

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

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Chincarini 3.3.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, siamo all'articolo 3...

PRESIDENTE. Siamo all'emendamento Chincarini 3.3.

ENZO SAVARESE. Sì, Presidente, ma credo sia opportuno che i colleghi che non hanno seguito i lavori sappiano quale sia la genesi dell'articolo 3. Tale articolo risponde pienamente all'ennesima violazione del diritto comunitario da parte dei Governi di centrosinistra ed è stato necessario perché, in materia di ordinamento delle attività portuali, nel 1991 la Corte di giustizia della Comunità europea aveva ritenuto in contrasto con la normativa comunitaria la riserva di lavoro portuale a favore delle compagnie e dei gruppi portuali.

A questo punto, signor Presidente, ritengo che sull'articolo 3 si apra un contenzioso, perché a nostro avviso la sua riscrittura non è in linea con le normative e con lo spirito della sentenza della Corte di giustizia europea né della stessa Unione europea. Quest'articolo 3, così riscritto, è una presa in giro per permetterci ancora una volta di andare a prendere metaforici schiaffi a Bruxelles. Credo, pertanto, che su tale norma sia necessario un ripensamento, perché altrimenti rischiamo l'ennesima brutta figura.

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

PIETRO ARMANI. Vorrei aggiungere alle argomentazioni del collega Savarese alcune mie personali considerazioni. Sono

autore e primo firmatario (insieme, tra l'altro, al collega Selva, al presidente Fini e ad altri) di una proposta di legge, la n. 5992 (quindi, si parla di parecchio tempo fa), che poi si è trasformata in alcuni emendamenti alla legge finanziaria dello scorso anno. In questi emendamenti era stato trasferito proprio il problema contenuto nella mia proposta di legge, quello del libero esercizio del lavoro temporaneo nei porti. Originariamente, all'epoca in cui l'onorevole Burlando era ministro dei trasporti e l'onorevole Treu del lavoro, tra i due dicasteri si era determinato un conflitto, nel momento in cui il ministro Treu si era fatto portatore della legge 24 luglio 1997, n. 196. Mentre infatti il ministro Treu sosteneva che, una volta approvata la legge n. 196, il lavoro temporaneo potesse essere esercitato nelle strutture portuali, il ministro dei trasporti rivendicava l'esclusiva della legge n. 84 e quindi impediva lo svolgimento del lavoro temporaneo in tutte le strutture portuali.

Ricordo, in particolare, di aver contattato e di aver avuto uno scambio di idee con il presidente della Contship, la società che gestiva il porto di Gioia Tauro; mi si disse che il lavoro temporaneo poteva entrare nelle strutture portuali soltanto attraverso le compagnie portuali, non attraverso le società di lavoro temporaneo, che erano state istituite ed avevano avuto un grande successo. Come noi sappiamo, infatti, dal lavoro temporaneo sono scaturiti 700 mila posti di lavoro negli ultimi due anni. Nonostante fossero state introdotte tali società e nonostante avessero avuto grande successo e grande sviluppo, nel settore portuale vi era un tappo che nasceva dal conflitto di competenze fra il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ed il Ministero dei trasporti e della navigazione, che, naturalmente, difendeva il monopolio delle compagnie portuali.

Come ha affermato il collega Savarese, ritengo che sull'articolo 3 il Comitato dei diciotto debba riflettere in modo preciso ed approfondito per evitare di ricevere altre sberle dall'Unione europea (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, l'articolo 3 rappresenta un po' la chiave di volta, forse l'origine del nuovo provvedimento che sta per essere approvato.

Credo sia necessaria un po' di storia per comprendere le ragioni per le quali oggi siamo arrivati a questo punto. Intendo leggere alcuni stralci di una lettera, la più favorevole possibile dopo le molte che vi sono state in passato fra Kinnock, Monti, de Palacio e altri, i soggetti dell'Unione europea che, nel tempo, sono stati investiti del problema in questione. Mi riferisco all'ultima lettera, che — lo ripeto — è la più favorevole, che il commissario Monti ha scritto al presidente della compagnia Chiesa di Genova, compagnia che esiste dal 1893 ma alla quale, siccome non è ortodossamente inquadrata nella compagnia unica dei lavoratori del porto di Genova, è precluso l'esercizio dell'attività all'interno di tale porto.

Ebbene, nello scrivere al presidente di tale società, che svolge operazioni portuali, il commissario Monti ricorda, sostanzialmente, che «la legge n. 84 del 1994 fu adottata in seguito alla sentenza della Corte di giustizia 10 dicembre 1991, C179, detta porto di Genova». In quella sede, in sostanza, la Corte dichiarò che il monopolio delle compagnie portuali era incompatibile con il Trattato CEE. Monti scrive che la legge n. 84...

PRESIDENTE. Colleghi, per favore, l'onorevole Becchetti sta parlando.

PAOLO BECCHETTI. Ma Pagliarini non mi dà fastidio!

PRESIDENTE. Non posso entrare nelle simpatie personali.

PAOLO BECCHETTI. Caro Presidente, io sono umorale. Pagliarini, anzi, mi eccita (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, la prego, continui (*Commenti del deputato Savarese*).

PAOLO BECCHETTI. Presidente, mi lasci celiare. Ci avviciniamo alla fine di una giornata caratterizzata da molte polemiche; rivendico il diritto ad un'ambiguità che non ho.

Stavo dicendo che, sempre nella lettera che il commissario Monti ha inviato al presidente della società Chiesa, è scritto che la legge n. 84, pur sanando tale incompatibilità, introduceva ulteriori restrizioni alla concorrenza, le quali venivano denunciate sia dalla decisione della Commissione del 21 ottobre 1997 (stiamo parlando di tre anni fa), sia dalla sentenza della Corte di giustizia del 12 febbraio 1998 (procedimento cosiddetto Raso); in particolare, la Corte dichiarava che «gli articoli 86 e 90 del Trattato devono essere interpretati nel senso che essi ostano ad una disposizione nazionale che riservi ad una compagnia portuale il diritto di fornire lavoro temporaneo ad altre imprese operanti nel porto in cui essa è stabilita, qualora tale compagnia sia essa stessa autorizzata all'espletamento di operazioni portuali». Questo è il dato! Dal 1995 ad oggi, i Governi di centrosinistra stanno tentando ripetutamente non di adeguare la normativa nazionale a questa situazione che nasce dalla nostra adesione al trattato di Roma, ma di aggirare in continuazione, attraverso meccanismi surrettizi, il divieto previsto da questa legge. Insomma, non vi è peggior sordo di chi non vuole sentire!

Naturalmente, la lettera del commissario Monti prosegue poi assicurando il presidente della compagnia Chiesa che la compagnia stessa potrà scegliere se fare alternativamente fornitura di lavoro temporaneo oppure operazioni portuali. Aggiunge inoltre che, se in Parlamento, il sottosegretario ripeterà quello che ha dichiarato il 27 febbraio e che cioè il Governo sarà bravo e buono, che nell'emanare i decreti si atterrà ad una interpretazione ragionevole e compatibile con la normativa europea di questa nor-

mazione che oggi andiamo a fare; se così sarà, se cioè oggi il sottosegretario dirà questo, è come se vi fosse un rinvio nel tempo, un riesame, una possibilità di rimettere le mani sopra questa normativa che continua, a nostro avviso, a violare gli accordi del trattato di Roma.

Quindi, io so che il sottosegretario Occhipinti si sta scalmanando e che fa cenni ai rappresentanti del Comitato dei diciotto... Non vi preoccupate, gli rispondo io! Io la lettera l'ho letta tutta signor sottosegretario e non solo questo « angolino » che interessa lei!

Io personalmente non mi sento affatto rassicurato dal fatto che lei, che è sottosegretario di un Governo morituro, anzi già morto ma morituro comunque anche nei fatti, un domani — facendo una dichiarazione qui in aula — possa poi perpetuarne l'applicazione *in secula seculorum* e garantire che la normazione di secondo grado sia idonea poi a fare in modo che vi sia un'applicazione conforme al trattato di Roma. L'applicazione conforme al trattato di Roma deve risultare *expressis verbis* dalla legge, non dalle sue dichiarazioni! Lei, signor sottosegretario, non rappresenta la legge — lei o chi potrebbe stare al suo posto — dovrebbe...

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, deve concludere.

PAOLO BECCHETTI. La legge è la legge, non lei, signor sottosegretario!

Non siamo quindi affatto rassicurati.

Ma vi è un problema più generale: un problema politico...

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Becchetti.

PAOLO BECCHETTI. Prego!

PRESIDENTE. Ha concluso?

PAOLO BECCHETTI. No, Presidente!

PRESIDENTE. Deve comunque concludere!

PAOLO BECCHETTI. Per quale ragione, Presidente, io ho a disposizione 51 minuti di tempo...

PRESIDENTE. In ogni caso, i cinque minuti per la dichiarazione di voto sono un termine fisso.

PAOLO BECCHETTI. Io non stavo parlando per dichiarazione di voto, ma sul complesso degli emendamenti presentati all'articolo 3.

PRESIDENTE. No, onorevole Becchetti, è stato già espresso il parere sugli emendamenti ed ora stiamo esaminando l'emendamento Chincarini 3.3.

PAOLO BECCHETTI. Non mi pare che lei, signor Presidente, abbia mai detto che si sarebbe passati all'esame dell'emendamento Chincarini 3.3. Sono stati espressi i pareri sugli emendamenti presentati all'articolo 3 e poi sono stati chiesti...

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, la logica è questa: prima si interviene sul complesso degli emendamenti e poi il relatore ed il rappresentante del Governo esprimono i propri pareri. L'intervento dovrebbe servire al relatore...

PAOLO BECCHETTI. Mi avvio a concludere, Presidente.

Questo provvedimento contiene — lo dico ai colleghi che non se lo sono letto — norme che sono una oscenità giuridica: mi riferisco ad un contratto di lavoro i cui contenuti sono già predeterminati; ad una cessione coatta di azienda o di un ramo d'azienda che un soggetto dovrebbe comprare senza che venga definito il meccanismo con il quale si fisserà il prezzo; ad una serie di altre norme che sono davvero una oscenità anche sul piano giuridico! Si prevede la partecipazione diretta o indiretta della istituenda agenzia o del consorzio tra imprese in altre imprese che svolgono lo stesso lavoro senza alcun riferimento ad una norma civilistica sulle società collegate e controllate. Tutta que-

sta serie di cose comportano per noi la necessità di considerare con estrema attenzione questo articolo 3!

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*. Onorevole Becchetti, io la lettera gliel'ho data, ma lei avrebbe dovuto leggerla tutta!

PAOLO BECCHETTI. L'ho letta tutta!

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Tanto è vero che essa continua subito dopo nella maniera seguente: « Il disegno di legge in discussione alla Camera, da lei citato, ha per obiettivo quello di porre termine a questa incompatibilità. Dopo un'accurata analisi ed una serie di contatti con le autorità italiane, ho motivo di ritenere che l'approvazione del disegno di legge, unitamente alla dichiarazione alla Camera resa dal sottosegretario Occhipinti a nome del Governo il 27 gennaio e comunque ripetuta in sede di discussione generale e all'adozione del regolamento attuativo della nuova legge, possa eliminare la situazione denunciata dalla Commissione europea e dalla Corte di giustizia ». Da questo punto di vista noi ci sentiamo sufficientemente coperti, approvando questo disegno di legge. D'altra parte, il confronto tra il Governo italiano e l'Unione europea ha fatto sì che il Governo italiano assumesse questo impegno. Fra l'altro è un impegno a non modificare il testo così come è stato approvato dal Senato e ad accelerare i tempi di attuazione. Vorrei ricordare che nel 1997 per riparare e non incorrere nell'infrazione furono assegnati due mesi.

PAOLO BECCHETTI. Bravo!

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

stiamo risolvendo il problema, si spera, con il vostro concorso, con l'aiuto di tutti e con la responsabilità di tutti, dopo tre anni. Siamo anche fortunati perché non siamo incorsi nell'infrazione.

PAOLO BECCHETTI. Complimenti!

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Da questo punto di vista il lavoro svolto è stato certamente positivo.

PAOLO BECCHETTI. Anche accelerato!

ERNESTO STAJANO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. Signor Presidente, chiedo un attimo di attenzione da parte dei colleghi perché la questione è, a mio avviso, emblematica di un rapporto che occorre tenere con la Unione europea e con le sue prescrizioni e dettami. È un rapporto che deve essere improntato certamente ad una capacità del sistema Italia di far valere l'interesse del nostro paese, le sue specificità, ma che deve sempre corrispondere ad un sostanziale ossequio verso quelle regole che l'Unione ci impone. Le regole, cari colleghi, sono quelle che impongono la libera concorrenza e il libero mercato all'interno di un mercato che, come in questo contesto, va assumendo caratteristiche sempre più globalizzanti e globalizzate.

In passato noi abbiamo manifestato in questo settore una incapacità di corrispondere alle indicazioni che venivano dall'Unione — dobbiamo riconoscerlo — tanto che, come ha appena ricordato il sottosegretario, siamo andati molto vicini all'apertura di una procedura di infrazione. Con questo provvedimento noi tentiamo di sanare quella violazione — vorrei dirlo con assoluta determinazione e precisione — cioè veniamo incontro alle richieste che ci sono venute dalla Comunità,

tentiamo di riportare elementi di liberalizzazione all'interno del mercato del lavoro portuale tentando nel contempo di salvaguardare quel che c'è, che esiste e che deve essere ricondotto a questo schema di mercato nel tempo e con la necessaria accortezza e prudenza per non determinare ulteriori gravi guasti, ma nessun arretramento su questa logica di liberalizzazione può essere condiviso. Non lo avrei certamente condiviso perché ho sempre creduto che in questo settore la strada più feconda, più larga, quella che può determinare un incremento dello sviluppo della nostra portualità, è appunto quella di lasciare finalmente liberi gli operatori, attraverso il gioco della concorrenza, di determinare le condizioni di maggiore competitività degli scali in rapporto non solo alla dimensione nazionale, ma a quella internazionale che ancor più ci riguarda e ci appartiene nel mercato unico europeo.

La dichiarazione del sottosegretario è a questo riguardo — e tale la considero — fortemente impegnativa per il Governo nella sua collegialità e per il ministro dei trasporti in particolare. Non possiamo immaginare che questa lettera di Monti sia cosa diversa da quello che è: un impegno che viene richiesto severamente al nostro Governo di dare attuazione a queste disposizioni nel modo più preciso, determinato e, voglio ripeterlo, certamente utile per lo sviluppo della nostra economia portuale.

Noi dobbiamo fare quello che è possibile, ma dobbiamo fare anche quello che è necessario. Non possiamo più accontentarci a questo riguardo di ricorrere ai mille artifici e alle mille difficoltà che hanno frenato il cammino della liberalizzazione perché siamo convinti (io ne sono personalmente convinto) che soltanto attraverso questi nuovi meccanismi di apertura alla logica del mercato si determinerà quella possibilità di crescita del nostro sistema che noi tutti vogliamo. Soltanto così riusciremo a corrispondere alle esigenze del nostro sistema trasportistico, che vede nella portualità, nel mare, forse l'unica possibilità di reale equilibrio mo-

dale all'interno di un sistema che registra enormi squilibri. È anche con l'approvazione di leggi come questa che si corrisponde alle direttive di Kyoto, che si diminuisce o si creano le condizioni per diminuire l'attuale squilibrio della gomma rispetto al ferro e al mare. Questo è un vero segnale, una scelta che dovrebbe ispirare e ispirerà, ne sono certo, il piano dei trasporti che il Governo finalmente si accinge a sottoporre alle Camere.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Stajano.

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

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, per la verità svolgo un intervento sull'ordine dei lavori, che però diventa anche un intervento di merito. Vorrei fare luce su quanto stiamo discutendo, ricordando al sottosegretario Occhipinti che, nel nostro ordinamento giuridico, non esiste la manifestazione di volontà fra ciò che ha carattere di legge. Non capisco per quale motivo non si sia voluta scrivere una parola chiara, una volta per tutte, all'interno di un provvedimento che esce da queste aule parlamentari, rispetto alla richiesta che ci veniva rivolta dalla Comunità europea.

Signor sottosegretario, quando lei ci dice che il provvedimento è blindato — perché sostanzialmente si parla di questo — in quanto sono tre anni che esiste una procedura di infrazione aperta nei confronti del nostro paese e, alla luce di ciò, bisogna provvedere con grande velocità ad approvare la legge che oggi abbiamo alla nostra attenzione, vorrei farle notare semplicemente che il provvedimento porta la data di giovedì 23 settembre 1999 e solo oggi, a distanza di quasi nove mesi, giunge alla nostra attenzione. Per quale motivo il Governo non ha avuto la volontà e la forza di arrivare a questo appuntamento con un po' più di anticipo? Signor sottosegretario, la questione è semplice: non si ha l'intenzione di modificare una legge che, ancora una volta, non chiarisce una

questione aperta nel 1997 dalla Comunità europea, in forza di una modifica alla legge n. 84, articolo 17, che è stata apportata dalla vostra maggioranza e dal maggiore partito dell'attuale maggioranza dell'Assemblea. Stiamo correndo dietro agli errori fatti dalla vostra maggioranza e avallati dal vostro Governo; una volta richiamati all'ordine, non abbiamo neanche il buongusto di chiedere scusa, o almeno di dire « abbiamo sbagliato », scrivere un testo chiaro, come richiesto dalla Commissione europea, e sanare la situazione.

Signor sottosegretario, ricordo altri episodi relativi a richiami al nostro paese da parte della Comunità europea per procedure di infrazione alle norme comunitarie; gliene cito uno per tutti: la legge n. 454 del 1997. A distanza di tre anni, a dicembre dell'anno scorso, abbiamo dovuto approvare un decreto-legge per prorogare gli effetti della legge e salvare i fondi che, a distanza di due anni dall'approvazione della legge, non erano ancora stati spesi. Nel frattempo, infatti, nonostante le rassicurazioni del Governo e nonostante il fatto che i commissari della Comunità europea ci avessero detto che, se l'avessimo scritta in un certo modo, sarebbe andata bene, dal luglio dell'anno scorso, giace all'attenzione di questa Camera proprio il provvedimento di modifica della stessa legge n. 454. Noi continuiamo ad approvare leggi per correggere leggi sbagliate e poi non siamo neanche in grado di scriverle bene.

Signor sottosegretario, noi non sappiamo che farcene delle assicurazioni della Comunità europea, perché quello che conta sono le leggi e l'articolo 3, così come è stato scritto, non impedisce ad un altro paese membro, ad un cittadino di un altro paese membro, ad una associazione, ad un ente di questo paese di presentare nuovamente una richiesta alla Commissione europea per rimettere sotto verifica e sotto esame questa legge, che è palesemente inadempiente rispetto alle richieste che ci sono state fatte.

All'articolo 3 di questa legge non verrà allegata la dichiarazione del sottosegreta-

rio Occhipinti, agli atti della Commissione trasporti o di questa Assemblea, in cui si afferma che questa legge va interpretata in un certo senso. L'interpretazione non viene fatta dal sottosegretario, con tutto il rispetto, ma si fa sulla base di ciò che è scritto e in questa legge non è scritto ciò che serve, signor sottosegretario.

Signor Presidente — concludo —, consiglio al Governo e chiedo formalmente alla maggioranza e all'Assemblea di sospendere i lavori relativi all'articolo 3: sospendiamo la discussione ed apriamo un momento di riflessione. Abbiamo aspettato nove mesi; pensiamoci ancora qualche ora e vediamo se, con uno scatto di buon senso, si può modificare questa legge nel senso auspicato; poi in sette giorni il Senato è in grado di approvarla. Abbiamo aspettato nove mesi; se c'era tanta fretta, si poteva fare prima. Ora possiamo aspettare una settimana e mandare finalmente all'attenzione della Comunità europea un provvedimento che non venga contestato e che ci faccia entrare a pieno titolo nella Comunità nella quale vogliamo stare (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Onorevole Stajano, intende proporre una sospensione dei lavori?

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. È abbastanza insolito rivolgere al presidente della Commissione una richiesta di questo genere.

PRESIDENTE. No, non è insolito.

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. Credo sia una decisione che compete all'Assemblea e non certamente a me.

PRESIDENTE. Ma ci deve essere un supporto, perché se è una richiesta isolata...

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. Se il Comitato dei diciotto ritiene di doversi riunire per esa-

minare nuovamente gli emendamenti, ovviamente personalmente non mi oppongo...

RENZO INNOCENTI, *Presidente della XI Commissione*. No, assolutamente: non c'è bisogno!

ERNESTO STAJANO, *Presidente della IX Commissione*. ...ma rilevo l'utilizzo di una procedura abbastanza singolare. La richiesta al presidente della Commissione non è certamente la forma giustificata ed opportuna.

PRESIDENTE. Sta bene; se non vi è una richiesta in tal senso ...

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

ALTERO MATTEOLI. Signor Presidente, signor sottosegretario, la pregherei di seguire per un attimo il mio ragionamento, che può essere anche di parte, ma cercherò di spiegarmi. Ora ho capito meglio perché il Governo ha blindato il provvedimento: non è per l'articolo 1 né per l'articolo 2, ma evidentemente è per l'articolo 3.

L'articolo 110 del codice della navigazione istituì la riserva portuale, che fu introdotta quando le navi venivano caricate e scaricate manualmente ed entro venti metri dalla banchina non poteva operare alcuna impresa, se non la compagnia lavoratori portuali.

Siccome negli anni cinquanta e seguenti si disse che le compagnie lavoratori portuali erano tutte gestite dal partito della sinistra, la Democrazia cristiana inventò le aziende dei mezzi meccanici per cercare di bilanciare la concorrenza all'interno dei porti. Quindi, una forma di concorrenza, sia pure molto sbilanciata, esisteva. Con questo provvedimento il legislatore praticamente consegna pari pari tutto il porto — e non i venti metri della riserva portuale di una volta — alle autorità portuali. In pratica, in base all'articolo 3, comma 2, le autorità portuali « autorizzano l'erogazione delle prestazioni di cui al comma 1 da parte di

un'impresa, la cui attività deve essere esclusivamente rivolta (...) ». Successivamente si dice: « Detta impresa, che deve essere dotata di adeguato personale e risorse proprie con specifica caratterizzazione di professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali, non deve (...) ». Leggendo oltre l'articolo, si arriva alla cessione coatta di cui parlava il collega Becchetti. Quando l'impresa subentrante è tenuta a corrispondere il valore del mercato delle attività e della partecipazione dell'impresa che si dismette, senza stabilire prima il criterio delle autorizzazioni, senza stabilire per legge le caratteristiche di professionalità nelle esecuzioni e senza stabilire un criterio di valutazione all'impresa subentrante, si consegna tutto il pacchetto inerente le attività portuali nelle mani di un ente o di una compagnia.

Comprendo che in questa fase il Governo di centrosinistra abbia fatto riferimento, per la nomina delle autorità portuali, a persone di un certo colore politico ad esso vicino (in alcuni casi si è privilegiata la competenza, e ne do atto, mentre in altri sono stati nominati segretari del sindacato CGIL che non avevano alcuna competenza) ma in futuro, quando mi auguro che l'attuale maggioranza diventerà minoranza, si troverà di fronte questa norma gestita da altre forze politiche.

Invito tutti i colleghi ad una maggiore riflessione perché il Parlamento deve legiferare non a seconda del colore politico ma nell'interesse generale. Il legislatore consegna un porto, con tutti i miliardi che ruotano intorno ad esso, nelle mani di pochissime persone: è una decisione ancora più ampia rispetto alla situazione in cui vi era la riserva portuale.

Rinnovo l'invito a tutte le forze politiche a riflettere ulteriormente su tutto il testo e soprattutto sull'articolo 3.

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

UGO BOGHETTA. Il mio sarà l'unico intervento poiché non intendiamo aderire

all'ostruzionismo del Polo nella discussione degli emendamenti, anche se in questo momento vogliamo fare alcune precisazioni.

Qui si fa sempre richiamo all'Europa e lo stesso onorevole Pisanu ha detto che la situazione dei porti italiani è unica al mondo; il collega Pisanu è sicuramente molto esperto di *par condicio*, ma di porti credo che non sappia nulla, perché non è assolutamente vero, come ben sanno il presidente Stajano e l'onorevole Becchetti che hanno visitato i porti del nord Europa, dove hanno verificato che la gestione del lavoro non è la stessa che propongono di instaurare da noi e non c'è quella liberalizzazione che propongono per l'Italia.

C'è da domandarsi a questo punto perché l'Unione europea addebiti all'Italia una serie di infrazioni per la gestione dei porti e non intervenga in situazioni di maggiore monopolio, come, per esempio, quelle dei porti di Amburgo e Rotterdam. La risposta è che l'Europa interviene contro l'Italia perché è questo ciò che chiedono (in maniera ambigua, a mio parere) le realtà imprenditoriali e padronali italiane. L'Unione europea non può intervenire nei porti italiani in maniera difforme dai porti del nord Europa.

Per quanto riguarda la flessibilità che si vorrebbe introdurre, io credo che la liberalizzazione nei porti significhi concorrenza tra i lavoratori mentre quello che si vuole realizzare è quanto accade nei nuovi porti (per esempio, Gioia Tauro) dove un lavoratore percepisce uno stipendio di poco superiore al milione di lire al mese e dove la ricchezza derivante dai nuovi flussi del traffico non viene impiegata a favore del lavoro perché c'è più lavoro ma meno salario ripartito. Tutto questo va evitato.

Inoltre, vi è la questione della sicurezza: è ormai noto ufficialmente che più flessibilità vuol dire più morti sul lavoro; ve ne sono troppi in questo paese! Dunque, volete lo sviluppo senza ricchezza e con meno sicurezza. È questo che volete, onorevole Stajano? A nostro giudizio, invece, la legge deve essere approvata,

perché prevede la clausola sociale ed il contratto unico dei lavoratori, in modo che essi non si facciano concorrenza tra loro. È per questo che il Polo non vuole che la legge sia approvata.

Signor Presidente, a certi onorevoli che parlano facilmente di liberalizzazione, consiglieri di farlo dopo aver lavorato per un anno in un porto: solo allora, forse, comprenderanno la concretezza della parola liberalizzazione (*Applausi dei deputati dei gruppi misto-Rifondazione comunista-progressisti e misto-Verdi-l'Ulivo*)!

ELIO VITO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ELIO VITO. Signor Presidente, mi sembra che il collega Mammola avesse chiaramente motivato la nostra richiesta di sospensione dei lavori. Essa è dettata, innanzitutto, da evidenti ragioni di buon senso e di funzionamento dell'Assemblea. Siamo quasi arrivati alle ore 19 ed è l'opposizione che sta garantendo il numero legale da stamattina; comprendo che si voglia logorare fino in fondo il senso di responsabilità dei deputati (di maggioranza e di opposizione) fino a dire loro che debbono, ad ogni costo, far mancare il numero legale, in maniera che si possa dire che essi hanno, appunto, fatto mancare il numero legale. Ma se vogliamo arrivare a queste forme di distorsione del confronto parlamentare, che gettano ancora più discredito sul Parlamento, saremo costretti anche a questo.

La richiesta del collega Mammola mi sembrava fosse di buon senso, anche per il fatto che l'esame dell'articolo 3 (al quale è stato presentato il più alto numero di emendamenti) sarà necessariamente lungo e complesso e, pertanto, meriterebbe un'attenzione diversa da quella che riceverebbe ora.

A parte ciò, la richiesta era dovuta anche ad un motivo specifico, al quale credo non possa neanche sottostare l'attuale situazione del Comitato dei diciotto

e della presidenza della Commissione trasporti, che tutti conosciamo e che sarebbe meglio evitare (soprattutto da parte della maggioranza) di strumentalizzare, perché si sono verificate tante altre cose ben più anomale in questa legislatura.

La questione è semplicemente la seguente. Abbiamo chiesto una riunione del Comitato ristretto per poter avere una diversa formulazione dell'articolo 3. Nessuno mette in discussione il fatto che si stia rispondendo ad una direttiva comunitaria; il punto è come si stia rispondendo a quella direttiva comunitaria (è un modo che riteniamo non corretto). Riteniamo vi siano le possibilità ed i modi per farlo, proprio per le ragioni esposte dal sottosegretario, rispetto ai tempi che sono stati fissati, sebbene non si capisca per quale motivo non si possa modificare di due giorni il tempo previsto per l'esame del provvedimento alla Camera, prima che torni al Senato: martedì prossimo, infatti, si dovrebbe concludere l'iter alla Camera e il giovedì successivo al Senato. Quindi, ciò che si chiede — come ha detto anche il presidente Pisanu — è semplicemente che vi sia un confronto parlamentare di merito, al quale la maggioranza ed il Governo non si sottraggano preventivamente, in nome non si capisce di che cosa: di una rinnovata unità con la finta opposizione di Rifondazione comunista (*Commenti del deputato Boghetta*)? Infatti, questo provvedimento è stato sollecitato anche da quella parte.

Signor Presidente, se le occorre, formalizzo la richiesta di sospendere ora i lavori parlamentari, per consentire una nuova riunione del Comitato dei diciotto. A tal fine, non è necessaria la presenza della maggioranza del Comitato dei diciotto; il presidente della Commissione deve dire se ritiene di poter esercitare, o meno, quello che è un suo potere; è chiaro, poi, che se ne assumerà le responsabilità, se di fronte alle richieste provenienti da una parte parlamentare egli ritiene che sussistano le condizioni per poterlo fare. È una sua facoltà convocare il Comitato dei diciotto, se ritiene che ne sussistano le condizioni, senza dover su-

bire pressioni da parte di chi, invece, ritiene (essendo un suo diritto) che quelle condizioni non sussistono.

Signor Presidente, è questa, dunque, la richiesta che nasce da considerazioni di buon senso, ma anche da considerazioni di merito del confronto politico parlamentare, al quale riteniamo che la maggioranza ed il Governo si siano sottratti. Vorremo che si andasse a tale confronto di merito. Se vi è qualcuno che ritiene vi debba essere ad ogni costo la degenerazione del confronto parlamentare, se ne assumerà tutte le conseguenze. Formalizzo, dunque, la richiesta di sospendere qui i nostri lavori per consentire al Comitato dei diciotto un miglior esame dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Onorevole Vito, il punto della situazione è questo: quando viene avanzata una richiesta di sospensione, di stralcio o altro, che comunque riguardi l'ordine dei lavori, il Presidente può, se lo ritiene, interpellare l'Assemblea. Nel caso della proposta dell'onorevole Mammola, io non ho ritenuto di doverlo fare, dopo aver chiesto al presidente Stajano se quella richiesta fosse appoggiata dalle Commissioni. Ciò a norma dell'articolo 86, comma 7, del regolamento, il quale stabilisce che deve essere interpellata la Commissione, nella persona del relatore (in questo caso, essendo due i relatori, ho pensato di interpellare il presidente Stajano), sulle questioni che riguardano l'ordine dei lavori. Ora lei, onorevole Vito, formalizza nuovamente questa richiesta ed io ritengo, dal punto di vista dell'opportunità parlamentare, di non poter entrare nel merito della questione, perché la seduta dell'Assemblea è prevista fino alle 21. Se, invece, vi è una richiesta tecnica da parte dei relatori o dei presidenti delle Commissioni, i quali dichiarino di ritenere necessario riunire il Comitato dei diciotto, la cosa cambia aspetto: però, ribadisco, dobbiamo distinguere le due cose.

Quindi, chiedo nuovamente ai presidenti delle Commissioni o ai relatori se ritengano necessaria la sospensione. Dopo di che, sull'opportunità di continuare o

meno i nostri lavori sentiremo un oratore contro ed uno a favore e voteremo; se invece le Commissioni fanno propria la proposta, allora la conseguenza è automatica.

RENZO INNOCENTI, *Presidente della XI Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENZO INNOCENTI, *Presidente della XI Commissione*. Signor Presidente, il Comitato dei diciotto ha già valutato più volte la possibilità di trovare formulazioni diverse in ordine ai problemi che attengono all'articolo 3, da ultimo proprio nell'esame degli emendamenti che sono stati presentati a questo testo e che stiamo discutendo. Nonostante tutti gli sforzi che abbiamo fatto per cercare di comprendere anche le esigenze di coloro che chiedono modificazioni al testo, il risultato è stato quello di non riuscire a trovare una composizione. Ritengo, pertanto, che non esistano le condizioni per convocare nuovamente il Comitato dei diciotto per tentare di risolvere il problema posto all'attenzione di tutti.

Altra cosa, naturalmente, è chiedere una sospensione dell'esame del provvedimento, ma in tal caso si dica chiaramente che di questo si tratta e si voti in merito a questa richiesta, non a quella relativa alla convocazione di una riunione del Comitato dei diciotto.

PRESIDENTE. Stando così le cose, sulla proposta di sospensione avanzata dall'onorevole Vito darò la parola, ove ne facciano richiesta, ad un oratore a favore e ad uno contro.

GUSTAVO SELVA. Chiedo di parlare a favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUSTAVO SELVA. Signor Presidente, con molta pacatezza avevamo avanzato la proposta di sospendere questa seduta perché vogliamo, con uno sforzo ulteriore,

vedere se sia possibile dare il contributo dell'opposizione al miglioramento di questa legge.

Credo che i nostri emendamenti abbiano dimostrato che vi è una volontà costruttiva, soprattutto in ordine al rapporto dell'Italia con l'Unione europea, quindi il nostro contributo doveva essere apprezzato, presidente Innocenti e presidente Stajano, almeno attraverso la riconvocazione del Comitato dei diciotto. Se questo non è possibile, credo sia opportuno procedere ad una votazione, nella quale ho l'impressione che riusciremo perdenti, ma vogliamo dare la dimostrazione di quanto il nostro contributo nei momenti in cui si determina la volontà decisionale — come vuole, giustamente, il Presidente Violante — vada non in senso ostruzionistico, perché di questo credo non si possa assolutamente parlare, ma nel senso dell'effettiva collaborazione. La risposta da parte della maggioranza è stata quella di far valere la logica dei numeri — che in democrazia indubbiamente contano, questo non lo può escludere nessuno — e non quella di entrare nel merito, anche là dove è sembrato, come nel caso dell'articolo 3, che fossero buone ragioni quelle sostenute dall'opposizione.

Pertanto, proprio per la logica di un lavoro che prevede la collaborazione tra la maggioranza e l'opposizione, voglio dimostrare come, ancora una volta, siate venuti in quest'aula con un provvedimento blindato e attorno ad esso formate uno schieramento numerico che prescinde persino dai motivi per i quali noi abbiamo chiesto una maggiore elasticità.

Questo è lo sforzo a cui noi abbiamo dato vita e che ha trovato un netto rifiuto: ne prendiamo atto, ma non aspettatevi una modifica della nostra posizione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Vito di sospendere l'esame del provvedimento.

(È respinta).

Passiamo ai voti.

PAOLO BECCHETTI. Chiedo di intervenire per dichiarazione di voto sull'emendamento Chincarini 3.3.

PRESIDENTE. Sull'emendamento Chincarini 3.3 sono stati già svolti gli interventi per dichiarazione di voto.

ELIO VITO. È intervenuto il Governo!

PRESIDENTE. Sì, ma anche dopo l'intervento del Governo, sono intervenuti l'onorevole Mammola e l'onorevole Mattioli. Pertanto, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 3.3, non accettato dalle Commissioni né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	289
<i>Votanti</i>	285
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	143
<i>Hanno votato sì</i>	61
<i>Hanno votato no</i>	224

Sono in missione 51 deputati).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Mammola 3.12.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, vorrei ricordare ai colleghi di Alleanza nazionale che, presso la federazione romana, è in corso un'importante riunione e ritengo sia importante che vi partecipino *(Vive proteste dei deputati dei gruppi dei*

Democratici di sinistra-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo).

PAOLO PALMA. Che vergogna, Presidente!

GABRIELLA PISTONE. Devi vergognarti!

PRESIDENTE. Mi sembra del tutto improprio, onorevole Savarese.

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, l'emendamento Chincarini 3.3, sul quale ha ritenuto di non dovermi dare la parola, prevedeva al soppressione dell'articolo che stiamo esaminando. La soppressione dell'articolo 3 del provvedimento avrebbe mantenuto in vita l'attuale articolo 17 della legge n. 84 del 1994, al quale riteniamo di dover apportare una profonda modifica. L'emendamento Mammola 3.12 prevede la soppressione dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994. Questo articolo 17, com'è noto, perché ne abbiamo parlato abbondantemente, disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo. La norma che stiamo approvando, come vedremo esaminando il comma 1 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 3 del provvedimento al nostro esame, consente la fornitura di lavoro temporaneo anche in deroga all'articolo 1 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369: ciò vuol dire che si intende ribadire il concetto che la fornitura di lavoro temporaneo non costituisce reato di caporalato, perché sotto il profilo dei rapporti di lavoro e delle leggi che lo regolano esiste già il pacchetto Treu che disciplina compiutamente e chiaramente la fornitura di lavoro temporaneo. Dov'è la grande anomalia? Emerge dall'esame del comma 6 di questo modificato articolo 17 della legge n. 84 del 1994, sul quale desidero immediatamente intervenire.

La stranezza, l'anomalia, la ridicologine di questo comma 6 riguarda il fatto che le imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo — agenzie o consorzio di imprese che siano — in base al comma 2 dell'articolo 17 dovrebbero avere adeguato personale e risorse proprie, caratteristiche sulla base delle quali si individua l'impresa destinata a fornire questo servizio. A questo punto devo fare un inciso: un'impresa destinata a fornire un servizio in base ad una concessione o ad una autorizzazione non si individua. Possiamo individuare qualcuno al bar, mentre prendiamo un caffè, ma se si parla di procedimento amministrativo credo rappresenti una rozzezza culturale prevedere che un'impresa che sarà destinataria di un'autorizzazione debba essere individuata. Per questo, a mio avviso, si dovrebbe parlare di un'impresa autorizzata o concessionaria. Dopodiché, la chicca. Al comma 6 dell'articolo 17 si dice: se però questa impresa non ha risorse proprie né personale sufficiente, perché per ottenere l'autorizzazione ha raccontato delle bugie, oppure perché vi è uno straordinario picco di lavoro (e di ciò si riparerà al momento dell'esame dell'articolo 5, con riferimento a un'ulteriore proroga cassa integrazione guadagni), allora si può rivolgere ai soggetti abilitati alla fornitura di lavoro temporaneo, in base a quanto previsto dal cosiddetto pacchetto Treu. Il che è una stranezza, una aberrazione mentale. In altre parole vi è una normativa di carattere generale (il pacchetto Treu) che prevede la fornitura di lavoro temporaneo, che è una norma di carattere generale che ha valore in tutto il paese, e dentro i porti dovrebbe valere questo *ius singulare*, per cui alcuni soggetti sarebbero autorizzati a fornire lavoro temporaneo a queste imprese purché abbiano risorse e personale proprio? Insomma caporalato su caporalato! Questa è una grave anomalia, signor sottosegretario, a cui lei deve mettere mano. Si dovrebbe eliminare questa norma e se l'impresa autorizzata non ha il personale adeguato e risorse proprie non può essere considerata tale.

Ciò detto, voterò a favore dell'emendamento Mammola 3.12.

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

DIEGO ALBORGHETTI. La ringrazio, Presidente. Anche in precedenza aveva chiesto di parlare per aderire alla richiesta fatta dagli onorevoli Mammola e Vito, al fine di evitare al Governo di continuare a fare certe figure e di perseverare nell'errore, ma purtroppo non mi è stato consentito.

Il disegno di legge in esame dovrebbe avviare alle contestazioni che sono state sollevate dalla Comunità europea in tema di operazioni portuali e di fornitura del lavoro portuale temporaneo. Il condizionale è d'obbligo in quanto riteniamo che in realtà questo provvedimento governativo non apporta alcun sostanziale elemento di riforma del settore. La Comunità europea ha chiesto di superare la legislazione monopolista e di aprire alla concorrenza, consentendo così agli operatori di accedere al mercato. Tutto ciò è stato puntualmente affermato in linea teorica, ma in pratica si tutelano gli interessi e i privilegi di certe categorie.

Signor Presidente, mi permetto di richiamare rapidamente quella parte della relazione in cui si afferma che l'obiettivo della modifica normativa è quello di assicurare, nell'ambito di ciascun porto, da un lato il massimo di concorrenza tra gli operatori garantendo la libertà di accesso al mercato, e dall'altro la salvaguardia del lavoro, evitando che, in assenza di una precisa disciplina, si vengano a generare forme di concorrenza basate sul mercato del lavoro e non già sull'efficienza imprenditoriale.

Come al solito, si afferma in linea teorica la volontà di aprire al mercato, ma in pratica si introducono norme che fanno dubitare di questa apertura. Per quanto riguarda la parte dell'articolo 3 del disegno di legge, in cui si definiscono le modalità in base alle quali è possibile fornire la manodopera, si passa da un ex

compagnia unica portuale ad una compagnia unica portuale senza risolvere alcunché! Non si capisce per quale motivo l'impresa debba essere una sola. Ancora una volta ci troviamo dinanzi a manifestazioni di volontà (quelle contenute nella relazione) assolutamente condivisibili, ma dalla lettura di alcuni passaggi della norma si capisce che esse si concretizzano in maniera differente.

Inoltre il disegno di legge in esame disciplina la fornitura del lavoro temporaneo. Questo istituto è già stato disciplinato con la legge del 24 giugno 1997, n. 196. Sarebbe stato quindi più opportuno modificare una legge già esistente piuttosto che farne un'altra che creerà certamente dei problemi sotto l'aspetto della certezza del diritto.

Riteniamo quindi che tutto ciò non soddisferà le esigenze del libero mercato e soprattutto non potrà determinare lo sviluppo dei porti, che consentirebbe all'Italia, che ha 8 mila chilometri di coste, di competere soprattutto con i paesi del nord Europa. A dire il vero siamo convinti che questo provvedimento costringerà la Comunità europea ad avviare l'ennesima procedura di infrazione nei confronti dell'Italia. Il che vorrebbe dire un blocco della portualità italiana a causa della *vacatio legis*, in quanto la legge approvata dal Parlamento verrà sospesa a seguito, come ho appena detto, dell'avvio di una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea.

Per questi motivi ci saremmo augurati che il Governo accettasse una sospensione dei lavori per rivedere l'articolo 3 che, purtroppo, ci farà fare brutte figure in Europa: ma questo Governo probabilmente preferisce fare brutte figure anziché mettersi in regola.

ALESSANDRO RUBINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. A che titolo?

ALESSANDRO RUBINO. Prima di procedere alla votazione chiedo che sia di-

sposto il controllo delle tessere (*Applausi polemici dei deputati del gruppo di Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Sta bene.

Prego i deputati segretari di procedere al controllo delle tessere di votazione (*I deputati segretari ottemperano all'invito del Presidente*).

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Mammola 3.12, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Vi sono colleghi che non hanno votato? Onorevole Gasparri, onorevole Bocchino, onorevole Conti? Vi sono altri colleghi? L'onorevole Moroni ha votato, ma i voti non sono sufficienti.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera non è in numero legale per deliberare.

Pertanto, a norma del comma 2 dell'articolo 47 del regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

La seduta, sospesa alle 18,55, è ripresa alle 19,55.

PRESIDENTE. Dovremmo ora procedere nuovamente alla votazione dell'emendamento Mammola 3.12, nella quale è precedentemente mancato il numero legale. Tuttavia, apprezzate le circostanze, rinvio la votazione ed il seguito del dibattito ad altra seduta.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che nella seduta di oggi, mercoledì 7 giugno 2000, in sede legislativa, la V Commissione perma-

nente (Bilancio), ha approvato il seguente disegno di legge:

« Concessione di un indennizzo ad imprese italiane operanti in Nigeria » (6498).

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:

Giovedì 8 giugno 2000, alle 9,30:

(ore 9,30 e ore 15)

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — Interpellanze urgenti.

La seduta termina alle 20.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. PIERO CARONI

Licenziato per la stampa alle 21,20.