

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

XI LEGISLATURA

---

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### 3<sup>o</sup> RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 20 OTTOBRE 1992

---

**Presidenza del Vice Presidente FABRIS**

#### 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

**(Discussione congiunta e rinvio)**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 10, 12 e <i>passim</i>
FAGNI ( <i>Rifond. Com.</i> ) .....	3, 5, 10 e <i>passim</i>
GIOVANNIELLO ( <i>DC</i> ), relatore alla Commissione .....	2, 12, 13
NERLI ( <i>PDS</i> ) .....	11
ROGNONI ( <i>PDS</i> ) .....	2, 4, 15
TESINI, ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile .....	10, 13, 15 e <i>passim</i>

---

*I lavori hanno inizio alle ore 15,50.*

**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  
(Discussione congiunta e rinvio)

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

Ricordo che nella seduta del 7 ottobre scorso il senatore Giovaniello ha riferito sul disegno di legge n. 578 e che nella seduta del 15 ottobre era stata rinviaata la discussione congiunta. Chiedo pertanto al relatore se intende oggi ampliare la propria esposizione introduttiva illustrando i disegni di legge n. 652 e n. 665.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Signor Presidente, per quanto riguarda i disegni di legge nn. 652 e 665 non ritengo opportuno fare integrazioni in quanto vorrei attendere la già preannunciata iniziativa legislativa del governo di riassetto del settore, alla luce della quale sarà possibile procedere nella discussione congiunta con maggiore cognizione di causa.

Ritengo preferibile quindi che si avvii immediatamente la discussione generale e mi riservo in sede di replica una valutazione sugli altri due provvedimenti all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale congiunta.

ROGNONI. Signor Presidente, mi sembra difficile parlare di un disegno di legge sapendo che è stato emanato sulla stessa materia un decreto-legge.

Ritengo che il Ministro abbia ceduto alla pressione della piazza armatoriale e confindustriale che a Genova aveva mandato 200 camion per le strade minacciando di mandarne 600 magari anche a Roma.

Si tratta di una situazione oggettivamente difficile, di esasperazione, alla quale si è arrivati a causa di uno sciopero che a Genova dura dal mese di agosto, coinvolgendo tre turni su quattro. Si tratta tra l'altro di uno sciopero che colpisce due aziende pubbliche di controllo del consorzio e non colpisce aziende private che hanno avuto rapporti e accordi con la compagnia portuale. È quindi una situazione che di per sé aumenta ancora di più l'esasperazione.

È opportuno ricordare le ragioni della protesta. Una fu il decreto ministeriale che istituiva l'autonomia funzionale per Voltri, passato poi in secondo piano, pur restando un problema aperto, rispetto invece ad un contenzioso riguardante più di 9 miliardi di lire che la compagnia rivendica da alcuni anni e che il consorzio non è in grado di pagare per mancanza di fondi. Il consorzio a suo tempo si è impegnato dicendo che questo debito sarebbe stato riconosciuto; quindi, il Presidente del consorzio, prendendo questo impegno, ha coinvolto in qualche modo anche il Ministero.

Ricordo di aver suggerito, proprio per eliminare quel tipo di pressione che poteva giustificare la decretazione d'urgenza, che il Ministro convocasse la compagnia portuale ed il consorzio per chiarire questo aspetto. Tutto questo non è stato fatto, però ho letto che il Ministro intende farlo; ma, ripeto, sarebbe stato bene che ciò fosse avvenuto prima, senza ricorrere al decreto-legge come risposta all'esasperazione che si era creata, che c'è, che è riconoscibile e che è anche giustificata nei confronti di chi ha protestato contro questo sciopero. È giustificata la protesta di chi avanza il diritto, precedentemente riconosciuto, di ricevere dei soldi.

Un grande lavoro è stato fatto nell'indagine conoscitiva sulla portualità insieme a tutte le compagnie (abbiamo avuto audizioni in merito) esclusa quella di Genova, per convincerle che il futuro dei porti è legato ad una riforma strutturale seria e che quindi non le avremmo prese in giro parlando soltanto di un aspetto, sia pure importante, come è quello del lavoro. Ci siamo trovati invece davanti ad un atto che non ha giustificazione alcuna, a meno che non sia il segno di una totale mancanza di fiducia del Ministro verso l'impegno da parte nostra di lavorare con urgenza sapendo che è importante farlo. Oppure si è trattato di utilizzare il decreto-legge come una pistola puntata su non si sa bene chi; infatti, il disegno di legge che poi è stato trasformato in decreto-legge sembra inapplicabile.

Le direttive comunitarie sono una scusa, signor Ministro; la CEE la si chiama in causa quando fa comodo. I rapporti dell'OCSE sull'economia italiana vengono fatti consultando gli italiani; le decisioni e certi tipi di direttive della Comunità non nascono mai per caso ma perché all'interno del nostro paese c'è chi spinge perché nascano.

Poi, ci sono delle direttive che non vengono applicate. Il senatore Nerli ne ha citata una in altra sede, ma ve ne sono tantissime. Per cui utilizzare i dettami della CEE come se esprimessero una necessità impellente da rispettare mi sembra una presa in giro: la Comunità prende delle decisioni e i Parlamenti e i Governi devono adeguarsi alle direttive, ma i tempi sono loro stessi a sceglierli, soprattutto in un campo come questo dove non deve esserci un tentativo di tergiversare.

Dopo di ciò occorre dire che il disegno di legge n. 578 è parziale, contraddittorio ed errato. È parziale perché parla solo dei lavoratori portuali e non di quelli consortili; è contraddittorio anche rispetto ai dettami della CEE e non so se all'interno di questi dettami sulla concorrenza dare autonomia funzionale per il porto di Voltri al VTE non crei discriminazioni tra operatore e operatore.

FAGNI. E pertanto non sia anche incompatibile.

ROGNONI. Poi, è errato perché non si prende atto che i porti che funzionano meglio sono tutti nel Nord europeo. Sicuramente sono strutturati ed organizzati in modo ben diverso rispetto ai nostri. Inoltre, non si parla dell'organizzazione delle strutture portuali; non si parla di un'autorità del porto, si discute di un disegno di legge che è diventato un decreto-legge. Non emerge ciò che noi tentiamo di evidenziare con il nostro disegno di legge, in quello che vuole essere un paese moderno inserito in Europa, capace di competere almeno nel Mediterraneo e di strappare alcuni traffici al Nord Europa: cioè, un porto che sia davvero delle imprese ma dove queste siano terminaliste con funzioni specifiche, non di puro e semplice imbarco e sbarco, cioè imprese di manodopera, aventi capacità imprenditoriali di investimento, capacità di creare movimento, di attrarre traffici e di inserirsi in un contesto di intermodalità. In questo contesto, dunque, cambia eccome il futuro del lavoro nei porti.

Il suggerimento che viene dalla proposta di legge n. 652 è quello di creare una grande agenzia del lavoro. Non credo che sia possibile ciò che prevede il disegno di legge n. 578 – ora decreto-legge – all'articolo 2, laddove si dice che le compagnie si trasformano secondo i tipi societari. Perchè devono trasformarsi? Chi lo ha stabilito? Lo faranno se potranno o se vorranno, non debbono trasformarsi perchè obbligate da una legge. Poi, qual è l'occupazione che un'impresa può dare? Certamente non sarà uguale a quella che oggi assicurano le compagnie portuali. Quindi non si prevede proprio quella che è la caratteristica essenziale del lavoro nei porti, cioè i cosiddetti «picchi», situazioni che variano da momento a momento, a seconda dei traffici che si svolgono. Oggi la confusione è minore, nel senso che questi arrivi sono più programmabili e più programmati, ma resta il problema di gestire i picchi di manodopera nei momenti di maggiore necessità. La nostra proposta è quella di far sì che le compagnie vengano incoraggiate davvero a creare imprese, anche di servizi, ma soprattutto a diventare terminaliste esse stesse. Non si capisce perchè in un grande porto non si debba prevedere – proprio per l'esperienza professionale che hanno acquisito – la possibilità di dare loro delle aree per la banchine in concessione come avviene per qualsiasi terminalista.

Inoltre, per gli esuberi di manodopera abbiamo previsto la creazione di un'agenzia. Però si pone e si porrà il problema dei lavoratori consortili, che hanno uno stato giuridico di dipendenti pubblici. È facile prevedere che l'autorità portuale nascente (che nel nostro disegno di legge dovrebbe avere una visione più moderna, con capacità di programmare e controllare e senza la gestione diretta) non avrà bisogno di tutti i dipendenti di cui oggi dispone. Pertanto, che cosa succederà dei lavoratori consortili in sovrannumero rispetto a questa eventuale decisione? Si pone un grosso problema che noi abbiamo affrontato e cercato di risolvere al meglio, sapendo che sicuramente ci sarà un periodo di transizione che non sta a noi quantificare, nel senso che potrebbe essere di 1, 3 o 5 anni, proprio perchè le realtà portuali sono molto diverse da zona a zona. Quindi è necessario che il disegno complessivo tenga conto di questo periodo transitorio, anche perchè spetterà probabilmente all'autorità portuale decidere quando l'equilibrio tra occupazione e traffici sarà tale da poter creare nuova

occupazione. La speranza nascosta di un disegno di questo tipo è che si ponga fine ad una tendenza che in questo paese dura da anni, dove siamo passati da oltre 20.000 lavoratori portuali a poco più di 6.000 e ci sono state delle dichiarazioni quanto meno discutibili perché si parla di almeno 3.000 persone ancora in esubero. Invece, se guardiamo da vicino le prospettive di lavoro reale con una organizzazione diversa, cosa che noi abbiamo fatto nel nostro disegno di legge, abbiamo la possibilità di creare nuova occupazione.

In questo contesto mi sembra risibile la dichiarazione che troviamo nella relazione che accompagna il disegno di legge governativo in cui si parla di un «costo zero», tanto è vero che lei stesso, signor Ministro, ci ha detto che in una visione di progetto più organico e realistico i costi indubbiamente ci sono. Perchè nella relazione avete scritto che per una operazione di questo tipo non ci sono costi? Insomma questo decreto-legge è un «decreto bidone», signor Ministro, perchè è servito a calmare in qualche modo la città di Genova, dando la sensazione ad una parte del mondo imprenditoriale che il Parlamento vuole fare sul serio. Evidentemente non c'era molta fiducia. Ci sono stati trenta anni di sfiducia perchè i Governi di questi ultimi trenta anni non sono stati in grado di realizzare una vera riforma portuale.

Oggi lei ha una grande occasione, signor Ministro, di diventare nella storia del nostro paese il Ministro della riforma portuale. Per un attimo ho temuto che lei si fosse giocato questa possibilità per la fretta e non avesse capito che la nostra volontà era quella di procedere. Infatti, la decisione di emanare un decreto-legge ha una valenza anche politica; si tratta di uno schiaffo in faccia a chi, avendo superato grosse difficoltà, era disponibile a collaborare nella prospettiva di un disegno reale di riforma, che creasse quindi nuova occupazione, garantisse le fasce di lavoro attuale e ne creasse anzi di nuove, impegnandosi e rischiando anche politicamente.

Ripeto, signor Ministro, che il decreto-legge è parziale, contraddittorio ed errato.

FAGNI. Signor Presidente, già avevamo trattato in parte l'argomento a proposito del decreto-legge n. 370 del 7 settembre 1992, anche perchè questa materia dell'economia marittima e della portualità in particolare è sul tavolo da molto tempo.

Le difficoltà a dare una soluzione a questa situazione sono state sempre determinate dal fatto che c'è stata una volontà di rompere, non di modificare, quindi di non usare una progressività che potesse indurre quasi tutti (perchè c'è sempre qualche resistenza) ad un cambiamento di cultura nell'economia marittima, assai poco diffusa nel nostro paese che pure è a grande intensità marittima. È necessario cambiare sapendo che sul piano dell'organizzazione del lavoro ed anche su quello delle imprese un mutamento non avviene nel sistema complessivo se tutti i soggetti che fanno parte del medesimo non sono orientati verso il cambiamento stesso e se c'è – come a me è parso ci fosse fino ad oggi – la voglia di vincere di una parte rispetto all'altra. Se non si esce da questo schema che purtroppo è stato quello consueto fino ad ora, sarà difficile, come diceva anche il collega Rognoni, che lei, signor Ministro, possa diventare il Ministro della riforma delle gestioni portuali o dare

un impulso nuovo a questo settore dell'economia marittima come sarebbe necessario ed importante.

Il collega Rognoni è tornato sulla questione della sentenza della Corte di giustizia della CEE. Sembra che vi sia una sorta di fissazione, una mania fobico-ossessiva nel soffermarsi su questo problema, ma d'altra parte è il tema che viene citato sempre in occasione dell'emanazione di decreti-legge, in ogni discussione; per cui dobbiamo adeguarci alla nuova organizzazione del modello dell'economia marittima che viene dall'Europa e che ci impone quindi dei cambiamenti.

Per questo motivo ho detto durante la discussione sui lavori della Commissione che risultiamo subalterni, perché sono convinta che l'unità europea non si fa attraverso un processo di subordinazione degli stati allo stato-guida: abbiamo esempi storicamente negativi e nefasti al riguardo. Vogliamo una comunità di Stati liberi ed indipendenti che concordino le strategie di lungo termine: abbiamo lottato per avere Stati nazionali e non nazionalisti, che avessero una legislazione ed una loro motivazione basata su dati culturali, sociali, e politici e non possiamo vederci sottrarre adesso questa capacità di autonomia.

Dico questo perchè ho letto e puntualizzato comma per comma, capoverso per capoverso, la relazione al decreto-legge che in larga misura è uguale al disegno di legge n. 578 che stiamo oggi esaminando. Nel rileggere questa relazione ho avuto sempre presente come testo di riferimento gli articoli, che vengono richiamati spesso, del Trattato, e che sono stati citati anche nella sentenza della Corte di giustizia. Non perchè su questo terreno c'è una divisione da parte della giurisprudenza in materia ma per evidenziare che chi ha un minimo di strumenti per leggere ed interpretare questi articoli capisce che alla fine (e nella sentenza questo si ritrova) non c'è un'imposizione a tradurre la sentenza nella forma e nella sostanza con la quale è stata tradotta dal disegno di legge n. 578 e poi dal decreto-legge ma c'è un invito a rendere davvero operanti i dettati del Trattato, soprattutto del titolo III oltre che del capo II e dell'articolo 7, rispettando certe condizioni. Queste condizioni non sono né l'abolizione dell'articolo 110 del codice della navigazione, né quella delle compagnie portuali, ma riguardano l'eliminazione di tutto ciò che di abusivo e di non correttamente concorrenziale è presente nell'organizzazione del lavoro e nei compiti svolti dalle stesse compagnie.

La nostra parte politica è contraria all'abolizione *sic et simpliciter* delle compagnie portuali. Sappiamo che c'è stata una riduzione consistente dei lavoratori, il Ministro la cita anche nella relazione, ma sappiamo anche che fra i 6.800 rimasti ancora in servizio nelle compagnie o nei gruppi portuali o nelle aziende mezzi meccanici, in virtù degli esodi e dei prepensionamenti, l'età media è di 40 anni. Si tratta di lavoratori giovani con tutte le potenzialità da sviluppare – alta professionalità e capacità di rinnovamento del proprio metodo di lavoro – ma non giovani abbastanza per essere collocati da qualche altra parte. Esiste quindi questo problema sotto il profilo occupazionale che deve essere tenuto presente.

Il collega Rognoni diceva che il Ministro ha obbedito di impulso, ovviamente non da solo perchè si tratta di un decreto-legge che il Governo ha appoggiato collegialmente, e non c'è niente da dire sotto

questo profilo. Ritengo però che tutti siano stati solo in parte trascinati da una spinta determinata dalla manifestazione dei Tir a Genova, organizzata dall'utenza portuale. Ho ritrovato fra i documenti una relazione che la Direzione generale di studio della Comunità economica europea aveva mandato in data 14 aprile 1992, elaborata il 13 febbraio dello stesso anno, ai membri della Commissione trasporti e turismo della Comunità stessa. Credo che questa documentazione solo in parte sia arrivata al Governo, al Ministro e alla Commissione e che sia stata ripulita da quelle parti che sostengono oggi quello che viene sostenuto all'interno del disegno di legge n. 578 e nel decreto-legge successivo.

Mi permetto di commentare brevemente parte di questa documentazione in cui si dice che la sentenza della Corte di giustizia riguarda la legislazione italiana e non altre legislazioni. Cioè, l'intento non è quello di portare a sintesi, e ad omologazione tutte le normative vigenti nelle città portuali e nei paesi dove ci sono porti di grande importanza. Desidero a tale proposito ringraziare i funzionari della segreteria della 18<sup>a</sup> Commissione ricordando che quando ero alla Camera le due Commissioni, lavorando congiuntamente, hanno sviluppato in merito una documentazione molto ricca ed articolata. Ci sono stati forniti molti dati anche sui porti della Comunità europea dai quali risultano differenti influenze da parte dello Stato, delle comunità locali, dei comuni e dai quali risultano che ci sono delle organizzazioni (perchè non si chiamano compagnie in tutti gli Stati della comunità) di lavoratori portuali i quali fruiscono di una normativa che consente loro di sviluppare sotto la forma cooperativistica la loro attività all'interno dei porti. È difficile ridurre ad unità tutti i sistemi portuali della Comunità economica europea e, in maggior misura, ritengo, dell'Italia dove la frantumazione della portualità è notevole. Citerò a proposito pure altri dati ricavati dal lavoro congiunto delle Commissioni competenti di Camera e Senato.

Ho parlato prima del documento della Direzione generale di studio della Comunità europea nel quale si dice anche che ci sono oltre ad esigenze operative di base sollecitazioni di organi nazionali e sovranazionali. Si afferma inoltre che questa sentenza avrà un'importanza eccezionale per l'avvenire dei vari sistemi nazionali dove esistono le attività portuali, soprattutto nei paesi dell'Europa meridionale come l'Italia, la Spagna, la Grecia. «La sentenza della Corte di giustizia e le disposizioni emanate dalla CEE» - dice il documento - «porteranno senza dubbio i legislatori nazionali a delle conclusioni che non mancheranno di avere ripercussioni socio-politiche nelle entità portuali. La giurisprudenza della Corte potrà influire sulle controversie socio-politiche che si manifestano in certi porti europei a proposito del regime di lavoro dei lavoratori portuali. Non è temerario dire che le associazioni di armatori degli Stati membri, che esaltano già da tanto tempo una deregolamentazione delle attività portuali, coglieranno l'occasione per contestare la legalità dei sistemi nazionali in vigore, così da ottenere un'evoluzione politica che fino ad ora non erano mai riuscite a conseguire». La Direzione generale di studio della CEE poi si domanda se siamo alla vigilia di un aumento delle tensioni sociali nei porti europei.

Credo che nessuna previsione sia stata più azzeccata, più realistica. Questa pressione si è verificata in sede nazionale e sappiamo bene quanto perché abbiamo sentito anche in passato, nelle audizioni che abbiamo tenuto, che cosa davvero hanno preteso Confitarma e l'utenza portuale, con qualche sbandamento e tentennamento da parte dei sindacati, dalla Commissione e dal Governo. Ma evidentemente queste pressioni sono avvenute in maniera massiccia anche a livello internazionale, per ottenere non solo quella sentenza che, tra l'altro, non andava a dirimere una vertenza tra le imprese e le compagnie portuali, ma tra due imprese, una delle quali - la «Merci convenzionali» (un'impresa che lavorava per conto terzi) - si avvaleva della collaborazione e del servizio della compagnia portuale.

Lascio da parte questo contenzioso perchè in questa sede è ininfluente e basterebbe richiamare l'adeguamento agli articoli del Trattato europeo che prevedono appunto di evitare l'abusivismo, una concorrenza sleale, il *dumping* e tutto quello che può davvero nuocere ad una concorrenza leale. Ora, siccome la concorrenza è l'anima del mercato, credo che si debba a tutti concedere che in esso si svolga una lotta al coltello, non soltanto tra le imprese ma anche tra chi offre servizi alle imprese stesse. Questo è un punto molto importante da tenere presente.

Un'altra questione, signor Ministro, va tenuta in grande considerazione: non è vero che questa sia una riforma senza costi. Inoltre, poichè la Comunità europea stabilisce che debbono cessare i contributi dello Stato nazionale alle imprese, salvo eccezioni come nel caso si verifichino calamità naturali, terremoti, il risanamento di qualche zona economicamente depressa, questo aspetto deve essere tenuto in debita considerazione. Deve cessare anche il contributo per chi va ad impiantare fabbriche od aziende perchè può godere del 70 per cento di contribuzione senza alcun obbligo di restituzione; c'è pure la possibilità di assumere manodopera che non ha anzianità, con un contratto nuovo e in questo caso si effettua un ulteriore risparmio. Pertanto, questo sistema va visto nella sua globalità, non solo in alcune sue particolarità.

Poi, una pubblicazione de «Il Sole 24 Ore» di qualche tempo fa parlava di un «Progetto Aquarius» (non si tratta quindi di una pubblicazione di parte) che andava contro ciò che il Governo aveva fatto a partire da anni molto lontani fino agli anni '80 sul piano dei contributi, dei finanziamenti a pioggia in assenza totale di programmazione nei porti. I miliardi necessari per ripianare i *deficit* degli enti e dei consorzi, oltre che delle compagnie, ammontano ad un totale di oltre 1.000 miliardi. Se poi giudicassimo in base al tasso di inflazione attuale e all'avvenuta svalutazione della moneta potremmo arrivare a 2.000-3.000 miliardi, ma occorre considerare che si sono spese centinaia di miliardi, non piccoli contributi, per porti che non sono mai entrati in funzione. Si trattava soltanto di pontili. Ricordo che all'epoca fece molto scandalo, ma c'è quasi una forma di oblio da difesa, per cui si tende a mandare nei recessi più remoti della memoria ciò che veramente è accaduto. Infatti, ricordo ancora che il porto di Sibari era stato completato all'85 per cento (i romani ed i greci non vi avevano effettuato alcuna costruzione perchè la sabbia spazzava via tutto) ed è stato inghiottito dal mare. Sono

stati spesi oltre ai primi 114 miliardi per rifarlo, un po' più all'interno, ma è un porto che dovremmo andare a vedere. Lo stesso è accaduto per quallo di Saline Joniche che non è mai entrato in funzione, come neanche il porto di Sant'Eufemia. Quello di Termini Imerese, danneggiato profondamente dalle mareggiate, era stato realizzato per servire il polo chimico di Termini Imerese, non è mai entrato in funzione e sono passati quasi trent'anni, fa parte ormai dell'archeologia industriale, così come fa parte dell'archeologia mancata il porto di Gioia Tauro che doveva servire il polo industriale siderurgico, forse il quarto o il quinto del Sud, che non è mai stato costruito. Ci vanno soltanto a pesca i pescatori perché è riparato e forse il mare è anche poco inquinato.

Non continuo l'elenco perché non finirebbe mai. Queste cose non sono nuove, di nuovo c'è ben poco. Ho voluto citare il documento della CEE e i dati esposti dal «Progetto Aquarius» perché, signor Presidente, la ragione del dissesto dell'economia marittima non deve essere imputata soltanto alle compagnie portuali.

Ho già detto e ripeto che il sistema del lavoro portuale – che ha creato *deficit* o pareggi di bilancio – era impostato su tre pilastri: le aziende di mezzi meccanici, gli enti e i consorzi, le compagnie. Mi dispiace dirlo, ma anche in questa divisione c'è stata una sorta di lottizzazione: da una parte tutte le aziende, dall'altra tutti o quasi gli enti e i consorzi e tutte da un'altra parte ancora – o quasi – le compagnie portuali. Il risentimento nato nei confronti delle compagnie portuali deriva dalla volontà di sbarazzare il campo e di sbaraccare il terreno da un polo scomodo – quello delle compagnie – che aveva sempre delle rivendicazioni da fare.

Ora vorrei ricordare al signor Ministro che negli articoli del Trattato di Roma richiamati nella sentenza della Corte, tra le varie condizioni che non possono ostare agli indirizzi previsti c'è anche quella, da parte delle compagnie, di accettare le innovazioni tecnologiche che dovrebbe servire a risparmiare tempo e denaro.

Proprio sul finire della passata legislatura, in questo anno solare, mentre si discuteva alla Camera sulla riforma delle gestioni portuali, un deputato di Genova che non era contrario ad una riforma piuttosto incisiva delle compagnie si alzò per dire alcune cose sul porto di Genova (non su quello di Voltri che non funziona non perché Batini si oppone ma perché incompleto).

Per quanto riguarda il porto di Voltri, nel resoconto del «Progetto Aquarius» si può constatare da quanto tempo sono stati avviati gli investimenti dello Stato che la Fiat poi vuole gestire. Niente di male, si può dare in gestione tutto con i soldi dello Stato ma allora bisogna dare tutto a tutti e non tutto a qualcuno e niente ad altri.

C'era stata un'accelerazione dei tempi di scarico sotto il profilo orario: si era passati dallo sbarcare e movimentare dieci contenitori all'ora a quaranta contenitori che però poi erano stati fermi sul porto per quindici giorni perché i treni-blocco non erano in condizioni di transitare. Signor Ministro, c'è qualcosa che non quadra; non si può attribuire tutto soltanto all'incapacità delle compagnie portuali. In questi anni qualche aggiustamento legittimo, preteso e accettato da alcuni più che da altri si è verificato; riguardava la formazione delle

squadre, il numero dei giorni lavorati per mese. Tuttavia oggi non si vuole un cambiamento, si vuole la rottura e io credo che sarebbe anche ingiusto pensare o pretendere - come qualcuno ha fatto ed al riguardo alcuni titoli sulla stampa sono stati a tutta pagina - che questo decreto-legge finalmente abbia messo in ginocchio i «camalli», i lavoratori di Genova. Sarebbe sbagliato, signor Presidente, signor Ministro, che noi pensassimo soltanto di separare Genova da tutti gli altri porti anche se mi rendo conto che ci sono dei dati temperamentali e comportamentali che non possono essere sottovalutati. La riforma dei sistemi portuali o si fa globalmente o altrimenti si riaccendono quelle tensioni, di cui parlava il documento della Comunità economica europea, che si sa come cominciano ma non si sa mai come finiscono.

Non vorrei che si affermasse una qualche tendenza in direzione di una militarizzazione dei porti. Dico questo perché sono venuta a conoscenza di una proposta di legge che l'ammiraglio Francese ha mandato ad alcuni deputati.

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

FAGNI. Lo so, signor Ministro, tuttavia si tratta di un militare che si assume il compito di mandare una bozza di normativa spiegando nella sua lettera di accompagnamento che non è indifferente la soluzione che si darà alla riforma della gestione degli scali portuali e che quindi si intende suggerire una soluzione.

Ritengo si tratti di una svolta pericolosa; queste cose si colgono nei fatti che avvengono all'interno della società...

PRESIDENTE. Senatrice Fagni, per fortuna decidiamo noi.

FAGNI. Ne sono convinta, però vorrei richiamare alla vostra attenzione un fatto esemplificativo. Io ho presentato anche un'interrogazione per sapere come mai a quasi un anno di distanza dall'approvazione del riassetto delle telecomunicazioni l'unica cosa che è stata fatta è l'istituzione della società Iritel. Tutto il resto, come la valutazione dei beni patrimoniali della ASST, il progetto di collocazione di 15.000 lavoratori che dovranno essere occupati o nell'IRI e nella pubblica amministrazione - in un momento in cui per decreto-legge si devono tagliare posti di lavoro e si deve trasformare il rapporto d'impiego da pubblico in privato - resta in realtà inapplicato. È vero che decidiamo noi, ma vorrei anche sapere se le spinte e le sollecitazioni di organi nazionali e internazionali non contribuiscono in qualche modo a mettere il freno ai contenuti delle leggi. Io voto contro quando è necessario farlo ma sono anche come Filomena Marturano, la legge è legge e va rispettata da tutti non solo da alcuni e non solo da chi l'ha votata. Vorrei quindi che non ci fossero «sirene» in grado di incantare gli «Ulisse» di turno quando si tratta di approvare e rendere operative le leggi dello Stato.

Stiamo per votare delle normative che stanno mettendo a rischio, anche attraverso le reazioni previste e prevedibili, non tanto il lavoro

portuale e l'occupazione dei lavoratori ma il regime democratico che abbiamo faticosamente costituito in tutti questi anni.

NERLI. Signor Presidente, in primo luogo vorrei definire il quadro nel quale si inserisce la nostra proposta di legge. Inizieremo domani a lavorare in comitato ristretto e su due punti lavoreremo con questo spirito e con questo retroterra politico-culturale. Signor Ministro, ce ne avete dato prova anche nelle settimane passate quando abbiamo discusso sugli interporti, sulle ferrovie; ce ne stanno dando prova le audizioni sui lavori pubblici e sulla viabilità: noi verifichiamo che il problema principale di cui risente l'economia portuale è la mancanza di una programmazione complessiva. In questo paese non c'è stata una politica di raccordo tra il trasporto su gomma e su rotaia e i porti, non c'è un piano interporti, non ci sono nemmeno gli studi di fattibilità e neanche gli studi previsti dalla legge di questo Stato sul movimento merci. La portualità risente di una politica economica debolissima, imitatrice di modelli altrui, che non è riuscita ad inserirsi né sul piano delle tecnologie avanzate, né di quelle tradizionali, nelle modificazioni che negli ultimi dieci, quindici anni si sono realizzate a livello sovranazionale.

La politica industriale è inesistente in questo paese, è sostituita da un sistema di gestione di trasferimenti alle imprese, questo sì, sul quale la CEE da cinque anni ci richiama all'ordine dicendo che siamo fuori da ogni grazia rispetto alla garanzia della concorrenza, rispetto alle più elementari norme dell'*antitrust*. Vi è poi la mancanza di una politica agricola reale, subalterna, in un quadro che ha indebolito fortemente l'elemento economico dei porti e della portualità.

La questione della riserva del lavoro portuale si inserisce in questo quadro macroeconomico, di scelte politiche compiute negli anni passati; non nasce in maniera «omeopatica», non è la riserva di lavoro in sé che ha sviluppato quei germi che impediscono alla portualità italiana di essere in concorrenza con i paesi europei. Le modifiche necessarie ad un porto più moderno, più avanzato, integrato, che sia di supporto per gli altri elementi di programmazione che prima richiamavo, costituiscono un problema ma esso si inserisce in questo quadro macroeconomico.

Il secondo punto è questo: noi riteniamo che sia necessario, per quanto riguarda la gestione del lavoro, ragionare sapendo che il problema riguarda uomini e donne in carne ed ossa, lavoratori che hanno dei diritti. Noi partiamo dalla tutela della garanzia del lavoro per tutti coloro che operano oggi nei porti italiani. Questo è il punto, ma lo diciamo non in senso astratto bensì come una rivendicazione di principio, tanto è vero che la nostra proposta sul governo della forza-lavoro, che risulterà liberata da ciò che potrà avvenire in seguito alla trasformazione non solo delle compagnie portuali ma anche delle aziende mezzi meccanici e dell'insieme degli enti e consorzi, non può che essere un qualcosa che va adattato alle singole realtà: non ci potrà essere la riduzione ad un solo tipo di modello perché i porti non rispondono ad un'unica caratteristica.

Noi immaginiamo un'agenzia del lavoro che può esser pubblica o privata, che deve essere autogestita e che dovrà essere organizzata a

seconda delle realtà, così come sono venuti storicamente definendosi i nostri porti: Livorno non è Genova, Ancona non è Trieste e così via.

Credo allora che ci sia bisogno di molta elasticità, di una normativa generale, di elementi di transizione come già rilevava il senatore Rognoni nell'illustrazione della nostra proposta. Occorre una normativa che consenta la realizzazione di sistemi anche diversi, certi e garantiti, ma non necessariamente fatti tutti con lo stampino perché bisogna agire a seconda delle specificità e delle vocazioni dei singoli porti, di ciò che potranno essere domani, ma anche dell'area su cui insistono. Infatti, non tutti sono vocati allo stesso movimento di merci. Esistono porti in cui il terminalismo sarà la forma prevalente, mentre in altri porti questo non avverrà. Ci sono porti che guardano al Nord Europa ed altri verso gli oceani: ci sono situazioni diverse che rendono differente anche la questione dell'utilizzo della forza-lavoro, di quegli elementi di elasticità necessari in virtù dei picchi di domanda di manodopera che oggi si realizzano nei porti.

Quindi, l'agenzia del lavoro, secondo il nostro pensiero, non serve ad arrivare ad un modello che schiacci e aprioristicamente annulli tutto ciò che di esperienza si è costruito nei porti, ma rende i porti funzionali ad un disegno complessivo che crei elementi di responsabilità per tutti i soggetti e che possa prevedere forme di attuazione diversa.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale congiunta.

GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione. Non si può non essere d'accordo con i colleghi Rognoni, Fagni e Nerli che hanno messo a fuoco problematiche, anche normative, che si trascinano da molti anni sul lavoro portuale in questo paese. Non si può parlare del lavoro nei porti prescindendo dall'intera questione portuale. Per cui attendere venerdì prossimo, come ha promesso il Ministro, che il Consiglio dei ministri licenzi un disegno di legge globale di riforma ci consentirà una migliore discussione integrata con i disegni di legge del senatore Rognoni e della senatrice Fagni, che hanno svolto un lavoro veramente puntuale e sereno, sia nelle valutazioni, che nelle proposte di soluzioni.

Infatti, per quanto riguarda il problema più spinoso, la questione delle compagnie, l'agenzia del lavoro ritengo possa costituire un volano per dare tempo agli ammortizzatori opportuni, per riequilibrare aspettative e realtà dei vari soggetti che sui porti hanno fino ad oggi lavorato.

In ultima analisi vorrei dire che per quanto riguarda il problema del lavoro portuale, con gli ammortizzatori o volani, con le agenzie e il contenzioso e tutto quanto di umano può escogitarsi, si tratta di uomini e di donne per cui le cose vanno considerate nella loro visione umana. Non si tratta solo di mezzi meccanici e non con imprese che insieme al capitale umano utilizzano altri capitali che forse riequilibrano i conti economici e meritano attenzione si può arrivare a troncare la monopolizzazione delle attività portuali, causa prima della discrasie che si verificano nei porti, per i lavoratori, per le imprese e per gli utenti. Infatti, anche le imprese che lavorano nei porti hanno tentato e tentano posizioni dominanti impedienti efficienza e produttività.

FAGNI. Qualcosa ci è riuscita.

GIOVANELLO, *relatore alla Commissione*. Bisogna vedere per intero tutta la questione. Per questo tutta la Commissione è d'accordo di rinviare il seguito dell'esame dei disegni di legge fino a quando il Ministro non ci fornirà una base di unificazione di discussione. In ogni caso tutto va visto globalmente con particolare riguardo a questa parte importante della riforma portuale. Il decreto-legge può anche essere guardato come momento di pressione in varie direzioni, non soltanto verso le compagnie o le imprese ma anche verso di noi per stimolarci a un lavoro più celere.

Ora, se lo spirito con cui la Commissione affronterà questo importante provvedimento riformatore è questo, credo che rapidamente potremmo arrivare ad una soluzione. Per cui sono grato per la disponibilità a lavorare che tutti hanno dichiarato al fine di risolvere rapidamente ogni problema.

FAGNI. Se mi è consentito, a proposito del fatto che noi abbiamo concentrato tutta la nostra discussione sulla questione del lavoro e che non si tratti solo di questo sono d'accordo, ma il decreto-legge che riprende il disegno di legge del Governo parla soprattutto del lavoro portuale.

GIOVANELLO, *relatore alla Commissione*. Consideratelo come una integrazione del vostro disegno di legge.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Ringrazio il relatore ed i colleghi intervenuti nel dibattito perché mi consentono di dare una risposta che serva a precisare la posizione del Governo, ma anche di fornire alcune anticipazioni di linee generali per quanto riguarda il provvedimento che il Governo stesso sarà impegnato a varare nel prossimo Consiglio dei ministri.

La prima precisazione che voglio fare è la seguente: nessuno è più di me lontano (questa non è una posizione personale bensì di tutto il Governo) dall'immaginare che il problema del rilancio della portualità italiana si possa risolvere - ripeto - solo affrontando l'aspetto del lavoro portuale.

Credo di poter dire che di questa convinzione fa un po' testo tutta la cronistoria degli atteggiamenti assunti dal Governo. Infatti, dopo che per molti mesi si era cercato di dare uno sbocco alla situazione aperta dalla sentenza della Corte di giustizia della CEE, presi l'iniziativa, avvalendomi del parere del Consiglio di Stato per trovare una soluzione in via amministrativa, sia pure transitoria, emanando una circolare in materia di lavoro portuale.

Non voglio ripercorrere qui l'intera vicenda, perché credo che tutti ricordiate le sentenze della magistratura, l'accentuarsi della conflittualità e, successivamente all'emanazione della circolare (non è un alibi, senatore Rognoni, dietro il quale si vuole nascondere il Governo), soprattutto l'apertura del procedimento formale di infrazione da parte della CEE che ha portato alla fissazione al 30 settembre del termine per l'adeguamento della legislazione ai principi contenuti nella sentenza. Di

qui l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri di un disegno di legge, che è appunto quello oggi in esame, in coerenza con l'iniziativa amministrativa.

Quando uscii da quel Consiglio dei ministri, rilasciai una dichiarazione a nome del Governo secondo la quale appunto il Governo si impegnava, qualora non si fosse pervenuti ad una rapida approvazione del disegno di legge da parte del Parlamento, ad emanare un decreto-legge di identico contenuto. Il termine era quello del 30 settembre e non vi erano pressioni di gruppi o sottogruppi: era una scelta autonoma del Governo. Se faccio una dichiarazione a nome dell'Esecutivo non sono abituato a non rispettarla, almeno per quanto riguarda la mia responsabilità. Tuttavia ci fu un effettivo ritardo nella trasmissione del provvedimento al Parlamento e quindi, in un momento successivo, dichiarai la necessità di una breve dilazione. Nel termine previsto del 15 ottobre, ho ritenuto opportuno e rispondente al mio dovere presentare nuovamente l'intera materia al Consiglio dei ministri.

Nel frattempo, ho operato sotto altri aspetti in materia di lavoro portuale. Nei giorni immediatamente successivi al ferragosto si è verificata la vicenda relativa al porto di Voltri. Solo quando mi fu comunicata da parte della società Viamare la decisione di sospendere il servizio su Voltri, ovviamente d'accordo con il Governo autorizzai la concessione dell'autonomia funzionale alla VTE che ne aveva fatto richiesta formale da oltre un anno. Lo feci non per rispondere ad interessi particolari quanto per evitare l'interruzione dell'attività di uno scalo che avrebbe comportato un grave nocimento per l'economia della Liguria e complessivamente del paese.

Ebbi anche modo di incontrare le rappresentanze dei sindacati confederali, che contestavano la mia decisione e protestavano per il merito del disegno di legge che, secondo le loro valutazioni, non tutelava sufficientemente i diritti dei lavoratori. In quel confronto spiegai che il Ministero stava lavorando ad un disegno di legge di riforma generale e che si era pervenuti alla presentazione del provvedimento parziale, relativo al lavoro portuale, solo in seguito alle sentenze dei pretori. Ribadendo il mio impegno ad affrontare una riforma complessiva, affrontai con le organizzazioni sindacali il problema delle agenzie del lavoro, che credo costituisca un'ipotesi di soluzione che risponde all'esigenza di tutela dei diritti individuali di tutti i lavoratori e delle compagnie portuali. Il Governo è ampiamente disponibile su questo punto, pur non nascondendosi le preoccupazioni di carattere generale circa l'introduzione in un settore specifico di un'agenzia del lavoro. Comunque, ritengo che potremo esaminare questo problema nel merito in sede di Comitato ristretto.

Desidero anche aggiungere che per i lavoratori degli enti portuali esistono le identiche preoccupazioni: non ci sono lavoratori di serie A e di serie B, tutti i lavoratori hanno diritto alla stessa tutela.

Vorrei fare una considerazione di carattere generale. Il Governo oggi si pone l'obiettivo di un riordino della portualità italiana per ridare alla stessa i livelli di competitività che oggi non esistono più per un complesso di fattori e non solo per l'attuale organizzazione del lavoro portuale. A fronte di ciò, come è noto, vi è una condizione estremamente favorevole per i porti italiani che permettono una

riduzione dai 3 ai 5 giorni dei tempi di trasporto verso i grandi mercati del Sudamerica o del Medio Oriente, rispetto ai grandi porti del Nord Europa.

Non solo l'industria dei paesi dell'Europa centrale, ma anche le industrie italiane come la Ferrero e la Zanussi fanno operazioni utilizzando i porti del Nord Europa e non, ad esempio, i rispettivi porti di Genova e Trieste; questo accade, evidentemente, perché c'è un problema di maggiori costi. L'obiettivo quindi è quello di un progetto di riordino generale della portualità italiana per restituirlle livelli di competitività che oggi non esistono e che richiedono delle scelte di profondo, radicale cambiamento.

Non entro nel merito del passato, non sta a me farne una difesa d'ufficio. Io sono Ministro oggi, faccio parte di questo Governo, cerco di dare risposte in ordine ai problemi posti e ritengo che per la soluzione di questi problemi sia necessario operare nel modo più coerente rispetto agli obiettivi, tenendo conto del contributo di tutti. Io non sono né servo della Fiat, né servo della compagnia portuale. Mi ha fatto piacere avere un riconoscimento da parte del console Batini che ha detto – bontà sua – che sono un brav'uomo. Precedentemente non aveva una buona opinione di me ma io gli dissi che quando mi avrebbe conosciuto meglio avrebbe compreso che io non sono servo di nessuno.

Tornando al nostro argomento principale, devo dire che il decreto-legge non riguarda soltanto il porto di Genova ma tutti i porti italiani. Evidentemente solleva reazioni diversificate perché le situazioni alle quali si applica sono molto diverse.

Per quanto riguarda Genova so, senatore Rognoni, che c'era una sollecitazione al Governo ad intervenire per risolvere la controversia fra la compagnia portuale ed il consorzio pagando la somma di 9 miliardi e chiudendo quindi la partita con un momento di pace sociale che a Genova non c'è. Questa tuttavia non è la soluzione del problema e credo che il senatore Rognoni sia d'accordo con me. Io ho detto che, pur trattandosi di una questione che ha per interlocutori la compagnia e il consorzio, il Governo è disponibile ad un'opera di mediazione. Il senatore Rognoni osserva che ciò poteva essere fatto prima ma non avrei risolto il problema perché questo è molto più complesso nei suoi termini generali e quindi richiede scelte che vadano alla radice di tutte le questioni aperte e non di un solo aspetto. Ritengo che sia un modo «vecchio» di agire cercare di risolvere solo una faccia del problema per avere un momento di pace sociale con l'idea che questo risolva da solo tutte le altre questioni.

ROGNONI. Non ho detto questo.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Le spiego le ragioni per cui ho preferito seguire una procedura che non ignori il problema, anzi ne tenga conto e non sottragga il Governo alla responsabilità di intervento.

Vorrei anticipare alcuni contenuti del disegno di legge globale che il Governo si appresta a portare in Parlamento. A me sembra che nella sostanza alcuni obiettivi non siano divergenti da quelli contenuti nei provvedimenti già presentati (faccio riferimento in particolare a quello

che ha come primo firmatario il senatore Rognoni) perchè in fondo partono tutti da un'esigenza, quella di rimediare ad una carenza grave nel governo del sistema portuale, e cioè alla mancanza di un'autorità portuale.

Il disegno di legge del Governo è costruito su alcuni capisaldi: in primo luogo sulla riclassificazione dei porti in base a criteri che tengono conto della diversificazione delle realtà portuali ed anche dei mutamenti che sono intervenuti nel sistema dei traffici, ridimensionandone il rilievo. Questa è una prima scelta molto importante perchè da questa deve discendere una serie di conseguenze per evitare il ripetersi di quegli errori che giustamente richiamava la senatrice Fagni. Un coerente rispetto del ruolo dei porti italiani richiede infatti che gli investimenti non siano più programmati a pioggia - come è avvenuto purtroppo in passato - e pertanto anche le risorse che sono oggi modeste devono essere concentrate sulle priorità decise in base ad opportuni criteri.

Quindi presupposto necessario è stata una riclassificazione dei porti e l'introduzione dell'autorità portuale. Per quest'ultima c'erano due strade possibili ed in questo senso mi sia consentito dire che la proposta del Governo è più radicale rispetto a quella parlamentare: cioè, noi non siamo partiti dalla trasformazione degli enti portuali ma abbiamo introdotto l'autorità portuale definendo cosa è e cosa deve fare, quali sono gli organi che devono essere molto snelli e ne abbiano previsto l'interazione con gli enti locali così come avviene per le autorità portuali di Rotterdam e di Hong Kong. Non ci siamo infatti attenuti ad un tipo di modello come quello delle portualità di maggiore spicco.

Vi è poi l'introduzione di uno strumento non conosciuto dalla nostra legislazione, e cioè del piano regolatore portuale con compiti di programmazione, di coordinamento ed anche di pronto intervento. Infatti non si può immaginare adeguata una legislazione che oggi, per un'operazione di dragaggio (cito il caso significativo di Ravenna), richiede il ricorso al Ministero dei lavori pubblici attraverso procedure...

FAGNI. Anche nel caso di Livorno.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Certo, ho citato il caso di Ravenna soltanto perchè lo conosco di più.

Si definisce quindi l'autorità portuale, se ne enunciano i compiti e si stabilisce l'organico che è molto limitato. Si tratta di organi di governo, pubblici, non di enti pubblici economici.

Poi prevediamo la trasformazione degli enti portuali e delle aziende mezzi meccanici in società per azioni. Quindi tutto ciò che è gestione dei servizi deve appartenere all'iniziativa privata, ad un'iniziativa vera, che investe, che sa rischiare e che non si muove solo perchè c'è il contributo dello Stato. Ho detto questo anche a Genova, agli imprenditori, perchè non ci fossero dubbi: non si tratta di mettere in piedi un'altra struttura di tipo assistenziale.

È evidente inoltre che c'è una fase delicata, e su questo concordo con il senatore Rognoni, riguardante una serie di problemi relativi all'indebitamento che, nonostante gli approfondimenti che sto facendo fare in questi giorni, non mi risulta ancora completamente chiaro. Credo di poter dire che ci sono 900 miliardi di indebitamento complessivo degli enti portuali cui va aggiunto tutto l'indebitamento dovuto al mancato

accantonamento per il personale. È evidente che si deve poter contare anche qui su dei processi di risanamento, per cui la fase transitoria deve essere utilizzata al fine di risanamento e del riordino di questa realtà in cui venga tutelato il diritto individuale dei lavoratori.

Queste sono le linee portanti di una scelta che, almeno per quanto mi riguarda, credo non guardi in faccia nessuno. Dico questo perché, affrontando un provvedimento di questo genere, non lo si può fare nell'ottica di chi vuol rispettare la conservazione della posizione di Tizio o di Caio, del gruppo A, del partito A o B, sia esso mio o di altri, perchè questa sarebbe una strada molto sbagliata. Si tratta quindi di una scelta che credo possa trovare, sulla base di quanto è stato detto in questa sede, una rispondenza da parte del Parlamento.

Allora, se c'è una convergenza, se si può, mettendo assieme i contributi di tutti i Gruppi, arrivare a una soluzione rapida, torno a ripetere quello che ho già detto in altra sede: il decreto-legge sul lavoro portuale verrà ritirato dal Governo. In questo caso non si tratterebbe di un fatto drammatico. Abbiamo risposto alla Comunità europea ed abbiamo messo in moto, credo, un processo di riordino.

È vero, a Genova ho trovato un certo clima, ma mi è stato detto che i lavoratori sarebbero ritornati sulla banchina. Senatore Rognoni, ho già detto, e lo avrà sentito, che a mio avviso nella vicenda non c'erano né vincitori né vinti, che avrei fatto appello al senso di responsabilità di tutti, e apprezzato le posizioni più responsabili di apertura e di confronto costruttivo e che il Governo avrebbe favorito tutto questo. Questa è la posizione del Governo e del Ministro rispetto ad un problema di così rilevante importanza.

Non ho l'ambizione, senatore Rognoni, di passare alla storia come il Ministro che è riuscito a fare una riforma mai riuscita in passato. Ho solo l'ambizione, ci riesca o meno, di poter dire di aver fatto tutto il possibile per arrivare a risolvere il problema.

PRESIDENTE. Ritengo, onorevoli senatori, che vi sia un segno – al di là delle parole e delle posizioni – molto concreto della disponibilità e della voglia di affrontare seriamente il problema, cercando di arrivare in pratica ad una risposta di tipo globale che in qualche modo porti ad una soluzione definitiva del problema dell'ordinamento portuale.

Ricordo che in sede di discussione sui lavori della Commissione, nella seduta del 14 ottobre scorso, si è convenuto di costituire un comitato ristretto per procedere all'elaborazione di un testo unificato di tutti i provvedimenti. Inviterei pertanto i Gruppi a far conoscere alla segreteria della Commissione i nominativi di chi intende partecipare a tale comitato che inizierà i lavori – credo – domani alle ore 15.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 17,15.*

