diverse.

MATTEO PIREDDA. Non insisto più del necessario o del dovuto su questo emendamento, ma mi è sembrato di poter sostenere questa tesi, insieme al collega Lia (presentatore di un emendamento analogo al mio), perché quanto previsto dalla lettera c) del comma 1 dell'articolo 5 non ha innanzitutto una grande connessione con il problema degli esuberi, come sosteneva il collega Castelli, ed anzi non c'entra proprio niente.

L'approvazione di tale emendamento non comporterebbe neppure un ritorno indietro, come sostiene la collega Bircotti.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Rispetto al testo del Senato sarebbe un ritorno indietro.

MATTEO PIREDDA. Sì, forse rispetto al testo del Senato. Comunque, nella stessa lettera c) si parla di affidamento e controllo, aspetti che non hanno nulla a che vedere con i problemi della gestione. In particolare, nella lettera c) del comma 1 dell'articolo 5 si legge: « Affidamento e

controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso (...) ». Tale disposizione non ha nulla a che vedere con le vecchie logiche, perché è una cosa completamente diversa ed abbiamo già rilevato che le autorità portuali avrebbero un'autonomia ed una responsabilità gestionali, per cui se commettono errori nel calcolo del titolo oneroso, pagano esse stesse nel loro insieme (*Commenti del deputato Castelli*).

Sto parlando di questo provvedimento, che introduce una riforma.

Ricordo altresì che nella lettera c) del comma 1 dell'articolo 5 si fa riferimento agli utenti portuali di servizi di interesse generale; subito dopo tale espressione vi è l'inciso « non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 15, comma 1 »; quest'ultima disposizione richiamata recita: « Sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale ».

Tornando alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 5, si prevede che i servizi generali da fornire a titolo oneroso sono individuati con decreto del ministro della marina mercantile, da emanarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Se cade l'inciso il decreto del ministro avrà maggiore facilità nell'individuazione di quei servizi di interesse generale che possono essere concessi dall'autorità portuale a terzi che li forniscano a titolo oneroso. A me sembra che non si tratti di un ritorno indietro, ma dell'eliminazione di un vincolo che non si capisce neanche cosa voglia dire esattamente.

PINO LUCCHESI, Relatore. Vorrei precisare, a fronte di una diversa interpretazione emersa dal dibattito, che gli identici emendamenti Lia 5.14, Piredda 5.23 e Marengo 5.24, verificata la fonte reale di provenienza, tendono soltanto a specificare meglio la distinzione fra i compiti dell'autorità portuale e quelli dell'autorità marittima (leggasi capitaneeria di porto) e non riguardano assoluta-

mente, onorevole Castelli, la successiva materia che ci accingiamo a discutere. In presenza dell'attuale situazione invito i presentatori a ritirare i suddetti emendamenti, che certamente rappresentano una precisazione ma che tuttavia non sono di carattere essenziale. In caso contrario mi rimetto alla Commissione.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Il Governo non è convinto di questo emendamento...

GIORDANO ANGELINI. In questi giorni il Governo non è convinto di molte cose.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. ... e quindi si rimette alla Commissione.

PRESIDENTE. Poiché i presentatori non hanno aderito all'invito del relatore al ritiro, pongo in votazione gli identici emendamenti Lia 5.14, Piredda 5.23 e Marengo 5.24.

(Sono respinti).

Passiamo all'emendamento D'Amato 5.6, sul quale c'è un invito al ritiro.

CARLO D'AMATO. Non intendo ritirare il mio emendamento.

PRESIDENTE. Comunico che all'emendamento del Governo 5.25 risultano presentati i seguenti subemendamenti:

All'emendamento 5. 25 sostituire le parole: per un periodo non superiore a tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, con le seguenti: fino ad esaurimento degli eventuali esuberi di cui all'articolo 22, comma 2.

0. 5. 25. 1.

Bolognesi, Caprili.

All'emendamento 5. 25, aggiungere, in fine, le seguenti parole: Le competenze di

cui alla legge 17 dicembre 1971, n. 1157, sono trasferite alle autorità portuali di pertinenza.

0. 5. 25. 2.

Bolognesi, Caprili.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. L'emendamento 5.25 del Governo rappresenta una soluzione intermedia apprezzabile fra le posizioni emerse all'interno del Comitato ristretto e quelle successivamente registrate. L'onorevole D'Amato sostiene che l'emendamento del Governo sia più lontano del proprio emendamento dal testo originario, tuttavia la proposta del Governo, suggerendo una soluzione intermedia, va, a giudizio del relatore, votata per primo.

Invito altresì al ritiro degli altri emendamenti e subemendamenti che trattano la materia dell'emendamento del Governo 5.25.

MARIDA BOLOGNESI. Visto che si parla di posizioni intermedie non capisco perché l'onorevole Lucchesi si sia dichiarato contrario ai nostri subemendamenti, che rendevano l'emendamento del Governo - che non mi sembra affatto rappresentare una mediazione - più compatibile con la volontà di arrivare ad una soluzione del problema dell'articolo 5, comma 5. Se vogliamo soffermarci sull'emendamento del Governo...

PRESIDENTE. Onorevole Bolognesi, stiamo discutendo dell'emendamento 5.6.

MARIDA BOLOGNESI. Ritengo che si debbano mettere in votazione prima gli emendamenti più lontani dal testo.

PRESIDENTE. Stiamo discutendo del primo comma dell'articolo 5, mentre i subemendamenti da lei presentati si riferiscono al quinto comma dell'articolo 5.

MICHELE SELLITTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per la marina mercantile*. Avverto che l'emendamento

5.25 del Governo va riferito all'articolo 5, comma 1, lettera c) del testo unificato.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione del subemendamento Bolognesi 0.5.25.1, non accettato dal relatore né dal Governo.

MARIDA BOLOGNESI. Vorrei precisare che neanche i due subemendamenti da noi presentati al testo del Governo renderebbero il primo comma dell'articolo 5 una soluzione accettabile. Infatti, mentre proprio questa mattina il Governo sta stanziando vari miliardi per risolvere i problemi dell'occupazione, contemporaneamente noi stiamo discutendo della possibilità di interrompere i rapporti di lavoro - perché di questo si tratta - per altre centinaia di lavoratori. Non si capisce che cosa osti da parte del Governo - che, tra l'altro, nella persona del ministro Costa, si era impegnato in questo senso non più tardi di una settimana fa a Genova - a che si possa garantire una transizione alla continuità lavorativa per i soggetti già impegnati in questi servizi.

Il testo al nostro esame è, a mio avviso, abbastanza scellerato perché blocca la situazione per tre anni, ma non dà una prospettiva al servizio né a queste centinaia di lavoratori e pertanto ci lascia perplessi per non dire quasi sconvolti. Mi sembra assurdo che decidiamo di cacciare dal posto di lavoro centinaia di soggetti mentre si sta discutendo - ed è un tema centrale nel paese - come poter risolvere il problema dell'occupazione.

Per quanto riguarda i nostri subemendamenti, essi rappresentano una soluzione che dal nostro punto di vista non è soddisfacente, ma che tuttavia corregge il testo facendo salve le competenze di cui alla legge 17 dicembre 1971, n. 1157, la cui esistenza è stata fino ad oggi ignorata. Tale legge, che affida le manovre ferroviarie agli enti porto, riteniamo che debba essere fatta salva e che le competenze concernenti tali servizi debbano transitare all'autorità portuale insieme ai lavoratori che già hanno una professionalità in questo senso. Si tratterebbe

quanto meno di garantire continuità occupazionale per una fetta non indifferente di lavoratori. Tuttavia questo non ci pare sufficiente, signor presidente e signor rappresentante del Governo, e che i tre anni rappresentino un dato astratto; nel fissare una data che consenta di rispettare la normativa di cui alla legge n. 1157 dobbiamo consentire almeno l'esaurimento degli eventuali esuberi di cui all'articolo 22. Non si tratta di assistenzialismo ma di continuità di lavoro, che è cosa molto diversa. Per il resto abbiamo il dovere di salvaguardare la possibilità di questi lavoratori di svolgere ancora le mansioni cui finora sono stati adibiti, pervenendo forse a quelle forme di mediazione che il Governo intendeva conseguire.

FRANCESCO MARENCO. Concordo su quanto ha detto la collega Bolognesi e pertanto voterò a favore dei suoi subemendamenti.

CARLO D'AMATO. Ho già avuto modo di esprimere in Comitato ristretto la mia posizione rispetto a questa vicenda: il testo predisposto dal Comitato ristretto, ispirato ad una logica di recupero di produttività, efficienza ed economia delle autorità portuali, è stato concepito come se dovessimo affrontare un problema che nasce *ex abrupto*, senza nessun retroterra. Dobbiamo invece varare - e credo che questo sia nelle nostre intenzioni - una riforma degli ordinamenti portuali che sopravviene rispetto ad una situazione preesistente nei porti. Condividiamo le ispirazioni di fondo del progetto di legge - la produttività, l'economicità, la concorrenzialità - ma non possiamo non renderci conto che nei consorzi dei porti ed in alcune realtà portuali esiste un certo numero di dipendenti che, a seguito dell'applicazione della legge, risulterebbero tagliati fuori dal mercato del lavoro.

Mi rendo conto che il collega Castelli vive in una realtà in cui non c'è questo problema e che quindi egli non ha la cultura - beato lui! - di dover difendere i posti di lavoro. Vorrei essere al posto di Castelli e far venire quest'ultimo a Na-

poli, perché anche a me piacerebbe fare politica come la fa lui.

ROBERTO CASTELLI. Quando veniamo ci tirate i bulloni!

CARLO D'AMATO. Perché vieni con questa mentalità, Castelli! E fin quando verrai con questa mentalità al sud non ci sarà spazio per te, perché tu vivi in una realtà dove la disoccupazione è al 5 per cento, è fisiologica. Io invece vivo in una realtà dove la disoccupazione arriva al 30 per cento e sono costretto, in qualità di deputato, a difendere 200-300 posti di lavoro in una situazione che non vede un ricambio.

In questa logica ci siamo dovuti attestare sulla posizione assunta dal Senato, che ha lungamente trattato questi problemi, sviscerandoli con le organizzazioni sindacali e confrontandoli anche con la direttiva comunitaria. Abbiamo proposto la costituzione di una società mista con quote di minoranza per cercare di non mettere in contrasto la legge con la direttiva della CEE, altrimenti avremmo accettato, senza il limite dei tre anni, l'emendamento presentato dal Governo. Mi pare tuttavia che quest'ultimo cozzi ancora più violentemente rispetto alla direttiva CEE, mentre noi innestiamo un meccanismo per certi versi di recupero di produttività prevedendo che questi lavoratori, qualora si determinassero esuberanti rispetto al riassetto delle funzioni e degli organigrammi delle autorità portuali, possano essere utilizzati nei servizi preesistenti. Quindi vanno a lavorare sapendo bene che lo fanno per il privato, che l'autorità portuale si colloca in una situazione di minoranza e che naturalmente in questa logica si può cercare di dare una giusta risposta a persone che non hanno 60 o 70 anni, ma sono lavoratori che non devono essere espulsi dal mercato. Si tratta oltre tutto di persone che non hanno una grande professionalità, perché non sono operai specializzati.

Se verrà approvato questo emendamento, o quelli che la Commissione riterrà di approvare, tali lavoratori saranno

utilizzati in attività *de minimis* (pulizia delle banchine, gestione dell'acqua), che fuori dal contesto del porto non hanno alcuna rilevanza e non comportano alcuna capacità di recupero. Questa è l'« operazione » (lo dico tra virgolette) che cerchiamo di portare avanti, se ce lo consentite; questa, e nessun'altra, è la filosofia che abbiamo cercato di seguire.

Vi è poi un altro aspetto al quale in precedenza ha fatto riferimento l'onorevole Angelini: alla fine l'autorità portuale dovrà rispondere a se stessa, perché dispone tra l'altro di autonomia finanziaria. Occorre allora fare in modo che questi lavoratori acquisiscano almeno il diritto di verificare, senza limiti di tempo, se siano in grado di sopravvivere con le proprie famiglie.

Non voglio fare demagogia, ma se volete approvare una legge per tagliare le teste potete farlo; siamo infatti in democrazia e, se vi sono i numeri della maggioranza, mi rimetto a quest'ultima.

ANNA MARIA BIRICOTTI GUERRIERI. Condivido molte delle osservazioni svolte dall'onorevole D'Amato e credo che una legge non possa in alcun modo pensare di non collegarsi al contesto, e quindi alla situazione, che esiste già. Abbiamo infatti sottolineato più volte che dobbiamo tenere conto della realtà esistente, anche volendola modificare.

Il provvedimento in esame, almeno nel modo in cui l'avevamo pensato e come il testo del Senato preannunciava, dà la possibilità di stabilire regole nuove per tutti (mondo del lavoro e mondo delle imprese) ma ha bisogno di una fase di transizione, che è utile e conveniente per fare in modo che non si retroceda sul versante dell'occupazione; credo che tale aspetto debba stare a cuore a tutti i deputati di questa Commissione.

Desidero ricordare, tra l'altro, che molti di questi deputati, giustamente preoccupati quando si tratta di ristrutturazioni o di chiusure di aziende situate nel proprio territorio, si danno un gran da fare per opporsi a questi processi, che nei loro collegi mandano a casa molta gente. Trovo che questo sia giusto e

corretto, ma mi sembrerebbe davvero strano e fortemente dissennato che in questa sede, in un ramo del Parlamento, un gruppo di deputati si pronuncino per mandare a casa la gente. Lo troverei - lo ripeto - almeno contraddittorio e dissennato.

Quanto al merito della questione, l'emendamento del Governo si colloca come un elemento di mediazione rispetto a varie proposte e al testo. Occorre valutare serenamente se la fase di transizione ipotizzata sia utile a risolvere i problemi connessi al mantenimento del diritto al lavoro, e non a qualcosa di diverso, di estraneo o che abbia un carattere di assistenzialismo; si tratta semplicemente del mantenimento del diritto al lavoro, a meno che quest'ultimo non rappresenti una forma di assistenzialismo, ma su questo terreno sfiderei tutti i colleghi della Commissione.

Il punto centrale è rappresentato dal fatto che, per quanto riguarda il periodo di tre anni individuato nell'emendamento del Governo, manca la possibilità di un riscontro effettivo della sua utilità, in quanto non risulta da nessun atto che siano stati individuati in alcun modo gli esuberanti dei lavoratori degli enti porto. Ne consegue che non possiamo stabilire se quello di tre anni sia, in questo caso, un termine utile per risolvere i problemi.

Per tali ragioni, e quindi per salvaguardare il diritto al lavoro, che è sacrosanto, riteniamo di dover sostenere con forza, chiedendo ai colleghi un grande atto di responsabilità, i subemendamenti che sono stati sottoposti alla nostra attenzione dalla collega Bolognesi. Li condividiamo entrambi e chiederei a tutti i colleghi - lo ripeto - un atto di responsabilità, dal momento che sono in gioco questioni molto rilevanti, e in particolare l'occupazione.

GIANNI RAVAGLIA. Mi sembra che il contesto al quale alcuni colleghi hanno fatto riferimento sia quello di una crisi economica derivante anche dal peso del debito pubblico e di risorse impiegate in economie assistite ed improduttive. Ne consegue che, se vogliamo uscire da

questa crisi, dobbiamo cercare di liberare le risorse impiegate in attività improduttive e assistenziali per promuovere iniziative di sviluppo e di occupazione più produttiva.

Il concetto da seguire non è allora, a mio avviso, quello di garantire l'occupazione in posti di lavoro che non producono reddito, ma di creare le condizioni per costruire occasioni di lavoro in attività produttive.

Mi rendo conto che possiamo farci carico, come hanno proposto il relatore e il rappresentante del Governo, di un periodo transitorio di tre anni nel corso del quale attivare una serie di iniziative che possono essere promosse per consentire una maggiore flessibilità e mobilità della struttura occupazionale oggi presente in alcuni porti, che non rende e quindi distrugge risorse anziché crearle. Di questo possiamo farci carico, e quindi voterò a favore dell'emendamento 5.25 del Governo, ma certamente il nodo vero è che questa economia assistita ci ha portato ad una situazione di fallimento. Pertanto, o riusciamo a cambiare la situazione, elevandoci rispetto agli interessi particolari che ognuno di noi può avere nei confronti dell'occupazione nel proprio territorio e quindi dando al nostro paese un meccanismo di sviluppo diverso, oppure continueremo ad innescare meccanismi di crisi come quelli che ci hanno portato a questa situazione.

ROBERTO CASTELLI. Non vorrei avventurarmi in un dibattito sull'economia capitalistica o su quella marxista, perché mi pare che stiamo andando in questa direzione.

Mi rivolgo in particolare all'onorevole D'Amato e ricordo che proprio oggi su *L'Indipendente* è stato pubblicato un articolo dal titolo « Lottare per l'occupazione crea disoccupazione ». Questo titolo ha un significato molto semplice, ossia che si possono creare posti di lavoro facendo sì, nel nostro caso, che le navi vadano nei porti e non mantenendo a tutti i costi posti di lavoro che in realtà tali non sono; infatti, il lavoro è per definizione qualcosa che produce ric-

chezza. In questo caso, ci troviamo invece di fronte a situazioni che distruggono la ricchezza. Qualcuno allora deve pagare il conto ed a farlo saranno altri lavoratori (è una questione molto semplice).

Vorrei dire alla collega Biricotti che quest'anno la Lombardia ha un saldo netto negativo di 70 mila imprese in meno (questi sono i dati della camera di commercio); mi sembra però che nessun parlamentare del gruppo della lega nord abbia presentato una proposta di legge per mantenere aperte le 70 mila imprese che hanno chiuso.

Questa Commissione deve avere allora il coraggio di fare una scelta: o restare ancora nel regime di socialismo reale (tutti riconoscono teoricamente che in Italia vi sono sacche di socialismo reale, ma poi quando si tratta di uscirne concretamente nessuno vuole farlo) oppure cambiare rotta e creare le condizioni per rilanciare veramente i porti italiani. Credo però che si debba avere il coraggio di procedere in quest'ultima direzione.

Mi pare - lo ribadisco - che l'emendamento presentato dal Governo sia una tipica norma di transizione che va in questa direzione: ritengo infatti che quello di tre anni sia un termine non eccessivamente breve ma ragionevole; tra l'altro, alla fine qualcuno dovrà pagare il conto, dal momento che questi soldi non verranno dal cielo. A pagare saranno gli altri lavoratori, quelli che producono e che si trovano a Palermo come a Milano, a Trento o a Napoli.

Se volete perpetrare questa ingiustizia, dovete assumervene la responsabilità; il

gruppo delle lega nord ovviamente non si presta a questo giochetto, ribadisce che l'emendamento del Governo è assolutamente ragionevole e può rappresentare una via d'uscita *soft* per affrontare il problema. Voteremo quindi contro i subemendamenti presentati dal gruppo di rifondazione comunista, che non fanno altro che ribadire e sostenere sacche di privilegio nei confronti di altri lavoratori (questo è evidente), anche perché, se si mantengono a vita i lavoratori già occupati, occorre domandarsi che fine faranno i disoccupati, i giovani che cercano lavoro e non lo trovano perché i posti sono occupati *ope legis*. Vorrei che qualcuno rispondesse a questa domanda.

Voteremo quindi - lo ripeto - contro i subemendamenti presentati dalla collega Bolognesi ed a favore dell'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Poiché stanno per avere luogo votazioni in Assemblea, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,15.

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 il 29 ottobre 1993.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO