

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

10° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 2 MARZO 1993

Presidenza del Vice Presidente FABRIS
indi del Presidente FRANZA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

«Riforma dell'ordinamento portuale» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«Disposizioni in materia di ordinamento portuale» (749)

(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE:

- Fabris (DC) Pag. 2, 6, 17
- Franza (PSI) 21, 24, 26

CAPPELLI (Lega Nord) 8

COVELLO (DC) 25

FAGNI (Rifond. Com.) 9, 20

GIOVANNIELLO (DC), relatore alla Commissione 19, 20

NERLI (PDS) 2, 6, 7 e passim

PISCHEDDA (PSI) 14, 16

SARTORI (Rifond. Com.) 25

TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile 7, 21, 24 e passim

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«**Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale**» (578)

«**Riforma dell'ordinamento portuale**» (652), d'iniziativa del senatore Rognoni e di altri senatori

«**Riclassificazione dei porti e riordino delle gestioni portuali**» (665), d'iniziativa del senatore Fagni e di altri senatori

«**Disposizioni in materia di ordinamento portuale**» (749)
(Seguito della discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge n. 578, n. 652, n. 665 e n. 749.

Riprendiamo la discussione congiunta, sospesa il 16 febbraio scorso.

Prima di aprire la discussione sul testo unificato predisposto dal senatore Giovanniello, mi corre l'obbligo ancora una volta di ringraziare il relatore per il suo prezioso e intelligente lavoro, che certamente ci consente di affrontare in termini molto concreti, ma anche apprezzati da tutte le parti, questo difficile tema.

Dichiaro aperta la discussione sul testo unificato predisposto dal relatore.

NERLI. Signor Presidente, non voglio ripercorrere tutto il dibattito che abbiamo svolto in questi mesi; fra l'altro, per un quadro ordinato della nostra posizione, vorrei rimandare anche alla relazione che accompagna il nostro disegno di legge.

Desidero innanzitutto dire che è stato importante giungere al superamento della situazione che si era creata inizialmente con la presentazione, da parte del Governo, dei decreti-legge sul lavoro portuale. A questo proposito voglio dare atto allo stesso relatore di essersi adoperato perchè, come molti colleghi della Commissione di varie parti politiche chiedevano, si realizzasse una disciplina dell'intera materia della portualità.

Prima di entrare nel merito di alcune questioni principali (altri miei colleghi interverranno nella discussione sulla proposta del senatore Giovanniello, che rappresenta un tentativo di unificazione dei testi), vorrei fare brevemente alcune considerazioni di ordine generale.

Io credo che sia giusto (tutti lo abbiamo sottolineato) sostenere che siamo di fronte a uno stato di sofferenza del sistema della portualità

italiana nei confronti degli altri sistemi dell'Europa e che c'è un ritardo di programmazione complessiva da parte del nostro paese.

Io mi pongo questo problema a partire da una domanda: il sistema della nostra portualità può essere definito davvero un sistema? Se per sistema si intende un insieme di parti interconnesse, io credo che quello della portualità, rispetto al sistema dei trasporti nazionali, un sistema non lo sia. Voglio evidenziare subito questo aspetto perchè è abbastanza determinante per trovare quell'equilibrio necessario a ragionare su tutti gli aspetti della questione, accantonando un po' quelle forzature iniziali che pretendevano di far ricadere sulla riserva di lavoro portuale i guai del sistema portuale italiano nonchè dell'insieme del sistema dei trasporti.

Nelle molte audizioni che abbiamo tenuto in questi mesi, da un po' tutte le parti ci si è lamentati di molte cose e non solo della questione della riserva di lavoro, che io, fra l'altro (lo dico molto francamente), non vedevo e non vedo come il problema principale della portualità italiana. Abbiamo visto che c'è una situazione internazionale ormai mutata rispetto a quella presa in considerazione poco tempo fa; io l'ho riscontrato anche, nell'esigenza di documentare me stesso, leggendo, per esempio, alcuni dati forniti dalla Commissione del Parlamento europeo che lavora su questa materia: c'è un mutamento della situazione fra le banchine del Mediterraneo e quelle del Nord Europa che ci impone di incominciare a ragionare in maniera un po' meno schematica, un po' meno unilaterale su come affrontare la questione della portualità nel nostro paese.

La settimana scorsa, quando abbiamo tenuto l'audizione dei rappresentanti della Confitarma e dei sindacati dei lavoratori portuali, si è detto che la riapertura del canale di Suez ha comportato, in quest'ultimo periodo, un incremento dei flussi: questo determina nuove condizioni per i porti del Mediterraneo e quindi anche per i porti italiani nonchè per le relazioni con i porti del Nord Europa; se si pensa anche allo sviluppo che hanno avuto le metodologie di uso dei *jumbo containers* rispetto ai *full containers*, si suppone che il Mediterraneo, anche per le caratteristiche tecniche del trasporto attraverso questi mezzi, possa riassumere non dico la centralità assoluta, ma certamente una maggiore centralità rispetto al recente passato.

Se si attua un'azione combinata sul piano nazionale ed europeo, si potrebbe verificare uno di quei momenti in cui la politica dell'offerta può far premio su quella della domanda. A tale scopo però è necessaria una concorrenza che da sè orienti l'organizzazione dei porti e quindi dei servizi che devono essere erogati. Al tempo stesso l'offerta deve essere organizzata in modo tale da permettere la conquista di nuove posizioni al sistema nazionale della portualità.

Se questo ragionamento ha un fondamento, credo si debba necessariamente intervenire su più versanti: le attrezzature portuali, i mezzi di trasporto e i moduli organizzativi. Occorre affrontare l'insieme delle problematiche e abbandonare definitivamente le posizioni che abbiamo dovuto constatare in occasione di audizioni da noi tenute. Mi riferisco a quello che mi è sembrato un accanimento strumentale sulla riserva delle compagnie di lavoro portuali.

Sappiamo anche che la produttività del sistema globale del Nord Europa si assicura il 50 per cento della domanda che dovrebbe essere

rivolta ai porti del Mediterraneo. Una risposta valida - ripeto - sta nel risolvere i problemi relativi alle attrezzature portuali, ai mezzi di trasporto, ai moduli organizzativi, ma è chiaro che questo tentativo di rivolgere ai porti del Mediterraneo una domanda presumibilmente crescente (qualcuno ha stimato l'aumento intorno a un valore del 2 per cento annuo) non è legato solamente agli elementi sopra richiamati. Per fortuna è presente il Ministro dei trasporti, oltre che della Marina mercantile, perchè dobbiamo ricordare l'importanza dell'adeguamento complessivo dei sistemi di trasporto al fine di potenziare appunto il trasporto combinato. È necessaria una programmazione del trasporto combinato, considerando la ferrovia (magari integrata con i sistemi europei regionali e subregionali), il trasporto su gomma e il cabotaggio. Non possiamo fare a meno di tenere presente che la partita si gioca su queste interconnessioni.

Se non vogliamo che rimanga lettera morta quel timido tentativo avviato nel 1988 con il piano regionale dei trasporti e se non vogliamo lasciar cadere il dibattito che si è iniziato da tempo sul sistema dei trasporti, dobbiamo pensare a una soluzione complessiva e combinata. Per questo considero sia stato giusto e importante - quasi un atto dovuto - abbandonare la strada del decreto-legge sui lavoratori portuali. Bisogna infatti essere conseguenti nell'affrontare questa fase della discussione e del confronto sul disegno di legge al nostro esame. Essere conseguenti significa adottare determinate scelte sull'utilizzazione del territorio ove insiste l'insediamento portuale, sull'utilizzazione delle risorse finanziarie, sulla distinzione - come sottolinea anche il relatore Giovanniello - tra programmazione e gestione delle infrastrutture, sull'utilizzazione e il rispetto delle risorse umane professionali, sull'orientamento dello sviluppo tecnologico, sull'ampliamento e la modernizzazione dei mezzi e sull'incremento delle misure di sicurezza nei luoghi di produzione, nella fase di erogazione dei servizi e nei confronti degli utenti sia del servizio passeggeri che del trasporto merci.

Passando ad altra questione, ritengo opportuna una legge che garantisca il decentramento dei centri decisionali, che non possono essere ricondotti solo alla volontà dell'Esecutivo. È necessaria una maggiore responsabilità nei soggetti pubblici e privati locali, a partire dalle autorità portuali. Su questo terreno, credo che nel testo unificato proposto dal relatore vi siano troppi rinvii alla volontà del Governo in ordine alla definizione di questioni inerenti all'organizzazione delle imprese, alla loro regolamentazione e così via. Su questo punto dobbiamo compiere un ulteriore sforzo per dare il segno di un nuovo indirizzo, che veda una programmazione a livello nazionale, ma che trasferisca mezzi, risorse e fiducia ai soggetti pubblici e privati a livello locale.

L'organizzazione esistente deve essere trasformata per realizzare un nuovo assetto del sistema portuale e non deve avere come fine una liberalizzazione senza regole. Non si tratta solo di un problema di principi, perchè ritengo che certe scelte non sarebbero nemmeno efficaci. Non avrebbe senso eliminare dei monopoli, che comunque non avevano scopo esclusivo di lucro e non erano rivolti a consolidare posizioni di potere e di predominio tali da influire sulla società

organizzata e sullo Stato in maniera negativa, sostituendoli con altri monopoli, magari privati e quindi senza regole, liberi di non sottostare a una disciplina di programmazione che invece sarebbe necessaria.

I lavoratori devono essere considerati nella loro qualità di risorsa del sistema e non come un semplice peso, un esubero da collocare in qualche modo. Sono invece una risorsa da cui attingere, perchè la soluzione dei loro problemi rappresenta un passaggio ineludibile e indispensabile della riforma dei porti.

Su questi problemi vorrei soffermarmi brevemente. La prima questione, quella di una minore centralizzazione e di un maggiore rimando alla responsabilità territoriale, credo che per un verso sia stata affrontata bene nella discussione e in questa conclusione parziale rappresentata dal testo unificato, laddove si parla di un'autorità portuale non organo dello Stato ma ente pubblico. A mio parere sarebbe stata più completa l'operazione se si fosse parlato di ente pubblico economico, ma non voglio ora tornare su questo aspetto.

In parte è stato affrontato e risolto il problema riguardante l'impatto con il territorio degli insediamenti portuali con l'ipotesi riguardante i piani regolatori, anche se farei uno sforzo ulteriore di snellimento della procedura che viene prevista; infatti, dal momento che siamo tutti convinti e d'accordo che un piano regolatore portuale deve rispondere a quelli territoriali, io credo che meno orpelli mettiamo intorno a questa affermazione, a questa scelta e meglio è. La senatrice Fagni parlava di un labirinto inestricabile; ma, al di là della formulazione proposta, credo sia importante che vi sia una norma che stabilisca che i piani regolatori portuali sono all'interno dei piani regolatori territoriali. Però renderei molto più simile alla vigente legislazione la questione dei piani regolatori.

Fra l'altro, credo che dovremo affrontare alcune questioni che, seppur particolari, riguardano le modifiche che questa legge provoca. Mi riferisco per esempio all'aeroporto di Genova: nel momento in cui si dice, giustamente, che i piani regolatori sono attinenti solo alle operazioni portuali con annessi e connessi, l'aeroporto viene escluso, ma dovremo pur definire a chi passa la proprietà, se alla regione, al comune o ad altri, dovremo vedere bene cosa accade. Per inciso aggiungo che io credo che la proprietà demaniale dovrebbe essere trasferita alla regione che dovrebbe esercitare la gestione dell'aeroporto, altrimenti questo problema rimarrà «appeso in aria». Attualmente l'aeroporto è nel consorzio del porto, ma dovrà pur essere normato in qualche modo: non so se con una legge o con un decreto apposito, ma è chiaro che la questione andrà disciplinata. Su questo aspetto eravamo tutti d'accordo fin dall'inizio, ma strada facendo non lo abbiamo precisato.

Il secondo gruppo di questioni cui mi riferivo riguarda la trasformazione delle compagnie portuali, degli enti, delle aziende.

Per quanto riguarda la trasformazione delle compagnie, io credo sia importante che la normativa che emaneremo sia chiara, leggibile sia rispetto alle conseguenze della trasformazione sia rispetto al sistema che si mette in piedi. Noi abbiamo ragionato, nel confronto che abbiamo avuto, sull'esigenza di creare certezze e di gestire una fase di transizione. Ora, io credo che la certezza debba essere quella che le

compagnie portuali possono trasformarsi in imprese o in cooperative di gestione dei servizi; tale dev'essere la certezza che noi diamo alle compagnie, stante il fatto che pare essere questa, almeno per la maggioranza delle compagnie che si sono espresse anche in consultazioni, l'unica soluzione accettabile, plausibile rispetto al fatto che le compagnie sono nate con una legge e che non si possono semplicemente liquidare. Sono un pezzo di storia dei porti italiani. La certezza vuol dire la garanzia che la trasformazione in imprese, in cooperative o in società di servizi per l'offerta di manodopera non sia una finzione ma sia un qualcosa che consente di gestire la trasformazione: questo credo sia il primo punto.

Ritengo che lo stesso discorso valga anche per la trasformazione degli enti e delle aziende. Noi avevamo ipotizzato che tutti i patrimoni, uomini, donne, mezzi delle aziende e degli enti fossero trasferiti all'autorità portuale e da questa, poi, alle nascenti società. Credo che, anche se questo passaggio fosse fatto attraverso la figura del presidente dell'autorità portuale, che ha compiti commissariali, si dovrebbe seguire il principio di evitare una sorta di superfetazione di imprese che nascano attraverso una pura e semplice trasformazione dell'esistente; penso che si debba andare a riversare le risorse e i mezzi che esistono degli enti o delle aziende, dei gruppi portuali verso chi vuol fare imprese, escludendo una trasformazione pura e semplice degli stessi enti o aziende attuali. Secondo l'attuale formulazione forse l'intenzione non è quest'ultima, ma potrebbe essere una conseguenza. Attraverso i mezzi degli attuali enti e aziende, si può provvedere alla gestione di servizi generali, e quindi creare le condizioni perchè poi la libera concorrenza si sviluppi nel porto. Occorre far affluire tali beni verso le nuove costituende società altrimenti non avremo quella fluidità della concorrenza che deve nascere nel porto, ma un cambio di nome degli attuali enti o aziende dei mezzi meccanici, non quel quadro che noi vorremmo realizzare.

Vi è altresì il problema del lavoro e dei lavoratori da considerare come risorsa e non come peso, come esubero. Io credo che tale affermazione sia accolta nella formulazione del testo, anche se sarebbero opportune ulteriori precisazioni sulle modalità di gestione di una fase di transizione.

Io ritengo (ma mi pare opinione comune) che ci si debba riferire a tutti i lavoratori che operano nei porti: questo vuol dire che si parla anche di tutti coloro che sono attualmente per esempio, alle dipendenze di imprese nate magari con la partecipazione dei consorzi, degli enti, delle aziende; e ci sono porti dove queste aziende sono nate e quindi si parla di tutti i lavoratori che sono conseguenza della vecchia organizzazione portuale.

PRESIDENTE. Anche quelli delle società fatte sorgere negli ultimi due, tre mesi.

NERLI. No, signor Presidente. Resta fermo però il fatto che, su questo aspetto, elementi di retroattività possano essere previsti. Lo dico anche perchè, da poche conoscenze che ho e che mi sono state riferite in questi giorni, mi risulta per esempio che nel porto di Trieste in questa

settimana è cambiato molto: anche in questo caso vorrei capire cos'è successo dopo che il Ministro e il direttore generale del Ministero ci avevano detto che non si sarebbe toccato nulla, che addirittura avrebbero emanato una circolare, sulla quale avevamo discusso, per disporre di fermare tutto; mi risulta che il sottosegretario Camber abbia dato concessioni a diverse aziende anche con modalità non del tutto chiare e trasparenti. Da questo punto di vista si possono prevedere dei termini temporanei fissati in modo da determinare la situazione di partenza.

Detto questo, per creare condizioni di certezza e di garanzia sia per i lavoratori delle compagnie portuali, sia per coloro che dipendono dalle compagnie consortili, credo dovremmo compiere un piccolo sforzo rispetto alla formulazione del testo che ci è stata proposta. In proposito suggerisco due diverse ipotesi. In primo luogo, si potrebbe prevedere che le autorità portuali non autorizzeranno, per la prima fase di vigenza della legge, vale a dire per i primi cinque anni, la formazione di altre cooperative o società di servizi di manodopera.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Dovrebbe restare tutto fermo per cinque anni?

NERLI. Dovrebbe restare tutto fermo salvo che nei porti in cui tutti i componenti dell'autorità portuale, quindi anche i rappresentanti delle imprese che nascono dalla trasformazione delle compagnie portuali, non ritengano sia possibile operare prima del tempo e dunque autorizzare la formazione di cooperative e società. Ciò si determinerebbe nel caso in cui si fosse già verificato uno sviluppo tale da consentire la nascita di cooperative e società di quel tipo. In questo modo si supera il rischio di considerare la scelta in questione come costituzione di una nuova riserva. Ovviamente le cooperative di manodopera che verrebbero così a formarsi non dovrebbero essere private, ma dovrebbero invece essere poste sotto il controllo dell'autorità portuale. Del resto la normativa CEE deve essere considerata sempre valida e non è corretto pensare diversamente nel caso del cabotaggio rispetto alla creazione di compagnie portuali. È stato giusto chiedere un prolungamento della riserva per il cabotaggio? Bene, ma allora non si capisce perchè non si possa pensare a un'ipotesi simile per le compagnie portuali, almeno per gestire questa fase di trasformazione.

Per quanto riguarda i lavoratori dipendenti dei consorzi, credo si possa immaginare che una parte di essi passi alle dipendenze dell'autorità portuale e delle società dei servizi generali (sempre che vengano costituite, perchè non sono obbligatorie), mentre la rimanente, invece di modificare a tutti gli effetti il proprio *status* assumendo quello di dipendenti privati, potrebbe, per i primi cinque anni di vigenza della legge, rimanere alle dipendenze dell'autorità portuale, ma distaccata presso le nuove società. Tutte le procedure di mobilità verrebbero messe in atto senza nuovi oneri a carico delle imprese o dello Stato. Gestendo con tranquillità questa indispensabile risorsa rappresentata dalla forza lavoro, creando un clima di collaborazione nella fase di trasformazione e non di conflittualità e di resistenza, si otterranno sicuramente risultati migliori.

Non credo che queste ipotesi comportino maggiori oneri, nè intralci alla trasformazione; anzi credo determineranno un atteggiamento complessivo nei porti di sostegno alla trasformazione. Non si tratta di modifiche stravolgenti, ma questi suggerimenti consentirebbero di evitare l'andamento a cui stiamo assistendo, per cui tutti promettono che i lavoratori rimarranno pubblici e otterranno il distacco, ma poi in sede legislativa le stesse promesse spariscono. Potremmo insomma prevedere una fase di transizione anche per i lavoratori e otterremmo una partecipazione attiva alla trasformazione da parte dei soggetti interessati.

Alla presenza del sottosegretario Camber, nel corso di una passata seduta, avevo citato la famosa pubblicità del vecchio «Carosello», nella quale si diceva: «Sì vabbè, ma Lancillotto?» Mi riferivo all'articolo 24 che è ancora da scrivere, sebbene riguardi proprio la copertura finanziaria del provvedimento. Mi piacerebbe sapere come il Governo intende sciogliere questo nodo, in cui sta proprio la possibilità o meno di varare la riforma.

Vorrei infine ringraziare gli uffici della Commissione per il lavoro svolto durante questi lunghi mesi.

CAPPELLI. L'ultima parte delle proposte avanzate dal senatore Nerli credo meriti una certa attenzione per verificarne la percorribilità. Mi sembra che comunque il testo unificato proposto dal relatore rappresenti un buon provvedimento. Esprimo quindi al relatore, a nome del mio Gruppo, l'apprezzamento per il lavoro di «cucitura» che ha saputo mettere in atto in questi mesi. Tuttavia, nel suo testo vi sono alcuni passaggi che non riteniamo condivisibili. Mi riferisco all'eccessivo accentramento decisionale e al troppo elevato numero di autorità portuali, anche se siamo convinti che il meccanismo del mercato opererà una selezione.

Questi aspetti negativi però non possono modificare un giudizio complessivamente positivo che intendiamo esprimere, sia pure con qualche riserva, perchè comunque siamo in vista di una liberalizzazione del settore che porterà giovamento a tutti gli operatori portuali.

Ho solo pochi rilievi da fare. Ne ho già parlato con il relatore e li considero tanto qualificanti da modificare, al limite, la posizione del mio Gruppo: mi riferisco in particolare all'emendamento sugli eventuali prepensionamenti. Vorrei sottolineare che, a nostro avviso, i diritti acquisiti, cioè quelli che noi riteniamo tali con il raggiungimento dei limiti posti dalla legge n. 58 del 1990, devono, in vista dei futuri prepensionamenti (se e quando ci saranno), essere mantenuti in via prioritaria. Tra l'altro, questa ci sembra una cosa del tutto legittima e fondamentale.

Il secondo rilievo, sempre in materia di lavoratori portuali, è che le priorità nelle assunzioni da parte delle imprese vanno estese anche ai lavoratori delle compagnie e dei gruppi portuali e non solo (come appare nell'articolato) ai dipendenti degli enti. Comunque, anche questo rilievo è stato oggetto di un emendamento che abbiamo già presentato.

Ho letto e riletto l'articolato predisposto dal relatore e mi sembra che da questo si evinca che tutti i porti un domani, quando la legge sarà

promulgata, dovranno dotarsi di un nuovo piano regolatore, mentre questo non è quanto prevedeva lo spirito della legge nel quale, credo, ci siamo mossi. Ritengo pertanto che sia necessario dire chiaramente che, laddove sono vigenti i piani regolatori portuali approvati con decreto ministeriale, questi restano in vigore fino ad un loro aggiornamento, eventualmente da condursi con le regole previste all'articolo 4 del testo unificato.

Vorrei fare un'ultima osservazione sui trattamenti di fine servizio, perchè nel corso della discussione che si è sviluppata in questa Commissione mi è sembrato che tutto sommato le idee non fossero molto chiare; infatti, sembrava che ci fossero sostanzialmente compagnie che avevano espletato i loro obblighi e altre che non lo avevano fatto. Vorrei ricordare che esiste una normativa sui trattamenti di fine servizio che è molto precisa: nel 1981 venne istituito un fondo apposito, con una legge del 1983 furono apportate delle modifiche; poi, con circolare del 27 marzo 1984, si avocavano al fondo globale tutti gli accantonamenti delle compagnie. Questo fondo è stato soppresso con la legge n. 58 del 24 marzo 1990; quindi, solo a seguito di tale legge le compagnie devono essere ritenute responsabili dei mancati accantonamenti per i trattamenti di fine servizio, mentre è lo Stato che deve rispondere per il pregresso.

Un'ultima cosa desidero far notare al Ministro. In questi giorni è apparsa notizia sulla stampa degli aiuti CEE che potrebbero arrivare alle compagnie; per esempio, il porto di Genova è inserito all'interno dell'obiettivo 2 della Comunità. Quindi, occorrerebbe espletare le pratiche necessarie per l'accesso a questi finanziamenti; siccome non si è ancora parlato di quella che pare sia la nota dolente di una certa gestione, sarebbe interessante sapere se il Ministro sa qualcosa di questi fondi e come eventualmente li si vuole utilizzare.

FAGNI. Signor Presidente, ho ascoltato attentamente i colleghi che sono intervenuti prima e devo dire che mi fa piacere sentire che c'è un impegno e un sostegno soprattutto in direzione del lavoro, che peraltro mi sembrava ci fosse stato in tutti i vari passaggi che ha conosciuto questo disegno di legge. Spesso, come i fiumi carsici, si interrava per poi riemergere in altri momenti.

A me pare che in questo momento uno dei problemi grossi, anzi, direi grossissimi che attanagliano il nostro paese e non solo il nostro sia quello del lavoro. La disoccupazione in Spagna sta raggiungendo il 20 per cento come dato nazionale; leggendo le *Gazzette Ufficiali* della Comunità europea, si scopre che la Comunità stessa non solleva obiezioni per gli aiuti ai paesi della Comunità come qualcuno ha più volte affermato, mentre, per esempio, solleva molte più obiezioni nei nostri confronti quando ci muoviamo per affrontare le crisi industriali, commerciali e occupazionali.

Credo sia giusto che al centro di questa nostra proposta di legge ci sia il problema del lavoro. Lo dico alla Commissione perchè poteva sembrare, all'inizio di questa discussione, quando alcuni di noi hanno presentato i propri disegni di legge, che alcune forze politiche avessero in mente la tutela incondizionata di determinate categorie e, non dico il disinteresse, ma quanto meno la sottovalutazione di altre. Lo dico al

Ministro, lo dico ai colleghi: la nostra preoccupazione fondamentale è la tutela del lavoro, di tutto il lavoro.

Ora, non sembri che io voglia «annacquare» il discorso. Ho visto ieri sera e ho letto oggi sulla stampa rispettivamente il faccia a faccia che al programma «Mixer» il conduttore Gianni Minoli ha avuto con il presidente della Confindustria, Abete; in alcune considerazioni di quest'ultimo (un'intera pagina di un quotidiano che ho conservato) io ho risentito qualcosa che ho udito anche in quest'Aula quando, all'inizio, parlando della riforma delle gestioni portuali, si diceva che dovevamo creare il porto delle imprese, dimenticando o mettendo in seconda, se non in quarta o quinta fila, il porto o i porti che dovevano recuperare lavoro e competitività e dimenticando che per avere lavoro e competitività si devono tenere in considerazione i soggetti che possono produrre questi elementi e che sono le imprese, ma anche quella forza lavoro che, o sotto forma di impresa o di lavoro più complesso e servizi o di mera prestazione d'opera, è quella che consente anche alle imprese di poter lavorare e di entrare in concorrenza e in competitività.

Devo dare atto al collega Giovanniello di aver tenuto in considerazione anche le opinioni degli altri, e questo mi sembra il punto fondamentale del confronto. Certo è che nel testo unificato, purtroppo, si nota ancora una volta una sottovalutazione del problema del lavoro; tant'è (lo diceva il collega Nerli) che non tutti quelli che sono, diciamo, sopravvissuti alla falce che ha caratterizzato la diminuzione del lavoro nei porti in questi 8-10 anni, troveranno una collocazione.

Il problema iniziale, e anche quello che ha caratterizzato il passaggio da alcune proposte precedenti a quella di oggi, era se, in una fase di transizione, si dovesse o meno essere un po' più garantisti nei confronti di coloro che in questo momento si trovano a lavorare dentro il porto: ebbene, a me pare che ciò che è emerso sia una diminuzione delle garanzie. Mi rendo conto, signor Ministro, che ci sono state (lo abbiamo sentito anche quando abbiamo tenuto le audizioni) delle forti pressioni da parte dell'imprenditoria e dell'utenza portuale, degli armatori, di tutti coloro i quali sono soggetti importanti, ma che ritengo anche facciamo una difesa molto forte dei loro interessi. Mi pare, appunto, che ci sia una sempre minore garanzia nei confronti dei lavoratori e quindi la non accettazione di una fase transitoria un poco più lunga che consenta di andare poi a regime e ad una sistemazione dei lavoratori del porto.

In questo disegno di legge, signor Ministro, come hanno rilevato anche altri colleghi, vi sono moltissimi riferimenti a decreti ministeriali e interministeriali che dovrebbero essere necessari per l'applicazione di singole parti del provvedimento, per cui a mio parere si complica eccessivamente la realizzazione del progetto qui contenuto. Inoltre, mi sembra che lo stesso relatore (il collega Giovanniello mi corregga se sbaglio) abbia sottolineato l'esigenza di sciogliere ancora alcuni nodi importanti; per cui, prima di esprimere un giudizio definitivo, vorrei capire l'autentica natura di questo provvedimento. Mi sembra che ancora oggi certi problemi non siano stati risolti.

Mi riferisco in primo luogo alla copertura finanziaria, che dovrebbe essere assicurata dalle disposizioni contenute nell'articolo 24. Qualun-

que sia la sorte dei lavoratori portuali e indipendentemente dalle trasformazioni previste e quindi dalla dipendenza da società, consorzi o compagnie, sarà comunque necessario disporre delle risorse finanziarie per il loro trattamento, senza dimenticare ovviamente anche quello di *fine rapporto o di fine servizio*.

In questo campo inoltre è necessario introdurre elementi di maggiore chiarezza. Alcuni lavoratori, infatti, avendo terminato anticipatamente il loro rapporto di lavoro per cause di invalidità, ricevono una parte del loro trattamento pensionistico dall'INPS e quindi dal sistema di previdenza generale, mentre un'altra parte viene loro versata mediante assegno *ad personam*. Vi sono anche molte altre forme diversificate di trattamento previdenziale ed assistenziale riguardanti i lavoratori portuali. Di conseguenza, prima di definire quale sarà il trattamento dei lavoratori portuali a regime, quindi una volta entrata in vigore la riforma, occorrerà introdurre elementi di chiarezza sulla situazione attuale. È inutile stabilire che i lavoratori non potranno trasferirsi in massa nelle nuove imprese o che avranno la stessa base contrattuale dei lavoratori edili. L'importante è che abbiano un trattamento previdenziale e assistenziale assimilabile a quello di tutti gli altri lavoratori. Si tratta di un nodo da sciogliere in via preliminare e prioritaria; in questo senso bisogna fare di necessità virtù, in modo da non creare nuovi problemi prima ancora dell'approvazione di questo provvedimento.

Spesso circolano voci che attribuiscono agli uni o agli altri le responsabilità dei ritardi e delle opposizioni alla riforma. A volte ho ricevuto telefonate che chiedevano conferma sui lavori della Commissione e in particolare su un eventuale nostro ostruzionismo nei confronti del disegno di legge in esame. La ragione di questa opposizione starebbe nella difesa da parte nostra di una riserva del lavoro portuale. In realtà, aver difeso alcuni istituti, non significa non aver avviato il confronto o aver fatto saltare alcuni accordi per testardaggine pura e semplice. Prima di scendere nei dettagli, ricordo che alcuni problemi sono rimasti irrisolti perchè ancora in attesa di una risposta da parte del Ministero del tesoro o della marina mercantile. Se quei nodi saranno sciolti, potremo andare avanti, ferma restando la questione della sicurezza del lavoro e del salario; ma comunque, prima di procedere nella discussione, dobbiamo risolvere il problema della copertura finanziaria.

Dobbiamo peraltro dare atto agli uffici della Commissione di averci fornito tutti gli strumenti necessari per fare un confronto con la situazione degli altri paesi della Comunità europea. Quando si parla di riforma della gestione portuale, di concorrenza e di efficienza, ci si riferisce sempre alla situazione della Comunità europea, alla realtà di porti come Anversa, Rotterdam e Amburgo. Ho letto i documenti relativi ai famosi *pool* di lavoratori portuali negli stati del Nord Europa. Ebbene, a parte le autorità che hanno natura istituzionale, come ad esempio gli enti locali a cui in alcune città è affidato il governo della portualità, mi sembra che comunque sia prevista una riserva del lavoro portuale. Ad esempio, nel porto di Anversa il lavoro portuale è regolamentato dal *port labour act*, il quale prevede proprio la riserva dello stesso lavoro portuale.

Il collega Nerli nel corso del suo intervento ha sostenuto che si è cercato di attribuire alla riserva del lavoro portuale la causa prima, o comunque la maggiore, del dissesto dell'economia dei porti italiani. In altri termini le diseconomie dei porti sono state attribuite a quella sorta di posizione dominante assunta dalle compagnie e dai gruppi portuali. Tuttavia, dobbiamo riconoscere che la riserva del lavoro portuale è prevista anche in alcuni paesi della Comunità europea e allora non capisco perchè venga così denigrata solamente in Italia.

Leggendo la *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea dell'11 febbraio 1993, ho notato che lo Stato italiano ha concesso sostanziosi aiuti finanziari al gruppo Fiat per la realizzazione di investimenti nel Mezzogiorno. Ora, il gruppo Fiat è privato e non pubblico; quindi il ministro Baratta non potrà privatizzarlo. Inoltre, questo gruppo ha chiesto allo Stato italiano aiuti consistenti in diverse forme. Mi sembra allora importante citare questo caso perchè potremmo ricorrere allo stesso tipo di aiuti per agevolare o favorire nuovi assetti organizzativi nell'ambito del lavoro portuale.

Tra gli aiuti richiesti si parla di sgravi fiscali e sociali ammontanti complessivamente a 1.782 miliardi di lire italiane, che prevedono l'esenzione dall'IRPEG per i primi dieci anni dopo il conseguimento della redditività. Mi fermo qui perchè chi vuole può anche consultare la *Gazzetta Ufficiale*. Si fatica invece a pagare alcuni debiti pregressi delle compagnie, dei consorzi, degli enti, i quali potrebbero in questo modo riprendersi.

Ha ragione il collega Cappelli quando dice che i debiti per gli accantonamenti del trattamento di fine rapporto non possono essere fatti risalire ad anni troppo lontani, bensì in epoca recente, da quando l'abolizione del fondo globale ha messo le compagnie in condizione di dover accantonare questi fondi. Se veramente vogliamo consentire la ripresa del funzionamento dei porti, agevolare la trasformazione delle organizzazioni portuali (come vengono chiamate), cioè dei consorzi, delle aziende, dei gruppi, delle compagnie portuali, in società ed imprese, in modo da dire alla fine che avremo il porto delle imprese, alcune nate subito come imprese, altre come frutto di trasformazione, se vogliamo ottenere questo, dobbiamo consentire una condizione di parità.

Sia chiaro che io, dicendo queste cose, non faccio la difesa d'ufficio di nessuno; se c'è stata una cattiva amministrazione del lavoro nei porti, a me pare intanto che abbiano già pagato un prezzo molto alto i lavoratori, non chi li ha diretti, perchè perdere il posto di lavoro significa molto; infatti, alcuni sono andati in prepensionamento, ma altri hanno perso il posto di lavoro. E comunque, non si creda che andare in prepensionamento a quarant'anni sia un fatto altamente positivo: un lavoratore portuale andato in pensione a quaranta o a quarantadue anni ha preso un buon trattamento di fine rapporto, almeno fino a poco tempo fa, ed essendo giovane e con famiglia giovane ha investito questo trattamento in prevalenza in attività commerciali; ma oggi queste attività commerciali stanno avendo uno sbocco molto difficile perchè non ci si può inventare commercianti o attori di un terziario più o meno qualificato. Qualcuno ha pensato anche al futuro dei figli, quindi ha aperto queste attività e ha investito cercando di

garantire un futuro a qualcuno dei familiari. Dico questo proprio per ricordare che la perdita del posto di lavoro, anche attraverso il prepensionamento, non è un dato positivo per la maggior parte delle persone.

Allora io credo che si debba pensare a come entrare in una situazione a regime passando attraverso una fase transitoria che veda messe in trasparenza ed in parità tutte quelle situazioni di sofferenza, di non chiarezza e di non parità che, allo stato attuale delle cose, sono presenti. Noi dovremmo riesaminare alcune situazioni che sono previste da questo testo senza pregiudizi da parte di alcuno. Quindi, la fase della transitorietà e un prolungamento del tempo per una organizzazione del lavoro non definita come si prefigura in alcuni articoli del testo in discussione, dovrebbero essere reconsiderati in qualche modo, anche perchè - dicevo - tenendo proprio presente l'organizzazione del lavoro in molti porti della Comunità europea, io credo si possa, senza incappare nelle maglie della Corte di giustizia della Comunità, trovare una soluzione che tenga conto del fatto che i porti italiani devono essere messi in condizione di funzionare al meglio delle loro possibilità, e questo non soltanto agendo sulla leva del lavoro ma anche su quella delle infrastrutture, dei raccordi, dell'intermodalità - che non esiste - e così via. Occorre un intervento nel campo del lavoro che sia davvero in grado di salvaguardare una parte consistente dell'occupazione, che oggi rischia di non essere più salvaguardata.

C'è poi tutta la vicenda del lavoro interinale, a cui si dice che si farà riferimento quando il progetto sarà definito per gestire l'occupazione all'interno dei porti. A me pare, per quanto riguarda la portualità, che il lavoro interinale, il «lavoro in affitto» (come lo hanno definito il ministro Tesini e il suo collega Cristofori) non sia la forma migliore per andare incontro alle esigenze di una nuova organizzazione del lavoro, perchè si ripropongono vecchi modelli, quelli dell'occasionalato, che potrebbero riaprire la porta a speranze e anche rimettere in circolazione monodopera che poi, in qualche modo, chiederebbe di essere salvaguardata e collocata nelle imprese, nelle nuove società, nelle cooperative, eccetera.

Capisco che ci sia un'esigenza di procedere nell'esame e nell'approvazione di una legge di riordino delle gestioni portuali, però, proprio perchè siamo sul rettilineo finale (anche se non siamo ancora vicini al traguardo) e nel vivo di molte questioni, ritengo che ci debba essere la disponibilità da parte di tutti di apportare quelle correzioni che, a mio e a nostro avviso, potrebbero meglio consentire la riforma dei porti.

Vorrei concludere (riservandomi di entrare nel merito articolo per articolo) chiedendo se quei nodi che il collega Giovanniello si era riservato di sciogliere attraverso le comunicazioni che avrebbe ricevuto dal Ministero, sono stati sciolti, perchè, se così fosse, potremmo procedere con maggiore speditezza. Mi riservo quindi di presentare emendamenti tenendo anche conto delle risposte del Ministro.

Nel bacino del Mediterraneo noi possiamo giocare un ruolo davvero molto attivo; la cosa che a noi preme - tenendo presenti gli obiettivi che vogliamo raggiungere, il funzionamento della portualità italiana - è salvaguardare, in un quadro così dissestato e animato da problemi occupazionali, l'occupazione all'interno della portualità,

tenendo in considerazione tutto il lavoro portuale, non soltanto alcune categorie.

PISCHEDDA. Signor Presidente, non so se ho contribuito a dare l'impressione di voler trascurare il problema del lavoro nel corso della discussione che abbiamo avuto prima di arrivare a questo risultato, che io giudico buono, anche se, certo, passibile di ulteriori modifiche - come sempre è - e del quale va dato atto particolarmente al relatore.

Credo che il problema del lavoro vada collocato all'interno degli obiettivi della riforma, cioè che ci si debba chiedere se la ricchezza che i porti sono capaci di produrre è sufficiente ad assorbire, quindi a retribuire quel lavoro che oggi è nei porti e che deriva da una organizzazione che noi vogliamo modificare.

La domanda di fondo che mi pongo è se alla fine di questo nostro lavoro, quando la legge da noi approvata sarà in vigore e funzionante, il traffico dei *containers* nei nostri porti passerà dalla cifra attuale di un milione di pezzi a quella di 2,3 o 4 milioni. Mi sembra infatti sia preoccupante la posizione di coloro che vogliono conservare la situazione oggi esistente nei porti. Mi riferisco in primo luogo alle organizzazioni dei lavoratori, ma probabilmente vi sono elementi di rischio anche nell'atteggiamento degli imprenditori.

NERLI. La sua preoccupazione sarebbe fondata se le tariffe venissero stabilite dalle compagnie portuali. Invece non è così e quindi il rischio che si paventa non esiste.

PISCHEDDA. Se l'obiettivo si limitasse al mantenimento della stessa quantità di traffici, anche se nell'ambito di una maggiore razionalizzazione, credo che il risultato del nostro lavoro sarebbe ben scarso. Dobbiamo invece cercare di predisporre un progetto che abbia l'ambizione di aumentare il flusso dei traffici, assicurando evidentemente maggiore ricchezza e maggiore occupazione.

Da questo punto di vista non possiamo scontrarci a livello teorico sul problema del lavoro. Teoricamente, infatti, non ho dubbi, perchè vorrei difendere il lavoro e creare le condizioni che permettano di aumentare l'occupazione, così da trovare una soluzione ai problemi generali del paese anche nel settore portuale. Si tratta però di capire se il disegno di legge risponde a queste esigenze. Ritengo - come ho già sostenuto in altre occasioni - che per migliorare la gestione dei porti dovremmo liberarci di un retaggio del passato caratterizzato da una eccessiva disponibilità di forza lavoro rispetto alla diminuzione dei traffici e quindi della ricchezza nei nostri porti. Se intendiamo approvare una legge che inverta questa tendenza, non possiamo prescindere da certi dati oggettivi.

Sono molto preoccupato per questo aspetto del problema: non dobbiamo trascinare l'effetto negativo di alcune norme transitorie riguardanti il lavoro sulla nuova organizzazione dei porti e quindi sull'obiettivo che ci si pone, connesso all'aumento dei flussi commerciali e non alla mera razionalizzazione della loro gestione. Secondo me, occorre un ulteriore sforzo di chiarezza per individuare quegli elementi che permetteranno di sviluppare i traffici nei nostri porti.

Un problema generale resta quello della disponibilità finanziaria a favore delle misure che andiamo ad introdurre con questo provvedimento. Occorrerà dotare dei mezzi necessari le strutture che prevediamo: dalle autorità portuali alle imprese e alle società di servizi che derivano dalle compagnie portuali. Dobbiamo peraltro assicurarci che la transizione da un sistema all'altro avvenga «morbidamente», in modo da liberare da eccessivi pesi la gestione dei porti. Naturalmente non penso che la forza lavoro in sè stessa costituisca un peso, ma lo diventa se non è rapportata a una sana gestione economica che la sostenga. Ciò premesso, la domanda principale che mi pongo è la stessa che hanno già rivolto i miei colleghi al Governo: quale sarà il contenuto dell'articolo 24?

Per evitare inoltre che si moltiplichino le pressioni interessate a cui già stiamo assistendo, dobbiamo trovare un criterio oggettivo per la istituzione delle autorità portuali. Il testo proposto dal relatore si limita a sottoporci un semplice elenco, ma lascia aperta la possibilità a molti altri soggetti di inserirsi nella stessa elencazione. Del resto non vedo perchè i porti interessati non dovrebbero esercitare una pressione in questa direzione. È necessaria allora una risposta chiara e precisa su questo problema, individuando un criterio oggettivo di scelta, magari riferendosi alla quantità dei traffici o alla collocazione geografica. A tal proposito, mi sforzerò in sede di predisposizione degli emendamenti di avanzare una mia proposta concreta, perchè non possiamo lasciare in piedi l'attuale testo che prevede un semplice elenco, che può essere allungato o contratto senza ragioni specifiche.

A mio avviso, le autorità portuali non devono avere compiti di gestione, ma solo di controllo. Sarà necessario rivedere l'articolo che impedisce alle autorità portuali qualsiasi partecipazione a società per la promozione del porto, vale a dire a società che non gestiscono attività portuali; mentre i servizi di interesse generale, attribuiti alle diverse società operanti nel porto e collegate alle stesse autorità portuali, dovranno essere determinati con più chiarezza mediante decreto ministeriale, ma non potranno comunque essere identificati con le operazioni portuali. Questo principi non sono specificati nel disegno di legge al nostro esame. Rischiamo di creare una società per i servizi generali che svolge operazioni portuali. Mi pare comunque che sia soltanto una dimenticanza.

Circa i piani regolatori, ho scorso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che ci è stato così sollecitamente fornito e mi pare che esistano dei problemi dal punto di vista giuridico: quali sono gli strumenti attuativi che diamo per far sì che si rispetti quello che io ritengo un principio giusto, cioè che, una volta individuati i limiti dell'area portuale, in quei limiti ci siano delle possibilità di sveltimento proprio dal punto di vista procedurale? Mi pare che al riguardo il Consiglio superiore dei lavori pubblici faccia delle obiezioni che in qualche modo devono trovare forma. Cercherò eventualmente di fare delle proposte.

Il senatore Nerli ha posto un problema; il commissario, dando vita alle imprese che derivano dalle società operative, potrebbe trasferire anche i lavoratori in un regime di distacco: infatti essi rimarrebbero dipendenti dell'autorità portuale, in distacco, per l'appunto, presso le

società. Io continuo ad avere su tale proposta delle perplessità; credo che, in qualche modo, se alle imprese che nascono in porto affidiamo la missione di contribuire a sviluppare il volume dei traffici, dobbiamo almeno dare ad esse la possibilità di avere dei dipendenti che rispondano a loro direttamente.

NERLI. Da questo punto di vista quei lavoratori, essendo in distacco, rispondono già oggi all'impresa presso la quale sono distaccati. Dal punto di vista del costo non cambierebbe niente, perchè noi prevediamo che mantengano *ad personam* tutto il trattamento che hanno.

C'è il problema di una transizione più gestita.

PISCHEDDA. So anche io che esiste nei porti quello «sport» al quale lei alludeva, senatore Nerli: quello di dire che sono altri che non vogliono dare il distacco mentre ce ne sono alcuni che lo vogliono dare; però (e mi rifaccio sempre alla premessa iniziale) ho il dubbio che sia uno «sport» che dura poco, perchè rispetto al problema principale secondo me si vede la questione in un'ottica troppo ravvicinata.

Io credo che davvero si debba trovare un modo per non mettere in discussione i diritti acquisiti nella fase di transizione, per dare poi, in prospettiva, alla libera contrattazione la possibilità di trovare il suo punto di equilibrio. Se non facciamo questo veniamo meno a uno di quegli impegni che per me sono i cardini su cui si deve costruire quella prospettiva di cui dicevamo; diffondendo poi, come in certi porti succederà, queste presenze in tante imprese, rischiamo un effetto di trascinamento in rapporto a un punto di equilibrio che è stato trovato con altri criteri.

Quindi mantengo queste perplessità e dico che a regime si deve trovare un punto di equilibrio nella libera contrattazione all'interno delle imprese e che, per la fase di transizione, si deve consentire che i lavoratori che hanno acquisito un diritto non lo perdano dal punto di vista della retribuzione e possano perderlo dal punto di vista normativo. In altre parole, le nuove imprese che si organizzano si porterebbero dietro normativamente una serie di abitudini, che alcuni giudicano pesi altri conquiste: io credo che lasciare alla libera contrattazione la possibilità di trovare un punto di equilibrio e rendere più libero oggi il campo significhi far sì che chi le ritiene un peso provi a liberarsene e chi le ritiene una conquista provi a riconquistarsele.

Faccio un'altra notazione. Dal punto di vista della trasformazione delle compagnie, io credo che in qualche modo il testo sottopostoci sia accettabile e faccia una proposta che si può percorrere, ma ho un dubbio: il dubbio è che, nel trasformare le compagnie dando vita ad un'impresa e poi ad una riserva, intesa nel senso che sia lo strumento al quale tutti gli utenti possono accedere per le particolarità del lavoro portuale, tale riserva diventi uno strumento esclusivo che possa essere gestito da un solo soggetto. Lo ripeto, è un dubbio; lei, senatore Nerli, stamattina già mi ha guardato male. Vorrei aggiungere che dalla trasformazione delle compagnie si può ipotizzare che nasca un'impresa ed una società per i servizi, la proprietà della quale non sia della

compagnia ma di tutte le imprese operanti nel porto. In tal caso, potrebbe essere uno strumento di riserva.

PRESIDENTE. Vorrei intervenire anch'io come rappresentante del mio Gruppo per esprimere una valutazione del testo predisposto dal relatore. Ringrazio innanzi tutto lo stesso relatore e gli uffici della nostra Commissione che si sono rivelati di una preziosità unica.

Passando ad alcune osservazioni schematiche che ritengo necessario proporre su alcuni punti del provvedimento al nostro esame, mi chiedo in primo luogo quale sia la ragione che deve essere alla base di una legge di riforma del sistema portuale. In effetti la constatazione comune è che oggi i porti italiani non funzionano e ciò significa che l'ordinamento attuale ed i sistemi di conduzione attuali non sono tali da permettere al nostro paese di risolvere i problemi dell'economia marittima, oltre a quelli dei trasporti, del cabotaggio e della integrazione delle realtà economiche esistenti nelle vicinanze dei porti. Non funzionano, ad esempio, i collegamenti con gli altri mezzi di trasporto. Occorrerà ripartire da zero. È una sfida alla nostra fantasia e alla nostra capacità di valutare la situazione, cercare di risolvere i problemi e indicare la direzione da seguire.

Quando ci si occupa dei problemi della sanità, di solito la preoccupazione purtroppo è tutta per gli infermieri, i primari, le cliniche private; soltanto alla fine ci si ricorda dei malati. Quando ci si occupa della scuola, si parla dei bidelli, dei maestri e dei professori; soltanto alla fine ci si ricorda degli studenti. Non vorrei che per il sistema portuale si commettesse lo stesso errore, preoccupandosi di tutto senza porre attenzione al vero obiettivo: permettere che le strutture funzionino e che il nostro paese, il quale gode di una posizione geografica invidiabile, possa sfruttare le sue potenzialità.

Tutti i colleghi hanno espresso il loro punto di vista; credo però che dovremmo compiere uno sforzo per imporci un imperativo: questa legge di riforma è necessaria e dobbiamo andare avanti. Se pensiamo che il nostro paese possa continuare ad amministrare i suoi porti così come avviene attualmente, ci assumiamo una grave responsabilità. Il problema è stato esaminato sotto vari profili: dal punto di vista dei sindacati, delle compagnie portuali, degli spedizionieri e di tutti gli altri soggetti interessati alle attività dei porti. Ognuno suggerisce una soluzione conveniente ai propri interessi.

In questa situazione il nostro relatore ci sottopone un progetto che dovrebbe permetterci di uscire da questa *impasse*. Dobbiamo allora avviare un cambiamento reale nella impostazione del problema al nostro esame. A tutti noi stanno a cuore le problematiche del mondo del lavoro, che hanno conseguenze sul piano sociale. Ma proprio per questo motivo è necessario risolvere la questione della portualità, altrimenti, se continuiamo ad accettare il sistema esistente, avremo sempre un'economia assistita che genera costi e non fornisce i mezzi per rilanciare l'occupazione e avviare una ripresa dello sviluppo. Naturalmente ritengo che debbano essere riconosciuti i diritti acquisiti, come accade per tutti i lavoratori. Però dobbiamo modificare i meccanismi attualmente funzionanti nel settore da noi considerato, altrimenti, come al solito, gli utili finirebbero per essere privatizzati e le perdite socializzate.

Dobbiamo studiare le proposte del relatore ed eventualmente suggerire alcune modifiche. Credo che il Gruppo della Democrazia cristiana presenterà degli emendamenti, anche se si riconosce complessivamente nel testo predisposto dal relatore. In definitiva non possiamo dimenticare che il porto non è un'entità a sè stante, ma è un'espressione territoriale ed economica che tra l'altro permette il collegamento fra l'entroterra e i sistemi di trasporti marittimi. Il porto è inoltre un momento di collegamento con altri porti per risolvere i problemi del trasporto che non riusciamo a risolvere in altro modo (mi riferisco al discorso del cabotaggio).

Ritengo che, nel momento in cui diciamo che il porto non è un'entità a sè stante, riconosciamo in primo luogo un collegamento con l'entroterra e quindi con le autorità che governano l'entroterra stesso. Per me il discorso regionale va evidenziato in misura maggiore rispetto a quanto ha scritto il relatore. Non voglio passare per regionalista e quindi anticentralista, perchè capisco che ci sono dei settori in cui un po' di centralismo fa bene, però vorrei che questo centralismo non fosse quello di adesso, che non ha garantito finora risultati positivi. Quindi bisogna che cambiamo qualcosa.

Il fare continuamente riferimento ad autorità centrali può andar bene per alcuni aspetti, ma non può andar bene per altri; se guardiamo i risultati oggi, dobbiamo dire che non sono brillanti. Allora, tiriamo le conclusioni, per lo meno cambiamo, vediamo se riusciamo ad ottenere dei risultati migliori. Non possiamo passivamente continuare a camminare sulle stesse orme, perchè oggi sappiamo dove queste orme ci hanno portato. Quindi, il discorso del collegamento con l'entroterra, con gli enti istituzionali, regionali, comunali, eccetera, va evidenziato in misura maggiore.

Credo anche che il problema più grosso sia quello della transizione fra l'attuale gestione e quella che si vorrebbe in qualche modo prefigurare. Capisco la preoccupazione che nessuno debba avere danno da questo passaggio, però credo anche che dovremmo aprirci a modelli che in altre situazioni hanno dato migliori risultati; infatti ho l'impressione che, altrimenti, faremmo il discorso della «cittadella» che a un certo punto diventa sempre più stretta e in cui andremmo ad asserragliarci, e con i porti non faremmo più quello che dobbiamo fare.

Da questo punto di vista sono dell'opinione che tante posizioni di rendita passiva che ci sono state finora devono finire. Non voglio dire che non si debba dare a chi ne ha diritto quello che si è guadagnato; però non è neanche giusto che alcuni continuino all'infinito a godere di posizioni di privilegio, rispetto ad altri lavoratori che non vedono riconosciuti i loro diritti nella stessa misura. Credo che si tratti anche di un discorso di giustizia sociale che noi dobbiamo affermare.

Ritengo anche che, in questo contesto, debba essere dato riconoscimento a quei porti che, privi di bardature eccezionali, di posizioni di rendita (mi riferisco soprattutto ai porti piccoli e medi) sono riusciti a svilupparsi all'interno e su territori in cui praticamente non avrebbero potuto esistere; vi sono riusciti solo perchè i grandi porti erano «ingessati». La presenza di questi piccoli porti, caratterizzati da una certa managerialità, dalla possibilità di muoversi con maggiore

scioltezza, ha fatto in modo che si creassero degli spazi in cui l'economia, il libero mercato, la capacità produttiva hanno dato buoni frutti: io non vedo il motivo per castigarli o, in qualche modo, costringerli a retrocedere su posizioni che invece non sono state parimenti produttive dal punto di vista economico. Sono dell'opinione che questi aspetti vadano giustamente considerati.

Su questi punti credo che ci orienteremo anche nel senso di presentare marginali emendamenti che pensiamo possano arricchire, anche attraverso un confronto con tutti gli altri, un testo che di per sé è già molto ricco.

Non voglio dilungarmi ulteriormente: credo di aver detto le cose essenziali; per gli altri aspetti mi rimetto ai ragionamenti che sono stati fatti.

Rinnovo il mio ringraziamento al relatore e al signor Ministro che, anche esternamente, ci ha sempre stimolati a «camminare» e che, in momenti anche di depressione, soprattutto nei confronti del relatore, non ha fatto mancare la sua voce di incitamento perchè veramente si camminasse nel senso desiderato.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Replicare a una ricchezza simile di argomentazioni mi sembra veramente doveroso, anche se non è facile, per me, raccogliere in tempi brevi tutto quanto è emerso come apporto da parte dei colleghi. Voglio però non lasciar cadere così tutta la ricchezza del dibattito, prendendo a spunto qualcosa che ho potuto appuntare.

Sì, il lavoro è stato molto faticoso, anche se esaltante; il ringraziamento agli uffici del Senato è doveroso: non avrei potuto fare granchè se tali uffici non mi fossero stati vicini nel sistemare quello che in tanti mesi è stato prodotto nel Comitato ristretto. Ringrazio tutti gli oratori che hanno voluto dare atto di questo lavoro a me e agli uffici stessi.

Venendo alle considerazioni emerse nel dibattito, incomincio col rispondere al senatore Nerli, il cui intervento è stato il più articolato (lo dico senza voler togliere nulla agli altri, ma perchè, proprio essendo intervenuto per primo, ha avuto maggiori possibilità di svolgere un ricco intervento).

Mi riferisco al suo discorso circa il rilancio del nostro sistema portuale, specialmente considerando il nuovo ruolo che il Mediterraneo, con l'apertura del canale di Suez, avrà nell'ambito del trasporto marittimo e - come era da aspettarsi - alla centralità da lui attribuita al discorso sul lavoro portuale, il momento più interessante di tutto il suo intervento. Ho potuto apprezzare la sua alta professionalità dalla quale ho appreso moltissimo, senza con questo voler togliere nulla alle contropunte che venivano, e che erano giuste, prima di tutto da me; le filosofie sono state diverse, ma nella diversità siamo riusciti a trovare punti di raccordo e, avendo informato con sistematicità il Ministro e i suoi collaboratori, ho avuto, grazie a questi apporti, la possibilità di produrre un testo che, in fondo, non mi è sembrato poi molto criticato negli interventi dei colleghi.

Il senatore Nerli ha toccato tre punti: programmazione e gestione delle strutture; sicurezza; adeguamento della cantieristica, cioè di tutto quanto deve poi seguire l'organizzazione portuale.

Direi che in fondo il disegno di legge non è che preveda molta centralità ministeriale; la centralità in cui si è maggiormente cimentato è quella dell'autorità portuale, alla quale abbiamo voluto destinare un posto preminente proprio nella concezione di decentralizzare i momenti decisivi di coordinamento, di formazione di tutto quanto debba servire ad arricchire i porti di quelle capacità manageriali tali da creare ricchezza, anche nella pesantezza rappresentata dal lavoro portuale.

Sì, forse si è voluto provocatoriamente presentare un decreto-legge; il Ministro, d'altronde, non aveva sottaciuto il fatto che fosse una provocazione al Parlamento...

FAGNI. Intanto cammina.

GIOVANNIELLO, *relatore alla Commissione*. Intanto cammina e intanto il Ministro l'ha reiterato, ma abbiamo da lui avuto espressa promessa, impegno che, appunto, con l'approvazione della legge sull'ordinamento portuale sarebbe decaduto.

Dicevo del lavoro portuale come elemento di pesantezza della portualità italiana unito alla scarsa managerialità dimostrata dai vari enti, forse perchè nei facili tempi della ricchezza da poter spendere hanno indugiato moltissimo nell'indebitamento, magari facendo opere e infrastrutture non essenziali ai fini di un arricchimento reale e concreto dei porti.

Il disegno di legge in esame, che senz'altro ha tenuto conto dell'importante dibattito svoltosi in materia, ha individuato nell'autorità portuale l'organo di decentramento decisionale del sistema. Certo vi sono dei nodi da sciogliere come quelli che riguardano il porto di Genova, ma si tratta di argomenti che certamente il Ministro sarà in grado di affrontare. È necessario comunque evitare commistioni inutili, fastidiose, nonchè dispersive rispetto a quanto vogliamo realizzare con la trasformazione delle compagnie e degli enti portuali.

Bisogna creare nuove certezze, soprattutto dobbiamo preoccuparci di gestire il periodo di transizione. È stato questo il tema che ci ha appassionato per tanti mesi. È suggestivo pensare ad un trattamento unico per i lavoratori portuali sia delle compagnie che degli enti. Il loro *status* è comunque diverso e credo di poter condividere le perplessità del senatore Pischetta: ritengo anch'io che forse si potrebbe prevedere un meccanismo di riserva di qualche anno (già adottato per il cabotaggio) per salvaguardare tutta la ricchezza delle varie attività portuali, affinché il lavoro nei porti sia apprezzato per quel che merita.

Vorrei poi che si ricordassero i molti sforzi fatti per coordinare i vari aspetti del problema. Secondo me la soluzione migliore potrebbe essere quella di prevedere un periodo di transizione di due o tre anni per poi immettere nel mercato libero tutta la forza lavoro, tutto il patrimonio umano delle varie organizzazioni.

Comunque, quando discuteremo dell'articolo 4, potremo di nuovo esaminare la situazione concreta. Le proposte del senatore Cappelli mi sembra siano di buon senso, specialmente per quanto riguarda la questione del prepensionamento e del trattamento di fine servizio, due

questioni molto importanti, difficili da risolvere e che rappresentano in pratica il nodo fondamentale da sciogliere. Credo che l'articolo 24 debba comunque contenere norme precise al riguardo.

La senatrice Fagni ha puntualizzato la questione centrale, quella del lavoro e della necessità di ricondurre ad unità le varie forme di trattamento. Potremo tentare questa operazione in seguito, in parte l'abbiamo fatto con l'ultimo testo in esame. Adesso credo sia opportuna una fase di meditazione, durante la quale è necessaria la collaborazione del Ministro per trovare una mediazione e creare le condizioni per tentare di unificare queste forme di trattamento diverse. In altre occasioni (come nel caso della Fiat) sono stati resi disponibili dei fondi e non vedo perchè per questa attività altamente produttiva ciò non sia possibile. Dobbiamo mettere questo settore in grado di far fronte alle esigenze del trasporto nazionale. Credo che ci troviamo in una fase in cui dobbiamo riuscire a dare una svolta alle prospettive dell'attività portuale, in quanto ritengo sia fondamentale per il nostro paese, data la sua posizione geografica. L'Italia è una grande banchina nel Mediterraneo, questa caratteristica potrebbe diventare una ricchezza per la nazione e dunque mi sembra giustificato qualche sacrificio da parte del Parlamento e del Governo.

Sono d'accordo con quanto ha detto il senatore Pischetta e sono contento di poter raccogliere molte delle indicazioni che ha fornito. Il senatore Pischetta è entrato nel merito dell'articolato e concordo con lui specialmente in ordine al problema del distacco: credo che se riusciremo a regolamentarlo per legge, otterremo un buon risultato; altrimenti non riusciremo a superare la filosofia che in tutti questi mesi abbiamo cercato di modificare.

Ringrazio anche il senatore Fabris perchè in modo rigoroso ha cercato definizioni precise.

È necessaria questa legge perchè le varie componenti che caratterizzano l'attività dei nostri porti non funzionano e hanno bisogno di puntualizzare la propria posizione.

Presidenza del Presidente FRANZA

(Segue GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione). Se riusciremo a raggiungere questi obiettivi, credo che il lavoro della nostra Commissione sarà stato benemerito.

Anch'io non posso che rivolgere i miei ringraziamenti agli uffici della Commissione perchè senza il loro aiuto il disegno di legge non sarebbe stato predisposto in questi termini. Ringrazio infine il ministro Tesini per l'assistenza che mi ha assicurato.

TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile. Conosco l'impegno del relatore e di tutti i senatori della Commissione che più si sono prodigati nell'elaborazione di questo testo unificato ora al nostro esame. Rivolgo loro perciò un vivo ringraziamento, come pure

lo rivolgo alla Presidenza e agli uffici che sono stati sottoposti a un duro lavoro.

Al fine di un rapido svolgimento dell'esame e - mi auguro - di un'altrettanta rapida approvazione del provvedimento ritengo giusto rispondere alle questioni di carattere generale. Non posso allora non prendere atto con soddisfazione del lavoro compiuto, che nasce dal reciproco riconoscimento delle ragioni da parte vostra e da parte del Governo. Un cambiamento si è verificato nel momento in cui decidemmo di affrontare il tema della riforma della portualità in un provvedimento globale, comprendendovi gli aspetti riguardanti il lavoro portuale, che erano stati oggetto di un decreto-legge, peraltro reiterato, del Governo. Sono anch'io d'accordo che, dal momento in cui abbiamo avviato il dibattito a oggi, sono emerse diverse posizioni tendenti a sdrammatizzare quei problemi che sembravano determinare una rigida contrapposizione tra le idee del Governo e della maggioranza parlamentare e quelle dell'opposizione.

Vorrei però anche sottolineare gli effetti positivi che ha provocato quella iniziativa governativa. Oggi infatti abbiamo avviato un processo se non compiuto, almeno in fase avanzata, volto a trasformare le compagnie portuali in imprese e cooperative di servizio. È un aspetto importante, anche perché con questa trasformazione si è disinnescata la tensione sociale che si ripercuoteva negativamente anche sui lavori parlamentari e che rendeva più difficile la soluzione dei problemi sul tappeto.

Adesso si tratta di incentivare questo processo, tenendo conto dei fattori di novità nel frattempo intervenuti. Dobbiamo ricondurre quello stesso processo all'interno di un provvedimento che deve cambiare radicalmente la situazione dei porti italiani. È necessario allora definire una premessa utile per valutare alcuni passaggi che sollevano particolari difficoltà nell'ambito del nostro lavoro. Fin dall'inizio ho affermato che, rispetto a precedenti disegni di legge di riforma del sistema portuale, il Governo questa volta si riprometteva di formulare una proposta non limitata a una razionalizzazione dei meccanismi esistenti, bensì indirizzata verso una scelta di profondo contenuto innovativo. Si poneva quindi l'esigenza di individuare con chiarezza gli obiettivi, i comportamenti e le scelte conseguenti.

Ho sempre ritenuto che l'obiettivo principale fosse quello di garantire competitività al sistema portuale italiano superando una fase di crisi che ha visto i nostri porti, nonostante la posizione di vantaggio per quanto riguarda i collegamenti con determinate aree, quali il Medio Oriente e il Sud America, svantaggiati rispetto ai porti del Nord Europa. Inoltre, all'obiettivo di una riconquistata competitività, andava aggiunto l'altro di un aumento quantitativo dei traffici. Tutti i problemi devono essere considerati, affrontati e risolti nell'ottica degli obiettivi ora ricordati.

Chi mi conosce sa bene quanto io sia sensibile alle problematiche del lavoro. Sono d'accordo però con coloro che sostengono che il tema del lavoro va riportato all'interno degli obiettivi che ci prefiggiamo. Quando parliamo di tutela del lavoro, non dobbiamo riferirci solo a coloro che già sono occupati, ma anche a coloro che non hanno un lavoro, in modo da prevedere una prospettiva di rilancio sul piano

occupazionale. Credo che su questo punto non ci siano dissensi. Nell'ambito di questa logica vanno considerati anche i problemi della fase transitoria, che dovrebbe facilitare e accelerare il conseguimento dei nostri obiettivi.

Se invece la fase transitoria dovesse essere utilizzata per compromettere gli obiettivi finali, allora si manifesterebbe la mia contrarietà. Mi sembra che oggi il problema principale sia rappresentato dalla delimitazione della suddetta fase transitoria. Non entro comunque nel merito; mi riservo, in sede di esame degli articoli, di assumere una posizione precisa. Però, se io oggi (lo dico con grande chiarezza) sto dalla parte di quelli che avvertono i rischi che un transitorio prolungato possa rappresentare una condizione che compromette gli obiettivi della riforma, non è perchè io non abbia sensibilità verso il problema del lavoro, ma perchè ritengo che in questa maniera si tuteli meglio il lavoro di chi lo ha e di chi lo deve avere.

Sono poi anche d'accordo (lo ha detto il senatore Nerli) sul fatto che oggi c'è una prospettiva nel traffico marittimo mediterraneo di incremento, di sviluppo; credo che la possibilità di utilizzare questo potenziale a favore dei nostri porti dipenda da una capacità che io definirei di «forzatura dell'offerta». In altre parole, noi dobbiamo saper compiere delle scelte che, in un certo senso, forzino la nuova domanda ad accogliere quello che noi andiamo ad offrire.

Sono certamente d'accordo con chi ha voluto ricordare (e questo lo dico anche in riferimento all'ipotesi di copertura di questo provvedimento) che noi non possiamo immaginare una politica di «forzatura dell'offerta» se non la raccordiamo ad una politica di programmazione diversa rispetto a quella passata: occorrono investimenti, sul piano delle infrastrutture, che non riguardino il porto tradizionalmente inteso ma tutto il sistema della trasportistica italiana, che riguardino le strade, le ferrovie, gli interporti, cioè tutta quella logistica che oggi è la condizione dello sviluppo del trasporto intermodale.

Il disegno di legge al nostro esame, non è risolutivo di questi problemi sotto il profilo delle decisioni di investimento; questa è una riforma che crea la condizione per una politica diversa dell'investimento, su cui ovviamente ci si dovrà, anche per quanto riguarda le risorse, impegnare, soprattutto a cominciare dalla prossima legge finanziaria. È molto importante tenere presente questo aspetto perchè se riducessimo l'intervento legislativo soltanto ad un obiettivo di razionalizzazione dell'esistente senza avere chiara una scelta di politica che punti a questa «forzatura dell'offerta», io credo che saremmo meno giustificati anche nel chiedere alcuni sacrifici che invece si debbono chiedere per un provvedimento con questi contenuti e finalità.

Non sto a ripetere una serie di ragionamenti che sono stati fatti e passo invece al tema specifico delle coperture finanziarie. Questo non è certo l'unico nodo da sciogliere, ve ne sono altri, anche se molti sono stati positivamente sciolti; qui non sono state ricordate, ma ci sono delle soluzioni che sono rappresentate nel testo unificato e che costituiscono il frutto di mediazioni che si sono realizzate all'interno della Commissione, sulle quali vi è il consenso del Governo proprio perchè non mettono in discussione le finalità di fondo del provvedimento.

Circa il problema della copertura finanziaria, quali sono i limiti entro i quali ci muoviamo? È inutile stare a fare dei lunghi discorsi: il Governo è impegnato in un'opera di risanamento del *deficit* pubblico, per cui non esistono dei margini di manovra prevedibili all'interno dell'attuale legge finanziaria, che possano essere aggiuntivi rispetto ad impegni che sono già stati assunti dal Governo. Quindi, si tratta di immaginare un articolo di copertura che sia finalizzato sostanzialmente a due obiettivi: a ripianare quello che è l'indebitamento degli enti portuali; a stanziare i fondi necessari per i trattamenti di fine rapporto o servizio per i lavoratori delle organizzazioni e delle compagnie portuali.

Con gli uffici della Ragioneria generale dello Stato abbiamo discusso e anche cercato di sforzare la fantasia rispetto ad ipotesi di finanziamento e io credo che questo lavoro potrà anche essere utile nei prossimi mesi, quando affronteremo il disegno di legge finanziaria. Siccome però la mia preoccupazione è di aggirare la boa, per così dire, ho preferito la strada più semplice, e concordare una proposta con il Ministero del tesoro. È stata fatta una verifica di quella che è la situazione dell'indebitamento e si è riscontrato che le rate di ammortamento relative ai mutui contratti dalle organizzazioni portuali per la copertura dei disavanzi al 31 dicembre 1992 ammontano a complessive lire 725 miliardi, e che gli importi relativi al trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle organizzazioni portuali e al trattamento di fine servizio per i soci delle compagnie portuali maturati alla medesima data, ammontano a complessive lire 525 miliardi. Si propone che tali oneri possano essere posti a carico dello Stato, che provvederà direttamente al relativo pagamento.

PRESIDENTE. Però si era parlato del 1990.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Non credo si alteri nulla. Gli uffici del Ministero hanno già calcolato le detrazioni di ciò che è stato accantonato. Si afferma in pratica che al relativo onere, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, in ragione di lire 120.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1994 al 2005 (con un ammortamento decennale) si può provvedere mediante utilizzo delle entrate derivanti per effetto dell'articolo 12, comma 3.

Il comma 3 dell'articolo 12 del testo del relatore prevede l'acquisizione al bilancio dello Stato delle tasse e delle sovrattasse di ancoraggio, nonché della quota residua dell'introito derivante dalle tasse sulle merci e sui passeggeri sbarcati ed imbarcati. Attualmente, le tasse e le sovrattasse di ancoraggio sono pagate in tutti i porti e se vi sono aziende portuali, l'80 per cento è devoluto a queste ultime. Le tasse erariali sulle merci sono dovute in tutti i porti e se vi sono enti o aziende il ricavato è devoluto per un terzo a queste ultime strutture. La tassa sulle merci imbarcate e sbarcate è riscossa solo nei porti sedi di enti ed aziende ed è devoluta per intero agli enti e per due terzi alle aziende. Dunque il coinvolgimento di tutti gli altri porti, come è previsto nel testo, riguarda soltanto la tassa portuale, fermo restando l'introito allo Stato, introito che a legislazione vigente ammonta a circa

150 miliardi. La parte devoluta agli enti è pari a 60 miliardi e rappresenta la maggiore entrata proveniente dall'estensione a tutti i porti della tassa portuale, per un totale di circa 112 miliardi, che rappresenta la massa disponibile per fronteggiare l'indebitamento pregresso degli enti portuali e per far fronte al trattamento di fine servizio dei dipendenti degli enti e dei lavoratori soci delle compagnie portuali.

È evidente che è necessario un primo incremento per poi discendere fino ad arrivare nel 2005 alla soluzione di tutta la questione.

SARTORI. I 725 miliardi rappresentano i debiti complessivi al 31 dicembre 1992?

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile.*

Si. Io non sono un tecnico, ma se dovessero esservi osservazioni, le approfondiremo.

Si tratta di una soluzione ragionata e concordata con gli uffici del Ministero del tesoro. Per quanto riguarda la situazione debitoria, è responsabile il Ministro della marina mercantile, noi ci siamo occupati dei conteggi relativi all'indebitamento degli enti portuali e del problema del trattamento di fine rapporto. Il meccanismo indicato è stato in realtà concordato con il Ministero del tesoro. Non vorrei, però, che si equivocasse ritenendo che abbiamo risolto i problemi degli investimenti nel settore della portualità. Al contrario questo tema rimane aperto, anche se il provvedimento ci consente di superare la boa e di avviare un processo che evidentemente richiederà altri interventi finanziari da parte dello Stato. Non credo di dover aggiungere altro, perchè la Commissione è in grado autonomamente di dare una valutazione complessiva della situazione.

Per quanto riguarda i fondi europei, non ho approfondito il problema, ma lo farò quanto prima. Se vi sono perplessità, cercherò di attingere da ogni possibile fonte perchè, soprattutto in questo momento, lo Stato italiano non può rinunciare a nessuna opportunità.

Prima di concludere voglio invitare la Commissione a giungere al più presto all'approvazione di questo provvedimento. Non lo dico polemicamente, voglio solo ricordare che si era detto all'inizio che la situazione poteva essere risolta più o meno in due mesi: di mesi ne sono passati molti di più, dobbiamo tener conto delle condizioni politiche generali e quindi ritengo necessario giungere all'approvazione al più presto, anche perchè i tempi mi sembrano maturi e il consenso è tale da poter giustificare un'approvazione rapida.

Al di là della configurazione ipotetica di una futura maggioranza, vorrei ribadire che vi è la necessità di giungere in un senso o nell'altro ad una conclusione.

Ribadisco per questo motivo la mia disponibilità ad un lavoro straordinario per terminare l'iter il più rapidamente possibile.

COVELLO. Non voglio approfittare della sua cortesia, però vorrei riferirmi un attimo ad un sopralluogo che la Commissione ha effettuato in Calabria per verificare la situazione portuale di quella regione:

chiederò anzi al Presidente della Commissione di prevedere una apposita seduta sulla visita compiuta in Calabria e anche sulle altre eventuali visite in altre realtà regionali. Ebbene, in Calabria vi sono due porti che costituiscono punti di riferimento fondamentali: Sibari sul mare Ionio e Gioia Tauro sul Tirreno. Già altri colleghi hanno parlato dell'opportunità di prevedere nell'ambito del provvedimento in esame le due strutture calabresi che dovrebbero avere anzi una posizione strategica, soprattutto per quanto riguarda un certo tipo di commercializzazione. È triste vedere la situazione di queste due grandi strutture portuali volute dallo Stato, inserite in una progettualità di livello statale, ma scarsamente utilizzate. Signor Ministro, vorrei appellarmi al suo buon senso e alla sensibilità di tutti i membri della Commissione per cercare di utilizzare al meglio queste strutture. In particolare, voglio ricordare che Gioia Tauro e Sibari hanno fondali particolarmente alti. A Sibari abbiamo dovuto constatare con tristezza, insieme ai rappresentanti della capitaneria di porto, la scarsa utilizzazione delle strutture esistenti che sono all'avanguardia rispetto a tutta la portualità italiana. A fronte di tali strutture, il traffico di merci è veramente scarso e per questo ritengo di particolare interesse venire incontro alle esigenze prospettate anche dai responsabili della capitaneria di porto.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*.
Le assicuro l'impegno del Ministero, ma voglio ribadire che le iniziative legislative dovrebbero riguardare soprattutto il Parlamento.

PRESIDENTE. Propongo di fissare a martedì 9 marzo il termine per la presentazione di emendamenti al testo predisposto dal relatore.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione congiunta è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA MARISA NUDDA