

PAOLO BECCHETTI. Quindi, quando parlo, i deputati, a cominciare dalla collega, devono stare...

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, mi scusi, ascolti un attimo.

Colleghi, revoco l'apertura della votazione.

Onorevole Becchetti, ha facoltà di parlare per dichiarazione di voto.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, l'articolo aggiuntivo 01.01, presentato dal collega Mammola e da me, attiene al procedimento di classificazione dei porti. Noi proponiamo l'abrogazione del comma 5, dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, che prevede un procedimento estremamente centralizzato, ormai non più rispondente alle esigenze di un federalismo e di una ripartizione delle competenze tra lo Stato e le regioni. Proponiamo pertanto che questo meccanismo centralizzato venga in qualche modo soppresso e che venga eliminato anche il parere parlamentare riguardante la disponibilità normativa delle regioni.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.01, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	440
Votanti .....	438
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	220
Hanno votato sì .....	197
Hanno votato no ..	241).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.02, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	439
Votanti .....	437
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	219
Hanno votato sì .....	193
Hanno votato no ..	244).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Mammola 01.04.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, intervengo per raccomandare ai colleghi di prestare attenzione a questo articolo aggiuntivo che, fra l'altro, in Commissione era stato presentato anche dal gruppo di Alleanza nazionale (per semplicità abbiamo poi ritenuto di aderire alla proposta emendativa avanzata dal collega Mammola).

Relatore Eduardo Bruno, troppo spesso in Commissione ci si trova di fronte a terne rispetto alle quali il parere della Commissione è un fatto assolutamente rituale, che non viene tenuto in alcun conto. Vorrei sapere per quale motivo vi sia contrarietà su questo articolo aggiuntivo; anche il Presidente Violante ricorderà che, per alcune nomine, il Parlamento si è espresso in un certo modo ed il Governo ha poi ignorato il parere delle Commissioni parlamentari. Con l'approvazione di questo articolo aggiuntivo, se non altro, si restituirebbe, sulle nomine proposte, centralità al Parlamento; in caso contrario, sarebbe stato molto più serio approvare il precedente articolo aggiuntivo a prima firma Mammola, che prevedeva la totale soppressione del parere delle Commissioni.

Raccomanderei anche il Governo, quindi, di riconsiderare questo articolo aggiuntivo, che mi sembra voglia soltanto dare un senso positivo all'azione svolta dalle Commissioni parlamentari.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, il collega Savarese, in realtà, ha anticipato la propria dichiarazione di voto sul successivo articolo aggiuntivo Mammola 01.03, perché adesso stiamo per votare l'articolo aggiuntivo Mammola 01.04, che si combina con il precedente.

Il senso di questi due articoli aggiuntivi è il seguente: o il parere non viene espresso per niente, essendo diventato ridicolo, un orpello, una perdita di tempo e, comunque, un'interferenza illegittima del Parlamento nell'attività amministrativa svolta dal Governo, oppure, se il parere sulle nomine riguardanti le autorità portuali deve essere espresso — ma ci riferiamo a tutti i casi in cui c'è da esprimere un parere su nomine (è come guardare nel buco della serratura dell'attività governativa; vi sono altri controlli da fare su tale attività) —, che sia un parere vincolante. In alternativa, secondo la procedura che abbiamo proposto, che raccomando ai colleghi di verificare e di approvare, che si preveda l'ipotesi di un parere vincolante sul soggetto scelto nell'ambito della prima terna; se sulla prima terna il ministro non raggiunge un'intesa con il presidente della giunta regionale, sulla seconda terna che il parere non sia più vincolante e che, quindi, resti il potere del ministro di scegliere il presidente dell'autorità portuale.

Riteniamo che il meccanismo indicato possa funzionare meglio di quanto accada adesso, con un meccanismo per il quale esprimiamo pareri spesso disattesi e, comunque, che non comportano una valutazione corretta. Faccio notare che, in uno dei pareri recentemente espressi, abbiamo destinato alla guida di un importante organismo aeronautico un noto esperto di viola di gamba.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo ag-

giuntivo Mammola 01.04, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	449
Votanti .....	447
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	224
<i>Hanno votato sì .....</i>	<i>201</i>
<i>Hanno votato no ..</i>	<i>246</i>

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Mammola 01.03.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Mammola. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, mi permetto di intervenire e di rubare l'attenzione dei colleghi dalle dichiarazioni dell'onorevole Becchetti per riproporre i termini della situazione che si è determinata nella nostra Commissione sulla nomina delle presidenze delle autorità portuali.

Presidente, si tratta di un discorso che va un po' al di là del fatto specifico. È un dato acquisito, un dato di fatto che si può tranquillamente desumere dalle convocazioni delle nostre Commissioni parlamentari, in particolare della Commissione alla quale appartengo, la IX Commissione (Trasporti), che l'attività del Parlamento è ormai completamente espropriata della funzione legislativa. All'ordine del giorno della nostra Commissione, nove volte su dieci, vi sono decreti-legge o atti successivi, decreti legislativi, sui quali si chiede esclusivamente l'espressione di un parere parlamentare. Questo è il dato di fondo politico!

Quello che abbiamo iniziato a contestare (ed è stato il caso della legge n. 84 del 1994 e delle nomine delle autorità portuali) è che in Commissione trasporti abbiamo assistito a taluni episodi anche piuttosto spiacevoli.

La legge n. 84 prevede che la terna dei candidati posti all'attenzione del ministro dei trasporti debba essere composta da

personalità con comprovate capacità di carattere amministrativo e di conoscenza del settore. Siamo invece arrivati al punto di designare alle presidenze delle autorità portuali delle persone — peraltro degnissime; nessuno ha da ridire a livello personale — che però si sono messe, una volta designate e non ancora nominate, magari nel corso di una intervista giornalistica, di ammettere candidamente che loro di porti, di lavoro portuale e di questioni inerenti all'attività alla quale stavano per essere preposti non sapevano assolutamente nulla! Si è trattato, quindi, di nomine che si basavano su dei criteri prettamente politici.

Allora, noi abbiamo detto e diciamo che, se la Commissione trasporti si deve trovare nella condizione di avallare delle nomine di persone che addirittura non hanno — per stessa ammissione del candidato — i requisiti che sarebbero necessari e che sono previsti dalla legge, per quale motivo il Parlamento italiano si deve assumere la responsabilità di ratificare delle scelte che non sono del Parlamento, ma di carattere politico e che sono degli enti locali e delle regioni, che vengono avallate per legge dal ministro e dal Ministero. È allora necessario che gli enti locali proponenti ed il ministro che accetta, con il concerto della regione e del presidente della regione, si assumano loro la responsabilità di fare delle nomine che non hanno nulla a che vedere con la legge che noi abbiamo votato in Parlamento!

Quello è oltretutto un criterio che va verso il decentramento amministrativo. Tutti quanti in questo Parlamento si riempiono la bocca con i termini federalismo, scelte federali e decentramento di competenza alle regioni; e questo è un criterio che trasferisce la competenza esclusiva alle regioni: ritengo che sarebbe molto intelligente seguire questo principio e questo criterio e andare avanti sulla scia di questo federalismo, lasciando a chi di competenza queste scelte.

Oltretutto, Presidente, essendo il Parlamento sempre ingolfato da 10 mila provvedimenti che si accavallano l'uno all'altro, in questo modo libereremmo per

lo meno la Commissione trasporti dal rituale brutto e ripetitivo di dare dei pareri che poi, alla fine, non hanno alcun peso.

Penso che si renderebbe un buon servizio alle istituzioni in generale approvando questo articolo aggiuntivo (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.03, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	443
Votanti .....	441
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	221
Hanno votato sì ....	201
Hanno votato no ....	240).

Passiamo alla votazione dell'articolo aggiuntivo Mammola 01.05.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Con il nostro articolo aggiuntivo proponiamo di riequilibrare la composizione del comitato portuale — che è molto ampia — nel senso di procedere ad una diversa distribuzione dei suoi rappresentanti. Attualmente, infatti, al suo interno vi è una rappresentanza che è fortemente squilibrata a favore dei lavoratori portuali, soprattutto di quelli designati dagli organismi sindacali maggiormente rappresentativi: vi sono sei lavoratori portuali, di cui cinque scelti tra i lavoratori ed uno tra le autorità portuali; e sei rappresentanti scelti non tra le parti datoriali, ma in tutta l'ampissima gamma di coloro i quali operano nei porti. Si tratta di una situazione di evidente squilibrio! Noi sappiamo perfettamente che questo Governo, riferendosi a

quello che ha detto Piccini, presidente delle compagnie portuali, ha un grosso debito nei confronti del popolo lavoratore dei porti; ma qui stiamo facendo delle norme che sono nell'interesse generale!

Ciò detto, credo che debba essere ridotto il numero dei portuali che fanno parte del comitato portuale, riequilibrando la situazione rispetto ad una componente che non è quella dei datori di lavoro, ma dell'insieme degli operatori all'interno dei porti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Ho chiesto la parola per informare i colleghi, a differenza di quanto ha detto il collega Becchetti, sul fatto che la legge n. 84 del 1994 prevede sei rappresentanti delle imprese e sei rappresentanti dei lavoratori, non nominati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative (questo è stato fatto solo in sede di prima applicazione), poiché attualmente i rappresentanti dei lavoratori sono eletti con voto libero, segreto e individuale. I lavoratori, cioè, eleggono personalmente i propri rappresentanti nel numero di sei, come sei sono i rappresentanti delle imprese. C'è un totale equilibrio. Portare la rappresentanza da sei a due e mantenerla a sei per le imprese è uno squilibrio chiaramente classista.

*Una voce dai banchi dei gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo: Bravo!*

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, mi dispiace che il collega Duca faccia confusione tra imprese, spedizionieri e agenti. Il collega Duca conosce bene il settore e sa bene che una cosa sono gli armatori, un'altra cosa sono gli spedizionieri e un'altra cosa sono gli agenti. Per quanto noi possiamo essere sensibili (Al-

leanza nazionale è assolutamente sensibile) al fatto della presenza dei lavoratori nei consigli, non si può certo considerare equilibrato un rapporto che veda sei rappresentanti non delle imprese — collega Duca — ma di tutti gli enti che operano nei porti e sei rappresentanti dei lavoratori. Mi sembra che l'articolo aggiuntivo Mammola riequilibri la situazione nella logica di una presenza che tenga conto delle realtà che effettivamente operano nell'ambito portuale. Mi auguro che almeno i settori più sensibili e più liberali della maggioranza vogliano approvare questo emendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Matteoli. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, noi ci portiamo dietro la legge n. 84 che fu approvata dal Parlamento, in maniera truffaldina, nell'ultimo giorno della legislatura. Noi riteniamo giusto questo emendamento perché non è vero quello che ha detto il collega Duca che sei rappresentanti per parte siano equilibrati perché, mentre i sei rappresentanti dei lavoratori sono un fatto omogeneo, i sei rappresentanti delle imprese rappresentano interessi diversi e quindi questo non è omogeneo. Ridurre il numero dei rappresentanti dei lavoratori è un fatto che il Parlamento deve realizzare, ma non per questioni di carattere ideologico. I porti sono stati sempre gestiti dalle compagnie dei lavoratori portuali anche quando fu tolta la riserva portuale. Evidentemente, questo serviva a portare una concorrenza all'interno del porto. Non si è però arrivati a fare concorrenza all'interno del porto perché le compagnie dei lavoratori portuali sono rientrati dalla finestra, cioè una volta usciti dalla porta sono rientrati dalla finestra anche se non c'è più la riserva portuale e continuano ad essere i proprietari assoluti dei porti senza poter esercitare una concorrenza tra le imprese. Riteniamo giusto questo articolo aggiuntivo e invitiamo la Camera a votarlo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Armani. Ne ha facoltà. Le ricordo che ha tre minuti di tempo a disposizione.

PIETRO ARMANI. Vorrei aggiungere al discorso fatto dal collega Matteoli e a quello che ha detto il collega Savarese che i sei rappresentanti delle imprese sono rappresentanti di potenziali interessi in conflitto e quindi da un lato abbiamo — come ha detto il collega Matteoli — la monoliticità della rappresentanza dei lavoratori e dall'altra abbiamo una rappresentanza di imprese tra loro in conflitto. Dunque, l'articolo aggiuntivo Mammola 01.05 va proprio nel senso di prendere atto di questo fatto e di fare in modo che tutti gli interessi delle imprese tra loro in conflitto siano adeguatamente rappresentati.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo Mammola 01.05, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	455
Votanti .....	451
Astenuti .....	4
Maggioranza .....	226
Hanno votato sì ....	208
Hanno votato no ....	243).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, insieme all'amico Mammola ho presentato il presente emendamento all'articolo 1 così come emerge dal testo licenziato dal Senato e qui riprodotto in Commissione. Si tratta di un emenda-

mento soppressivo, ma si coordina con i due emendamenti successivi Mammola 1.3 e 1.2. Quindi, parlo nel contesto dei tre emendamenti.

Il testo dell'articolo 14 della famigerata legge sui porti, che si propone di modificare, prevede che i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, ove istituiti, sono servizi di interesse generale atti a garantire la sicurezza nei porti, eccetera, eccetera. In realtà, riteniamo che tali servizi non siano atti a garantire la sicurezza della navigazione nei porti, laddove istituiti, ma siano sempre necessari. Il problema sotteso alla nuova impostazione dell'articolo 14, comma 1-bis, è che le autorità portuali intendono mettere le mani su questi servizi che sono di sicurezza, pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio, in particolare i primi tre, sui quali si vorrebbe giocare una grossa partita che inerisce ai servizi portuali. Lo vedremo in seguito quando si parlerà di operazioni e di servizi portuali. Questa manovra sta durando praticamente dal 1995; ad ogni modifica della legge n. 84, nel 1995, nel 1997 fino ad oggi, si ripropone questo *refrain*: le autorità portuali non accettano l'idea che il servizio di sicurezza nei porti (il pilotaggio, l'ormeggio e il rimorchio) debba avere una funzione di sicurezza e non costituire un elemento da mettere a calcolo in termini di concorrenza nei porti.

Vi è di più: è notorio che in molti porti italiani oramai operano navi di grandi dimensioni, che hanno eliche laterali, le quali provocano sgrottamenti che si rivelano costosissimi per l'erario; si tratta di vere e proprie grotte che vengono fatte lungo le banchine perché le eliche laterali producono questa massa d'urto. In larga parte dei porti italiani, quindi, nei quali arrivano le suddette navi, il pilotaggio, l'ormeggio e soprattutto il rimorchio sono assolutamente necessari. Sono necessari come servizi di sicurezza, quindi non sono « atti a garantire », ma « garantiscono » la sicurezza.

Vorremmo che ciò fosse fissato nella legge evitando un'astratta idoneità che

possa far decidere in seguito se istituirli o meno, dove farlo e come determinare le tariffe e tutti gli altri accessori. In più, con l'introduzione di una norma che vedremo successivamente, vale a dire quella che prevede la possibilità di affiancare alle operazioni portuali i servizi portuali, senza qualificare il contenuto, non è chiaro se fra quei servizi rientrino, oltre al ritiro dell'immondizia o all'erogazione dell'acqua, quelli che attengono alla sicurezza dei porti e, su tale aspetto, annuncio che presenteremo anche un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Becchetti.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione.* Signor Presidente, le argomentazioni svolte dall'onorevole Becchetti sono sostanzialmente condivisibili e proprio per questo l'articolo 1, come possono constatare tutti coloro che l'hanno letto, riconosce l'importanza e l'essenzialità dei servizi tecnico-nautici.

A mio avviso, gli emendamenti presentati dall'onorevole Becchetti e dall'onorevole Mammola rafforzano tale valutazione, peraltro già chiarissima — desidero sottolinearlo — nel testo sottoposto oggi all'esame dell'Assemblea. L'onorevole Becchetti ha anche predisposto un ordine del giorno sul quale il Governo esprimerà il suo parere; proprio in questo contesto, invito l'onorevole Becchetti a valutare la possibilità di ritirare questi emendamenti e, comunque, di considerare che le esigenze da lui prospettate sono adeguatamente tutelate dal testo che oggi è sottoposto all'attenzione, alla valutazione e al voto della Camera.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Becchetti.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, colleghi, premetto che condivido in pieno le argomentazioni sviluppate dal collega Becchetti, tanto è vero che ho presentato un ordine del giorno sostanzialmente analogo al contenuto degli emendamenti in questione. Come rilevava il presidente Stajano, probabilmente gli emendamenti a firma Mammola e Becchetti hanno un valore incoattivo rispetto al testo presentato dal Governo, pertanto se così fosse, e così è, non vedo per quale motivo il Governo non possa recepire un testo che obiettivamente è migliorativo. Mi piacerebbe che il sottosegretario Occhipinti rispondesse a questa considerazione, anche per dare un segnale positivo, perché non credo si debba dire sempre di no, anche quando dall'opposizione vi sono indicazioni che oggettivamente, non solo soggettivamente, non fanno altro che migliorare un testo, peraltro nella stessa direzione.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Signor Presidente, ho già esaminato gli ordini del giorno in questione e sono disponibile ad accoglierli. Vorrei precisare che la non accogliibilità di qualsiasi emendamento è legata al problema di evitare il ritorno del disegno di legge al Senato, anche perché siamo in forte ritardo nell'approvazione di questa legge che ci portiamo dietro dal 1997.

Credo che non sia più ammissibile un ulteriore ritardo, perché vi è il rischio di un'infrazione comunitaria ed ulteriori ritardi possono vanificare il lavoro svolto.

Siamo attenti alle vostre valutazioni e le accoglieremo negli ordini del giorno, ma non possiamo accettarle come emendamenti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Matteoli, al quale ricordo che ha a disposizione tre minuti di tempo. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, in materia di sicurezza non ritengo che un emendamento migliorativo possa essere considerato pleonastico e mi meraviglia molto che il Governo dica di no a questi emendamenti per due ordini di motivi, signor sottosegretario. Il primo è che la sicurezza dei porti è in crisi in Italia per due ordini di fattori: uno è legato ad un aspetto tecnico strutturale dei mezzi che vengono messi in mare; il secondo è legato alla viabilità nei porti.

Le voglio fare un esempio: vi è il grande golfo che da Genova arriva fino a Livorno, in cui in poche centinaia di metri circolano navi gassiere, yacht, patini, barche da diporto e traghetti e tutto avviene nello spazio di centinaia di metri, spesso arrivando l'uno a toccare l'altro.

È un problema molto delicato che non è stato mai affrontato con serietà dal Parlamento e dai Governi — lo devo dire —, ma, dal momento che mettiamo mano ad una legge, quando vi è la possibilità di approvare un emendamento migliorativo, credo che non possa essere accettata la tesi per cui il disegno di legge tornerebbe al Senato. Se la legge può essere migliorata attraverso un ulteriore passaggio al Senato, rischiamo pure di ritardarne l'approvazione di quindici giorni, ma approviamo la migliore legge possibile.

Pertanto, voterò ovviamente a favore degli emendamenti in oggetto.

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, non posso ritirare gli emendamenti, perché, come ha detto il collega Matteoli, l'argomentazione è debole: se il provvedimento è blindato, il Governo, che lo ha già detto, lo dica in maniera più esplicita.

Il sottosegretario Occhipinti ha detto che questa vicenda va avanti dal 1997 ed ha anticipato il tema di fondo della riforma. È dal 1997 che i Governi di centrosinistra, con tre ministri, uno più inadempiente dell'altro — e non dico uno più incompetente dell'altro, ma poco ci manca —, sono nella posizione di aver violato brutalmente il trattato che ci lega alla Comunità europea.

Se vi è questo ritardo dal 1997, se oggi c'è questa fretta per non dover tornare al Senato, ciò dipende dagli errori gravi compiuti dalla struttura ministeriale e dai Governi che si sono succeduti — Prodi, D'Alema e D'Alema-*bis* — e cioè da Burlando, da Treu e da Bersani. Quindi, oggi l'opposizione non deve essere strangolata, dicendo che non si possono apportare miglioramenti, altrimenti il provvedimento tornerebbe al Senato e sono già tre anni che la Comunità europea ci bacchetta.

Il sottosegretario Occhipinti sa perfettamente che già dal 1997 noi stessi segnalammo questo aspetto. Pertanto, non si capisce perché dobbiamo considerare il provvedimento blindato. Se lo è, lo dica più esplicitamente di quanto *obiter dictum* non abbia detto adesso e noi ci regoleremo di conseguenza.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:  
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti e votanti .....	451
Maggioranza .....	226
Hanno votato sì .....	208
Hanno votato no .....	243).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.3, non accettato dalla

Commissione né dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:  
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	442
Votanti .....	441
Astenuti .....	1
Maggioranza .....	221
Hanno votato sì .....	202
Hanno votato no ..	239).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:  
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	444
Votanti .....	442
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	222
Hanno votato sì .....	201
Hanno votato no ..	241).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 1.4.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. L'emendamento riguarda l'obbligo del servizio di pilotaggio nei porti. Come abbiamo fatto finora, facciamo una distinzione sui servizi tecnici nautici di sicurezza e sosteniamo che il servizio di pilotaggio non deve ma può essere reso obbligatorio dal Ministero, altrimenti viene istituzionalizzato il principio che esso è obbligatorio e quindi il ministro, attenendosi a questo principio di obbligatorietà, emana un decreto pleonastico, nel senso che regolamenta alcuni elementi marginali della resa obbligatoria.

Noi invece vorremmo che nei porti l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio fosse resa tale con un provvedimento contenente tutte le specificità del porto a cui si riferisce.

Anche in questo caso riteniamo che la nostra sia una proposta migliorativa ma, se il provvedimento è blindato, tale resti e passiamo al voto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Come ricordava poco fa il collega Matteoli, i porti sono in realtà diversificati, nel senso che il porto di Genova non presenta le stesse tipologie di traffico e di fondale del porto di Civitavecchia o di quello di Napoli. Ciascun porto ha le proprie caratteristiche, per cui la dizione imperativa contenuta nel testo non rende un buon servizio ai fini della sicurezza del porto. Comprendo le vostre argomentazioni ma, se una legge può essere fatta meglio, si perdano pure quindici giorni, anche perché ne stiamo perdendo per tante e tali cose che non si vede il motivo per cui questo emendamento non possa essere accettato.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 1.4, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:  
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	441
Votanti .....	439
Astenuti .....	2
Maggioranza .....	220
Hanno votato sì .....	203
Hanno votato no ..	236).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(*Presenti* ..... 441  
*Votanti* ..... 436  
*Astenuti* ..... 5  
*Maggioranza* ..... 219  
*Hanno votato sì* ..... 254  
*Hanno votato no* ..... 182).

**(Esame dell'articolo 2 - A. C. 6239)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2, nel testo delle Commissioni, identico a quello approvato dal Senato, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (*vedi l'allegato A - A. C. 6239 sezione 2*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore per la IX Commissione ad esprimere il parere delle Commissioni.

EDUARDO BRUNO, *Relatore per la IX Commissione*. La Commissione esprime parere contrario su tutti gli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 2.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(*Presenti* ..... 441  
*Votanti* ..... 437  
*Astenuti* ..... 4  
*Maggioranza* ..... 219  
*Hanno votato sì* ..... 203  
*Hanno votato no* ..... 234).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 2.5.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Vorrei precisare il senso di questo emendamento.

Il testo sottoposto al nostro esame prevede l'istituzione nei porti, a fianco delle operazioni portuali vere e proprie, della categoria dei servizi portuali riferite a prestazioni specialistiche complementari al ciclo delle operazioni portuali. Tali servizi devono essere decisi dalle autorità portuali secondo criteri fissati dal ministro della navigazione.

Riteniamo, come abbiamo già detto in precedenza e come ripetiamo ora, che esista un pericolo insito nella creazione di questa subspecie di operazioni portuali rappresentata dai servizi portuali. In verità, riteniamo che ciò sia necessario per regolarizzare situazioni che molte autorità portuali hanno, a mio giudizio, del tutto illegittimamente già posto in essere, costituendo società miste nelle quali l'autorità portuale è presente con investimenti di capitale che avrebbe fatto meglio a destinare ad altri settori, lasciando la gestione e l'esecuzione dei servizi portuali a soggetti istituzionalmente deputati a tale scopo; l'autorità portuale si sarebbe dovuta limitare ai compiti di coordinamento, controllo e promozione.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
PIERLUIGI PETRINI (ore 17,35)**

PAOLO BECCHETTI. Quali sono i servizi portuali ? Nessuno lo dice. La norma non lo specifica, ma demanda ad un successivo decreto ministeriale la fissazione dei criteri ed attribuisce alle autorità marittime il potere di ammettere i

servizi portuali. Il mio emendamento 2.5 prevede, invece, che l'intera sequenza delle operazioni connesse al ciclo operativo completo, dall'approdo alla partenza della nave, comprese le operazioni portuali, debba essere svolta dalle società e dai soggetti autorizzati a compiere il ciclo completo delle operazioni portuali, con la facoltà di utilizzare il meccanismo degli appalti di servizi previsto dalla legge n. 1369 del 1960. Non si tratta, dunque, di un nuovo *genus* di operazioni portuali, che si finge di chiamare servizi portuali; in realtà, sono quelle operazioni che molte *port authority* hanno già compiuto: mi riferisco alle società per il ritiro dell'immondizia, per l'erogazione dell'acqua, per le biglietterie. L'autorità portuale, che è soggetto pubblico, attraverso il meccanismo della società pubblico-privato si è posta in concorrenza; infatti, questo è un meccanismo di gestione clientelare del potere. Dappertutto — ripeto, dappertutto — il potere è stato gestito dalle autorità portuali con questo meccanismo inaccettabile!

Riteniamo più proficuo, anziché ammettere i servizi portuali per gli illeciti già commessi da molte autorità portuali, ricorrere al meccanismo del ciclo completo affidato ai soggetti già autorizzati a svolgere operazioni portuali.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.5, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti ..... 435  
Votanti ..... 433  
Astenuti ..... 2  
Maggioranza ..... 217  
Hanno votato sì ..... 197  
Hanno votato no . 236).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emenda-

mento Mammola 2.7, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti e votanti ..... 425  
Maggioranza ..... 213  
Hanno votato sì ..... 191  
Hanno votato no . 234).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.8, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti e votanti ..... 436  
Maggioranza ..... 219  
Hanno votato sì ..... 200  
Hanno votato no . 236).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Chincarini 2.3 e Mammola 2.4, non accettati dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti ..... 440  
Votanti ..... 436  
Astenuti ..... 4  
Maggioranza ..... 219  
Hanno votato sì ..... 197  
Hanno votato no . 239).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Becchetti 2.6.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, vorrei precisare il senso del mio emendamento 2.6, che sembrerebbe avere carattere ostruzionistico o dilatorio ma, in realtà, va nella direzione dell'affidamento alle autorità portuali dell'istituzione dei servizi, senza la previa fissazione dei criteri da parte del ministro. Infatti, delle due l'una: o questi servizi sono una realtà già chiara per il ministero, le autorità portuali e coloro che vivono ed operano nei porti, oppure, se si tratta di un trucco (come crediamo che sia) non vorremmo che il Ministero dei trasporti e della navigazione si assumesse la responsabilità di emanare un decreto o una circolare esplicativa nella quale si metta a fare l'elenco delle attività di pulizia delle fogne e degli sgrotti, di fornitura dell'acqua, del bunkeraggio, del *catering* sulle navi passeggeri: si tratterebbe di un'attività normativa davvero insostenibile per un'autorità centrale !

Signor Presidente, visto che si deve creare questa seconda categoria, per mettere un bel tampone, che è peggiore del buco, sugli illeciti già commessi dalle autorità portuali in questo settore, tanto vale che esse se ne assumano tutta la responsabilità gestionale ed amministrativa (una responsabilità che diverrà, prima o poi, anche di tipo politico), fatti salvi i controlli della Corte dei conti: ma già da tempo si cerca di eluderli, in maniera da fare man salva per il clientelismo selvaggio delle autorità portuali all'interno dei porti.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Matteoli. Ne ha facoltà.

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, gradirei molto che il sottosegretario Occhipinti ci fornisse una spiegazione, anche alla luce di quello che ha detto poc'anzi il collega Becchetti. Se, infatti, approviamo questa norma, le compagnie dei lavoratori portuali non si troveranno più a svolgere il lavoro di carico e scarico, bensì a gestire tutto ciò che avviene all'interno del porto. Il collega Becchetti

ricordava poco fa, estremizzando, la pulizia del porto stesso, ma io voglio aggiungere il *catering*, la biglietteria, e così via: praticamente le compagnie dei lavoratori portuali arriverebbero a gestire, ripeto, tutto ciò che avviene all'interno del porto, addirittura potremmo pensare alla distribuzione dell'acqua, del carburante, e via dicendo. Naturalmente, sto traendo le estreme conseguenze che potrebbero derivare da questa norma, ma gradirei sapere dal Governo cosa abbia in mente di scrivere nella circolare esplicativa o nel decreto attuativo che l'esecutivo si assume la responsabilità, su mandato del Parlamento, di emanare.

Ho assistito prima all'intervento sul pilotaggio: io non sono intervenuto in proposito, ma gradirei che quanti non hanno dimestichezza con il mare o vivono in città o in montagna e non conoscono, per esempio, il meccanismo del pilotaggio prestassero un attimo di attenzione. Come avviene tale operazione ? Arriva una nave, si ferma in rada, nel frattempo parte la pilotina con il pilota a bordo; quest'ultimo arriva sulla nave e la pilota all'interno del porto. Quella dei piloti è una casta intoccabile: sono pochissimi, esistono da sempre e sono, ripeto, intoccabili. In molti porti la loro attività è necessaria: nel porto di Genova, per esempio, guai se non ci fosse il pilota, proprio per la pericolosità del porto; lo stesso vale per Livorno, ma la situazione è già diversa per i porti di Chioggia o di Trieste, in cui forse tale attività non sarebbe necessaria.

Vorrei allora chiedere al sottosegretario, che mi sembra un po' laconico, nell'esame di un provvedimento come questo, di dare alla Camera una spiegazione su cosa intenda fare il Governo una volta approvata questa norma, visto che la stessa attribuisce all'esecutivo la possibilità di emanare decreti attuativi.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Becchetti 2.6, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
Comunico il risultato della votazione:  
la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti .....	431
Votanti .....	430
Astenuti .....	1
Maggioranza .....	216
Hanno votato sì .....	199
Hanno votato no ..	231).

Avverto che l'emendamento Mammola 2.9 risulta precluso.

BEPPE PISANU. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BEPPE PISANU. Intervengo, signor Presidente, per sottolineare la situazione francamente sgradevole che si sta delineando nel corso di questo importante confronto parlamentare su un provvedimento che è alla nostra attenzione perché l'Unione europea ha respinto norme irregolari approvate da questo Parlamento, tese a tutelare una posizione di privilegio sindacale, quella dei lavoratori portuali, che non ha riscontro al mondo e che non ha comunque accoglimento nell'Unione europea.

Sull'argomento i colleghi dell'opposizione stanno svolgendo una serie di interventi, discutibili quanto si vuole, ma assolutamente rigorosi e motivati, tesi esclusivamente a migliorare il testo. Ebbene, non riescono ad ottenere dalla maggioranza e dal Governo neppure uno straccio di risposta, come nel caso da ultimo verificatosi, benché espressamente sollecitati ad illustrare le loro ragioni.

Allora, colleghi del Governo e della maggioranza, non vi dovete meravigliare se la dialettica parlamentare viene costretta ed umiliata a monologo dell'opposizione, perché se fate questo e la dialettica non si stabilisce, se non si discute e se si riduce tutto all'esercizio ginnico della pressione del pulsante per votare, sappiate che vi lasciamo da soli a fare le esercitazioni ginniche (Applausi dei deputati dei

gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania), perché non è accettabile un atteggiamento sprezzante quale quello che avete assunto in questa discussione nei confronti di colleghi che stanno svolgendo, con grande scrupolo e onestà intellettuale, il loro lavoro di deputati (Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 2.10.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, questo emendamento, che potrebbe essere approvato senza il timore che un riesame del Senato possa essere così eversivo e terrorizzante, come il silente sottosegretario Occhipinti — come è stato lamentato dal presidente del mio gruppo — pare temere, pone nuovamente la necessità di precisare cosa s'intenda per servizi portuali.

Quello che più ci preoccupa è che venga chiarito nella norma che tra i servizi portuali di nuova istituzione non siano compresi quelli tecnico-nautici di sicurezza. Non voglio fare paragoni che potrebbero anche non reggere, ma ritengo che una delle questioni fondamentali del settore dei trasporti sia proprio la sicurezza. Purtroppo le ultime vicende delle ferrovie ce lo ricordano, ma ce ne sono anche di altro genere. Anche nei porti abbiamo avuto grandi tragedie. Del resto, il verificarsi di un evento drammatico in un porto non è paragonabile ad un incidente tra una Cinquecento ed un motorino, perché è causa, a volte, di centinaia di morti, come ricorda l'episodio della *Moby Prince* ed altri eventi drammatici avvenuti nei porti o in prossimità di essi.

La sicurezza dei porti, ma in generale tutta la sicurezza nel settore dei trasporti, non è un argomento sul quale si possa scherzare né affermare: «abbiamo fretta, dobbiamo approvare il provvedimento ve-

loemente, altrimenti, se lo rinviamo al Senato, perderemmo ancora un mese di tempo ». Ripeto ancora una volta al Governo: dia un segno, uno scatto di vitalità e di intelligenza e cerchi di capire che i nostri emendamenti migliorano il provvedimento e, se accolti, ci permetterebbero di esaminare in maniera più serena anche lo spinoso tema di cui all'articolo 3 del provvedimento, che il Governo crede di risolvere con una dichiarazione in quest'aula in cui dirà: « cari signori dell'Unione europea, non vi preoccupate: saremo bravi, onesti e corretti nell'interpretazione dell'articolo 17 ».

Dopo tre o quattro anni di bacchettate sulle mani, non avete ancora capito che non potete gridare ai quattro venti che siamo entrati in Europa, che siamo entrati nel sistema della moneta unica europea — dopo aver spremuto i cittadini italiani — e poi, su ogni provvedimento, battere il record mondiale — voi, Governi di centrosinistra — delle procedure di infrazione. Quella dei porti è la più clamorosa, perché dura da tre anni. Si sono succeduti vari commissari europei ai trasporti ed alla concorrenza (da ultimo il commissario Monti).

Vorrei ricordare le lettere che conosce bene il sottosegretario Occhipinti e che conosco bene anch'io, perché le ho lette dall'inizio alla fine: non ho letto solo quella piccola parte in cui si dice che la compagnia Chiesa deve decidere se fornire lavoro temporaneo o rimettersi in concorrenza. Sono tre anni che la compagnia Chiesa non riesce ad entrare nel porto di Genova, dove la compagnia portuale, avendo succhiato sangue al popolo italiano con i prepensionamenti e la cassa integrazione guadagni, ha riportato a 1.100 persone il proprio organico, aumentando di nuovo di 500 persone gli assunti, tutti, ovviamente, con criterio clientelare, tutti con la tessera di partito, tutti ortodossamente figli di portuali genovesi. Ecco perché io dico al Governo di avere uno scatto di intelligenza per comprendere la portata migliorativa di questi nostri emendamenti. Altrimenti, sull'articolo 3 torneremo a batterci con forza per rimettere di

nuovo a nudo tutte le insufficienze di questo Governo e di quelli precedenti, dell'ex ministro Burlando qui presente, dell'ex ministro Treu e del ministro Bersani.

Voi continuate a metterci nelle condizioni di essere presi per il naso dalla Comunità europea. Non basta una parolina concordata per telefono perché poi i soggetti interessati fanno ricorso alla Corte di giustizia e in quella sede si perde! E il Governo italiano sarà poi costretto a pagare, cosa che ha già fatto più di una volta.

*Una voce dai banchi dei deputati Popolari e democratici-l'Ulivo: Tempo !*

PAOLO BECCHETTI. Presidente, dovrebbe dire al collega che invoca il tempo, che io sto utilizzando il tempo che ho in base a questo regolamento « strozzadibattiti » (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*) !

PRESIDENTE. Indubbiamente, onorevole Becchetti.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Vorrei invitare i presentatori di questo emendamento a ritirarlo. Comprendo la motivazione che sta alla base dell'emendamento, ossia quella di sancire una netta distinzione tra i servizi tecnico-nautici e i restanti servizi portuali, ma, come è stato ricordato, esistono già due o tre ordini del giorno che risolvono il problema pur non essendo strettamente necessari perché questa distinzione è propria della storia dei porti. Se i colleghi esaminano il testo dell'articolo 14 della legge n. 84 del 1994, che abbiamo avuto modo di modificare per due volte, vedranno che esso non ha mai dato vita a dubbi interpretativi circa la distinzione tra servizi tecnico-nautici e servizi portuali. Per questo motivo invito i presentatori a ritirare l'emendamento Mammola 2.10. Diversamente, corriamo il rischio che tutto ciò che è escluso vi

rientri e credo che questo non sia nelle intenzioni degli stessi proponenti l'emendamento.

Ripeto, il dubbio che è stato qui sollevato è possibile risolverlo con due o tre ordini del giorno che il Governo ha già preannunciato di accogliere.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Concordo con alcune delle osservazioni che qui sono state fatte. Gli ordini del giorno di cui si è parlato mirano a conseguire l'obiettivo richiamato. L'emendamento in questione è volto un po' a rafforzare il concetto che i servizi tecnico-nautici non fanno parte dei servizi portuali. Le ragioni dell'emendamento sono dunque comprensibili, però dal punto di vista tecnico e migliorativo del testo normativo non c'è la necessità di una modifica. Per questo motivo il Governo ha espresso parere contrario sull'emendamento in esame. Il testo della disposizione normativa è già abbastanza chiaro e la sua interpretazione sarà migliorata con gli ordini del giorno preannunciati.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Le argomentazioni di merito sono già state svolte, con la lucidità che gli è congeniale, dall'onorevole Becchetti. Vorrei rilevare una contraddizione politica ma mi sembra di sparare sulla Croce rossa, perché questo Governo di contraddizioni ne ha collezionate una dopo l'altra; basta leggere i giornali e vedere cosa accade nella direzione del principale partito della maggioranza per chiedersi da chi siamo governati.

VASCO GIANNOTTI. Guarda a casa tua !

ENZO SAVARESE. Io in casa mia guardo tranquillamente ! Le preoccupazioni, se le avete, sono tutte vostre e sono contento che sia così (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Onorevole Savarese !

ENZO SAVARESE. No, signor Presidente, non accetto provocazioni ! Non accetto di essere ripreso da un collega ! Non lo accetto (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo*) !

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, la prego !

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, lei ha il dovere di tutelare chi sta parlando. Io sono stato interrotto mentre svolgevo delle argomentazioni (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. So quanto sia fastidioso ! La prego di continuare.

ENZO SAVARESE. Volevo semplicemente rilevare, signor Presidente, che gli emendamenti sono stati presentati oltre che dal collega Becchetti anche da un collega che a me risulta (sempre che nel frattempo non abbia cambiato gruppo) far parte di uno dei partiti della maggioranza: l'UDEUR.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.10, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(*Presenti e votanti* ..... 422  
*Maggioranza* ..... 212  
*Hanno votato sì* ..... 192  
*Hanno votato no* ..... 230).

Il successivo emendamento Mammola 2.11 è, pertanto, precluso.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.12, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(*Presenti e votanti* ..... 420  
*Maggioranza* ..... 211  
*Hanno votato sì* ..... 187  
*Hanno votato no* ..... 233).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.13, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

DANIELE MOLGORA. Presidente, in quei banchi si vota doppio!

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(*Presenti* ..... 426  
*Votanti* ..... 425  
*Astenuti* ..... 1  
*Maggioranza* ..... 213  
*Hanno votato sì* ..... 192  
*Hanno votato no* ..... 233).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 2.14.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà (*Dai banchi dei deputati del gruppo di Forza Italia si grida: « Bravo ! »*).

PAOLO BECCHETTI. Presidente, questo emendamento è volto a precisare — cosa che manca nella legge, quindi, non può essere oggetto di coordinamento formale — che dopo il comma 4, lettera *d*), deve essere aggiunta la lettera *e-bis*) inserendo dopo le parole: « di operazioni portuali », le seguenti: « e dei servizi portuali connessi ». Tale previsione manca nella legge e non potrà essere oggetto di coordinamento formale, a meno che anche questo non sia un motivo di « blindatura ». Se ve ne siete dimenticati, fate almeno in modo che sia una norma leggibile, altrimenti, sarà esclusa da quella particolare normazione che riguarda i servizi portuali.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, raccomando a tutti di votare ciascuno per se stesso.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 2.14, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(*Presenti* ..... 416  
*Votanti* ..... 412  
*Astenuti* ..... 4  
*Maggioranza* ..... 207  
*Hanno votato sì* ..... 186  
*Hanno votato no* ..... 226).

Passiamo alla votazione dell'articolo 2.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Presidente, non si può non esprimere un voto contrario su questo articolo perché da parte della maggioranza vi è una continua ostinazione a non accettare gli emendamenti migliorativi dell'opposizione, anche quando si riconosce che i testi emendativi da essa presentati dall'opposizione chiariscono meglio il signi-

ficato del disegno di legge. Ricordo, ancora una volta, che siamo deficitari nei confronti dell'Unione europea proprio per l'incapacità di scrivere leggi che rispettino la nostra appartenenza all'Unione stessa. Allora, delle due l'una: o si ritiene che il dibattito in aula sia una pura formalità e, quindi, come ricordava prima il collega presidente del gruppo di Forza Italia, Pisanu, siamo qui per premere i bottoni, oppure, in un confronto serrato ma civile, si devono riconoscere, laddove vi siano, i contributi migliorativi del testo — e ovviamente vi sono e vi sono stati tra questi emendamenti respinti — altrimenti, il dialogo si spezza.

Questi sono i motivi per i quali sull'articolo 2 esprimeremo un voto decisamente contrario.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Beccetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCETTI. Signor Presidente, anch'io debbo ribadire i motivi per i quali il gruppo di Forza Italia esprimerà il voto contrario sull'articolo 2. Le ragioni sono venute emergendo nel corso del dibattito e, al culmine del tentativo di rendere questo testo più chiaro, meno aggredibile e più praticabile, vi è l'ultimo nostro emendamento sul quale una maggioranza ottusa — perché resa tale dal mancato chiarimento del relatore che ha espresso parere negativo «a pacco» su tutti gli emendamenti presentati all'articolo 2 e lo stesso ha fatto il Governo con voce flebilissima — esprimerà voto contrario. Nell'ultimo emendamento votato vi siete dimenticati di inserire una norma che parifica nella disciplina generale i servizi portuali istituiti *ex novo* con le operazioni portuali. Quindi, quando sarà il momento, vi troverete con una norma zoppa. Questo perché siete sordi, siete ottusi — politicamente, è ovvio — ad ogni spinta che proviene dall'opposizione per migliorare il testo.

Arriveremo a parlare dell'articolo 3, ma anticipiamo fin da adesso che la situazione è identica a questa, ma è assai più grave e, quando ne discuteremo, ne

ascolteremo delle belle per come l'articolo 3 è stato formulato. Oggi non possiamo peraltro che votare contro l'articolo 2 e prendere atto per l'ennesima volta in questa seduta che il Governo è chiuso ad ogni miglioramento. L'opposizione si sta battendo per far diventare il provvedimento in esame qualcosa di non mostruoso, ma la maggioranza lo ritiene blindato. Noi, ovviamente, inviteremo i nostri colleghi a votare contro l'articolo 2.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti. Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione. Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (Vedi votazioni).

(Presenti .....	419
Votanti .....	418
Astenuti .....	1
Maggioranza .....	210
Hanno votato sì ....	232
Hanno votato no .	186).

### (Esame dell'articolo 3 — A.C. 6239)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3, nel testo delle Commissioni, e del complesso degli emendamenti ed articoli aggiuntivi ad esso presentati (vedi l'allegato A — A.C. 6239 sezione 3).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore per l'XI Commissione ad esprimere il parere delle Commissioni.

PIETRO GASPERONI, *Relatore per l'XI Commissione*. Signor Presidente, coerentemente con le ragioni illustrate già in sede di relazione, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti.

PRESIDENTE. Il Governo ?