# SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

## 8ª COMMISSIONE

**(Lavori pubblici, comunicazioni)**

## INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

(articolo 48 del Regolamento)

## Resoconto stenografico

**2ª SEDUTA**

## GIOVEDÌ 15 SETTEMBRE 1977

**Presidenza del Presidente TANGA**

## INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 31, 35, 44 e *passim*
CARRI (*PCI*) . . . . . 56
FEDERICI (*PCI*) . . . . . 34, 35, 36 e *passim*
GUSSO (*DC*) . . . . . 38, 43, 50
MANNO (*DN-CD*) . . . . . 37, 48, 51
MOLA (*PCI*) . . . . . 55
PITRONE (*PRI*) . . . . . 50
TONUTTI (*DC*) . . . . . 37, 42, 43 e *passim*
*CAVALIERI* . . . . . *Pag.* 39, 43
*CERBONI* . . . . . 47, 51, 55
*GORI* . . . . . 31, 34, 35 e *passim*
*SOFIO* . . . . . 46, 47, 52 e *passim*
*VALLE* . . . . . 45, 53, 54 e *passim*

*Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, per il Comitato di coordinamento dell'utenza portuale il dottor Amerigo Rutilio Gori, segretario generale, il dottor Giovanni Cavalieri, funzionario della Segreteria dello stesso Comitato; per la Confederazione italiana armatori liberi il dottor Araldo Valle, vicepresidente, il dottor Giorgio Cerboni, funzionario della stessa Confederazione, il dottor Luciano Sofio, dirigente della società di navigazione « D'Amico ».*

*La seduta ha inizio alle ore 10.*

AVELLONE, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento.

Do il benvenuto ai rappresentanti del Comitato di coordinamento dell'utenza portuale. Loro già conoscono attraverso la nostra lettera di invito il tema che è oggetto di questa udienza. La Commissione sta cercando di acquisire ogni elemento necessario per affrontare la tematica portuale da approfondire poi attraverso eventuali sopralluoghi in singoli porti.

*GORI*. Ringrazio il Presidente, così come ringrazio la Commissione tutta, ed esprimo il più vivo apprezzamento del Comitato per la decisione della 8ª Commissione del Senato di dare il via a questa indagine conoscitiva, che corrisponde ad un bisogno di conoscenza su uno dei problemi scottanti dell'economia e della situazione generale italiana: dico scottante perchè, com'è noto, il movimento portuale e la funzionalità dei porti condizionano l'evoluzione dell'economia produttiva interna. Ringrazio il Presidente anche per le precisazioni introduttive che in un certo senso anticipano quanto noi — conoscendo soltanto la lettera inviataci per questa udienza e avendo visto soltanto il resoconto parlamentare — auspicavamo. Non conoscevamo, infatti, l'intenzione della Commissione di proseguire l'indagine *in loco*, visitando i porti ed eventualmente anche i porti esteri se ciò — e su questo non ho dubbi — sarà ritenuto necessario ed utile. È questo uno dei primi punti sui quali il Comitato intende richiamare l'attenzione della Commissione, e cioè la metodologia di questa indagine. È chiaro che bisogna partire da una conoscenza dei fenomeni generali che caratterizzano il problema portuale; ma poi, per un tipo di analisi più particolare che consenta di acquisire elementi conoscitivi precisi, è evidente che occorre rendersi conto *de visu* delle singole situazioni portuali, anche perchè vi sono sì dei problemi generali, ma, evidentemente, la funzionalità, la produttività e l'efficienza dei singoli scali sono determinati dalle singole situazioni. In Italia abbiamo le situazioni portuali più disparate, pur in una situazione generale di crisi, che, del resto, non è solo del settore portuale ma investe tutti i settori produttivi.

Il problema in sè è molto complesso e può essere affrontato da vari punti di vista.

Storicamente, si può dire che i nostri porti si sono sviluppati soprattutto attorno a centri abitati, a ridosso delle città; ed anche questo ha avuto conseguenze sulle strutture fisiche attuali, sulla dotazione di infrastrutture e sulle possibilità di sviluppo dei porti. In una situazione del genere molti porti soffrono di mancanza di aree adeguate all'evoluzione che si è avuta nel frattempo, in termini di quantità e in termini di qualità, nel settore della navigazione marittima; oppure vi sono porti che non hanno problemi di aree, ma sono magari condizionati dalla esistenza di vecchie strutture. È tipico il caso di Marghera, dove esistono magazzini a più piani che comportano costi di manipolazione e costi di trasferimento delle merci, mentre uno sviluppo orizzontale, data la disponibilità di aree, sarebbe assai più produttivo. Però sia nell'un caso come nell'altro, la soluzione del problema è condizionata dalle disponibilità finanziarie — cioè dal problema dei finanziamenti di opere e di attrezzature portuali — che data la rilevanza delle somme in gioco e dato l'interesse pubblico che caratterizza la funzione portuale, noi ri-

teniamo che debbano continuare ad essere prevalentemente a carico del bilancio dello Stato.

Questo mancato sviluppo dei porti in senso fisico è dovuto poi anche all'ordinamento giuridico sotteso ai problemi finanziari, alle regole che disciplinano l'intervento dello Stato nel settore. E qui veniamo al problema della classificazione dei porti, che risale a molti anni addietro e che obbliga lo Stato ad intervenire in maniera proporzionatamente uguale in porti che hanno ancora un significato e che possono averlo ancora di più per lo sviluppo economico del Paese ed in porti che, invece non hanno più alcuna funzione o, quantomeno, hanno una funzione del tutto marginale. Con la suddivisione delle competenze tra lo Stato e le regioni forse la situazione va verso un chiarimento di fondo e verso un miglioramento; però è anche vero che ci troviamo condizionati da questo retaggio del passato, da questa situazione.

I porti soffrono inoltre di un altro male, di un'altra caratteristica che non ha seguìto l'evoluzione che si è avuta nei tipi di naviglio, nelle correnti di traffico, nella composizione merceologica di tali correnti di traffico. Parlo di quella che si può chiamare la « logica commerciale », contrapposta alla « logica industriale »; abbiamo oggi una situazione di conflittualità — ad esempio, tra noi e i sindacati — anche se le punte più aspre e maggiormente polemiche vanno, per fortuna di tutti, attenuandosi e scomparendo: ho parlato di « logica dei porti industriali » e ci tengo a chiarire meglio: vi è un tipo di merce — che è il prodotto finito o il semilavorato o, comunque, la merce in piccole partite — che può sopportare i costi connessi alla « filosofia » del porto-emporio, del porto commerciale. Vi sono, poi, altri tipi di traffico che non possono sopportare tutti i costi risultanti da questo frazionamento di competenze, da questa molteplicità di interventi nella loro manipolazione. Qui si è in presenza di merci che fanno parte di un ciclo industriale e costituiscono un altro problema che, secondo noi, si dovrebbe approfondire in modo da arrivare ad una vera soluzione: distinguere cioè il tipo tradizionale di operazioni, quelle che si svolgono nei porti commerciali, dal tipo di operazioni che rispondono, appunto, a criteri industriali.

Un altro aspetto che ha caratterizzato finora la situazione portuale nazionale e che, probabilmente, dovrà rientrare tra le modifiche da apportare all'ordinamento (ritengo infatti che questa indagine abbia come scopo finale la riforma dell'ordinamento portuale, che attualmente è in discussione presso la Camera dei deputati) è quello dell'assetto degli enti portuali. Oggi vi è in Italia una serie di Enti nati un po' a caso, con caratteristiche del tutto diverse l'uno dall'altro e con una presenza in porti dove effettivamente l'Ente può avere un significato e una funzione, mentre questa presenza ha senz'altro minore significato in altri porti. Vi è poi una terza categoria di porti in cui, pur essendoci grosse e importanti correnti di traffico, si ha un'organizzazione ancora « artigianale », fatta per così dire alla buona e che però, a quanto pare, dà delle soddisfazioni sia a coloro che operano nel porto, sia all'utente finale dei suoi servizi.

Un ultimo argomento, anche questo molto complesso, riguarda la questione dei servizi portuali. Al riguardo si è detto molto, anche da parte nostra e talvolta con qualche spunto polemico. Ma il problema doveva comunque essere portato all'attenzione dell'opinione pubblica e delle forze politiche, in maniera anche eclatante, perchè esisteva attorno ad esso un disinteresse diffuso, sia a livello di opinione pubblica che anche, in parte, a livello di forze politiche. Credo che ora i dati di base della situazione siano noti e anche il Comitato ha contribuito — con una serie di documenti che faremo avere alla segreteria della Commissione — a mettere in luce certe situazioni, pur cercando di evitare forzature polemiche.

L'evoluzione tecnologica ha investito tutti i porti e tutte le marine del mondo, e naturalmente ci sono stati paesi che, per varie ragioni, si sono potuti adeguare prima di altri a questa evoluzione. I miglioramenti nelle tecniche di manipolazione delle merci sono tesi alla riduzione dell'impiego della manodopera e alla diminuzione dei tempi di sosta

delle navi e delle merci nei porti. In Italia, un tale adeguamento della forza lavoro alle nuove tecniche è stato molto lento, se non quasi inesistente. Anche in recenti studi (l'ultimo è dell'aprile 1977, sottoposto anche ai componenti di questa Commissione) abbiamo messo in rilievo l'evoluzione subita dai traffici e dall'impiego del personale degli anni dal 1971 al 1975. È stato messo in luce che vi è stata una rivoluzione nella distribuzione tra traffico con navi convenzionali, e traffico a mezzo di navi specializzate. Vi è stata una caduta delle opportunità di impiego perchè, appunto, questi tipi di naviglio richiedono un minore impiego di forza lavoro, e c'è stata, invece, una stabilità sostanziale, con qualche leggero aumento, del numero complessivo di lavoratori addetti a tali operazioni. Ciò, evidentemente, si traduce in costi aggiuntivi per chi deve usufruire di queste operazioni e si risolve in una perdita di competitività relativa di tutto il nostro sistema economico o, perlomeno, del nostro sistema portuale rispetto agli altri.

Molte volte, anche in sede di Ministero della marina mercantile e in sede di incontro con i sindacati o in sedi pubbliche, abbiamo avuto modo di richiamare l'attenzione su una convenzione e una raccomandazione, elaborate nel 1972-73 a Ginevra in sede OIL (Organizzazione internazionale del lavoro) dove, rappresentanti di diversi paesi — sia industrializzati che in via di sviluppo — si sono preoccupati di ricercare efficaci strumenti di protezione dei lavoratori contro il rischio della disoccupazione tecnologica, contemperando però anche le esigenze di competitività, la necessità di affermazione di questi mezzi nuovi senza l'onere di impieghi e di prestazioni non più dovute.

Questo ritengo sia il problema dei problemi del settore portuale, che bisogna affrontare decisamente. In sede ministeriale, più volte è stata rappresentata la disponibilità dei sindacati ad andare in fondo alla questione, senza mai passare, però, dalle enunciazioni generali ai fatti concreti, a motivo di situazioni preesistenti altrettanto gravi da sanare come, per esempio, il problema dell'« occasionalato ». Oggi, il sistema portuale italiano, con la riapertura del Canale di Suez, sta concretamente sperimentando buone prospettive di affermazione e di recupero di traffici perduti, o di acquisizione e di lancio di traffici nuovi. Purtroppo, tale possibilità di evoluzione e sviluppo è condizionata dall'alto numero di persone addette, che attraverso i vari meccanismi di garanzia salariale introdotti, anche se non direttamente sulle singole operazioni, sul sistema portuale italiano nel suo complesso, determinandone un decadimento globale. C'è il rischio, cioè, che i porti produttivi ed efficienti paghino lo scotto per altri scali che, invece, non hanno eguali prospettive e possibilità. Tutto ciò porta, come abbiamo visto negli ultimi anni, ad una certa redistribuzione di traffico tra i porti nazionali cui non corrisponde, però, un'adeguata mobilità della forza lavoro. Se c'è un principio che in Italia non si applica nel settore portuale è che « gli uomini seguano il traffico »; tendenza prevalente, per contro, negli altri porti europei e degli Stati Uniti.

Al presente, ci troviamo di fronte ad una relativa perdita di competitività e di importanza dei porti tradizionali, e ad un recupero di produttività e di competitività dei porti medi.

Un'altra serie di porti ha, poi, esaurito quasi del tutto la propria funzione e dovrebbe essere sottoposta a cambiamenti, in vista o del loro abbandono o di una loro trasformazione, possibilmente in senso specializzato (porti pescherecci, porti turistici, ecc.) di cui c'è domanda. Il volerli mantenere in vita secondo il sistema tradizionale costa sia in termini di competitività globale che di economia nazionale.

Per « materializzare » quanto ho appena detto si può analizzare un porto come quello di Genova, ove notiamo una flessione costante, una caduta delle medie di impiego mensile dei lavoratori. Per converso, in altri porti sembra esistere una carenza di mano di opera, il che porta, in presenza di un numero totale eccedente di addetti in Italia, ad immissioni locali che però squilibrano l'in-

tero sistema: ecco un problema di mobilità interportuale.

Sempre sul tema della mobilità, è opportuno parlare della rigidità del fattore lavoro anche all'interno del porto. Data la tradizionale struttura tariffaria basata sulla « resa », le squadre, nella generalità dei casi, sono decisamente esuberanti. Si può tranquillamente parlare, senza tema di essere smentiti, di imponibile di mano d'opera: se per il carico e lo scarico di un *container* si debbono impiegare 20-25 uomini (come accade nel porto di Genova), ebbene si ha un imponibile di mano d'opera il cui costo viene addebitato al carico. La formula tariffaria, pertanto, va completamente rivista perchè porta ad una eccessiva rigidità all'interno stesso del porto, perchè gli uomini di una squadra impiegata per determinate operazioni non possono essere utilizzati in altre, alternativamente. Ad esempio, una squadra di 8-10-20 persone, se termina un'operazione in tre o quattro ore, rifiuta di intervenire — o, meglio, è la situazione che non glielo consente — in altre operazioni le quali possono così restare a metà per carenza di personale, carenza che è però artificiosa sia in generale che all'interno del porto, poichè altrove possono esservi più squadre inoperose. Data questa rigidità assoluta nell'espletamento delle mansioni, non si può attuare una intercambiabilità tra l'una e l'altra mansione all'interno del porto. Tutto ciò in parte è giustificabile per la diversità delle specializzazioni, ma in parte non lo è; bisognerebbe pertanto incoraggiare e perseguire la fungibilità delle mansioni.

Un altro problema riguardante la struttura tariffaria è quello del « cottimo collettivo ». La Commissione potrà rendersi conto *in loco*, che ciò ha determinato una certa caduta di produttività ed una disincentivazione al lavoro da parte dei singoli. Chi opera in regime di « cottimo collettivo » deve versare la parte eccedente rispetto alla paga base nel « calderone » o « pentolone collettivo », che viene poi ripartito tra chi non ha lavorato e chi invece ha lavorato. Tale misura ha un carattere cooperativistico-sociale che presenta senz'altro i suoi pregi, ma anche degli svantaggi in termini di produttività. Sarebbe, pertanto, opportuno rivedere la situazione al fine di ridare incentivo al lavoro.

Un altro elemento che ha provocato certe disincentivazioni è rappresentato dall'istituto, introdotto qualche anno fa, del « salario garantito ». In passato, si sono verificati numerosi casi di abuso riscontrati dalle autorità ministeriali e portuali locali. Con l'attuale sistema di erogazione mensile, molti inconvenienti sono stati superati. È chiaro però che anche in questo caso si ha una disincentivazione al lavoro perchè, comunque sia, il salario è sempre corrisposto. Ad esempio, si è riscontrato in diversi porti che nei giorni in cui c'è poco traffico e quindi scarsa possibilità di lavoro, tutti si presentano alla chiamata in modo da poter godere del salario garantito; mentre, nei momenti di traffico, c'è assenteismo. Esistono queste contraddizioni...

F E D E R I C I . Chiedo scusa per l'interruzione, ma lei sa che, se non si firma, non c'è salario garantito!

*G O R I* . Vi è un sistema a rotazione e quindi la possibilità di usufruirne. Ma io ho accennato al salario garantito per tirare qualche conclusione. Il lavoro portuale è « decasualizzato », e ciò risolve, anche se in maniera un po' anormale, il problema delle oscillazioni e fluttuazioni di traffico che effettivamente espongono i lavoratori del settore a contraccolpi di carattere negativo. Questa ottenuta decasualizzazione dovrebbe però fornire l'opportunità di mettere mano alla ristrutturazione di tutto il sistema.

Prendiamo i porti esteri: negli accordi intervenuti di recente a Londra — che per molti aspetti è un porto molto ma molto più conflittuale rispetto a quelli italiani e che per l'organizzazione e l'esuberanza del personale ha molti punti in comune con i nostri scali — si è trovato un sistema per cui si garantisce la paga fissa a tutti coloro che vi sono impiegati, con un parallelo programma di graduale sfoltimento, per ovviare all'esuberanza del personale. È prevista inoltre una serie di incentivi legati alla singola specializzazione personale e al lavoro effettivamente

prestato. In questo modo, la *Port of London Authority* ha potuto riscontrare un aumento di produttività, in pochi mesi, del 25-30 per cento.

Ora, non è detto che quanto avviene in altri porti possa e debba essere trasferito di sana pianta in Italia, ma esistono spunti e indicazioni che varrebbe la pena di approfondire. Per quanto ci riguarda, noi abbiamo intenzione di fare studi su questa materia. Ritengo che nelle visite che la Commissione vorrà fare all'estero, sarà approfondito anche il problema della produttività, del trattamento normativo e salariale, della organizzazione del lavoro.

Un ultimo punto, sempre nel campo del lavoro, è rappresentato dalla situazione anomala, derivata o da vizi di origine o da storture verificatesi nel tempo. Mi riferisco alla contrattazione. Contrariamente a quanto previsto dal Codice e dal Regolamento di navigazione, le organizzazioni sindacali sono intervenute nel settore portuale (per sua natura « spezzettato » nei singoli porti dove c'era sovranità tariffaria), con la « mentalità » del contratto collettivo nazionale. Siccome, oggettivamente, non c'era una controparte identificata, si è voluto ravvisarla nel Ministro in persona (neanche nel Ministero della marina mercantile), con il quale i sindacati, in occasione di due-tre « piattaforme », hanno svolto normali trattative sindacali, sia pure temperate dalla consultazione dell'utenza e dell'Assoporti.

Obiettivamente, va però rilevato che il Ministero non è sindacalmente attrezzato; per sua natura non è un negoziatore sindacale, ma un'Autorità al di sopra delle parti, incaricata di mediare tra le offerte degli uni e le richieste degli altri. Su questo punto il nostro Comitato si è battuto fin dalla sua costituzione avvenuta nel 1971. Devo dire che la situazione si sta evolvendo in tal senso ed anche da parte dei sindacati, o almeno di certi settori più avanzati, si sente il bisogno di collegarsi in maniera più organica e sistematica al resto del mondo sindacale, che dispone di una controparte con cui trattare.

In sede di Commissione trasporti della Camera e di esame della riforma dell'ordinamento portuale, soltanto il partito comunista ha affrontato il problema del lavoro portuale; gli altri hanno preferito accantonarlo, perchè ritenuto troppo « conflittuale ». Questo però, era vero solo fino a ieri. Oggi si va verso un chiarimento dei rapporti, ed anche il tabù della « conflittualità » dovrebbe essere accantonato e superato.

Ai fini di un collegamento con tutto il resto del mondo sindacale e per restituire al Ministero della marina (o dei trasporti, se si farà l'unificazione) i compiti di indirizzo politico, generale e programmatico che esso dovrebbe avere, noi proponiamo che ci sia una contrattazione diretta tra le parti a livello nazionale — salvo l'applicazione secondo il Codice in sede locale — alla presenza dei rappresentanti della pubblica Amministrazione.

È una soluzione che presenta il vantaggio di riportare la contrattazione nei suoi termini reali e oggi, poichè tanti problemi di oscillazione e di causalità del lavoro sono stati superati, riteniamo che i tempi siano maturi per farlo soprattutto per consentire alla pubblica amministrazione di dare un indirizzo unitario e di seguire veramente le linee di politica generale, di attuazione dei programmi dello Stato e non di disperdersi in una serie di operazioni e di attività per le quali, oltre tutto, manca la necessaria vocazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il dottor Gori per la sua relazione. Se il dottor Cavalieri vuole integrare questa esposizione, prima di dare la parola agli onorevoli Commissari, lo prego di intervenire.

*G O R I* . Il dottor Cavalieri è particolarmente esperto di problemi inerenti al lavoro portuale, alle tariffe, eccetera, per cui, se la Commissione ha da rivolgere domande più specifiche per quanto riguarda il settore del lavoro portuale, possiamo pregarlo di rispondere.

F E D E R I C I . Ringraziamo anche noi i rappresentanti dell'utenza portuale qui presenti e poichè mi sembra che il dottor Gori

abbia molto giustamente aperto una serie di problemi di grossa portata, intorno ai quali dibattiamo da tempo, mi permetto di formulare una serie di domande.

Siamo, come diceva il Presidente, in una fase di indagine conoscitiva e quindi, almeno per quanto mi riguarda, evitiamo di dare delle soluzioni, cioè lasciamo fuori qualsiasi problema di principio o di ordine ideologico e cerchiamo di acquisire insieme una serie di conoscenze che ci permettano di avere un quadro obiettivo della situazione.

La prima questione che mi interessa maggiormente approfondire è quella che riguarda la classificazione. Il dottor Gori considera giustamente l'attuale classificazione come elemento disomogeneo dal punto di vista degli investimenti e di chi li deve fare. Questo è certamente un dato, cioè vi sono oggi porti classificati di seconda categoria che non sono più rispondenti alla vecchia idea che si aveva circa l'organizzazione portuale. Quindi, abbiamo questo rapporto sbagliato dal punto di vista degli investimenti. Ora, premesso questo e stabilito che bisogna intervenire per modificare il rapporto medesimo (certamente anche in relazione ai decreti di attuazione della legge n. 382), il problema che si pone è quello di una programmazione, che sia molto più elastica, appunto, per non trovarci tra dieci anni con una classificazione non adeguata perchè sono intervenuti mutamenti nei traffici.

In particolare, è giusto che in Italia classifichiamo (cosa che non avviene in altri paesi, per quello che mi risulta) rigidamente soprattutto i porti industriali e i porti commerciali? Lascerei da parte i porti pescherecci e i porti turistici che possono presentare altre situazioni; ma il problema che io pongo è molto importante perchè connesso anche all'altro problema delle autonomie funzionali.

La seconda questione che vorrei approfondire è quella dell'ente considerato dal punto di vista del secondo quesito che la Commissione ha posto. Il dottor Gori ha detto una cosa esatta, e cioè che i porti medi oggi sono in ascesa; io aggiungo, in base ai dati reali che (e non per aprire una battaglia contro l'ente) esistono porti senza l'ente che sono in netto sviluppo. Ora, a me interessa approfondire questo punto: l'incidenza sulla produttività e sui costi è certamente in funzione dell'organizzazione del lavoro, ma fino a quanto e come gioca anche l'assetto giuridico?

Vengo all'altra questione, ma desidero in premessa rivolgere al dottor Gori una domanda: è possibile avere questo documento OIL?

*GORI*. Certamente; è un documento del 1972-73, frutto di una convenzione con l'organizzazione.

FEDERICI. L'altra questione che desidero approfondire riguarda l'aspetto della rigidità e non mi riferisco tanto alla frase « gli uomini inseguono il traffico », quanto al problema della rigidità interna del porto. Non è il caso forse di cercare un approfondimento soprattutto per quanto riguarda il tema della specializzazione del lavoro in rapporto alla rivoluzione tecnologica dei porti, che va dalla nave alla gru e via dicendo? Ciò, tenendo conto che andando in quella direzione che è quasi imposta, direi, nel senso che va sparendo giorno per giorno la figura del vecchio portuale, bisogna stare attenti perchè il manovratore della piccola e media macchina di qualsiasi tipo tenderà ad essere utilizzato in quel suo posto di lavoro e perchè tutto questo in Italia, soprattutto nell'industria, dal 1963 in poi, ha aumentato il fenomeno della rigidità. Bisogna che da questo punto di vista il problema venga approfondito perchè, da una parte abbiamo l'esigenza di andare verso la specializzazione, che fa parte della decasualizzazione del lavoro, ma dall'altra abbiamo anche l'esigenza di far fronte all'estrema necessità di mobilità che esiste nei porti. Quindi, dobbiamo farci carico di trovare anche il modo di raccordare questi due elementi che sono di grande importanza.

Ultima questione. A me sembra che il problema della contrattazione, come l'ha posto il dottor Gori, sia un problema serio, reale che è stato risolto male fino a questo mo-

mento. E mi sembra anche che la soluzione prospettata sia intanto, come prima soluzione intermedia, molto interessante. Il problema che pongo, però, è il seguente: la parte contraente è rappresentata soltanto dagli utenti? Oppure abbiamo una varietà di soggetti dentro e fuori del porto che potrebbero comunque pretendere di essere rappresentati come controparte? Per esempio: i dipendenti dei provveditorati al porto o degli enti portuali intervengono dicendo: la nostra controparte è il Ministero perchè siamo dipendenti pubblici. In molti casi, invece, abbiamo avuto in questi anni i lavoratori delle compagnie che dall'inizio contrattavano direttamente con l'utenza e poi, via via, si sono rivolti anch'essi al provveditorato come controparte.

In questa direzione vorrei sapere come pensate di organizzare una controparte, perchè non vorrei che la controparte utenza ad un certo momento si sentisse dire da un altro soggetto che fa uso del lavoro portuale: ma io non c'ero, quindi non sono d'accordo! Capisco che vi è l'intermediazione del Ministero, ma desidero comprendere meglio la via che si intende perseguire.

T O N U T T I . Attraverso la serie di quesiti posti dalla Commissione si è inteso determinare un ampio orizzonte per cercare di arrivare ad una sintesi quanto più possibile concreta.

Ora, partendo dalla prima domanda, circa la valutazione dei costi delle operazioni portuali, nell'incontro di ieri è emersa la necessità di definire il concetto di operazione portuale, cioè di definire quali sono le componenti del costo portuale. A questo riguardo, desidererei conoscere la valutazione fatta dagli utenti circa il concetto di costo dell'operazione portuale, per cercare di trovare una omogeneità di definizioni. Il dottor Gori all'inizio della sua esposizione ha giustamente sottolineato i problemi della struttura tecnico-industriale che hanno incidenza sui costi. Ma vorrei che l'utenza portuale chiarisse, se possibile, quali sono le componenti dei costi delle operazioni portuali, tenuto conto del problema dei rapporti commerciali, del problema relativo all'incidenza del costo non dico della nave (perchè questo lo esamineremo con gli armatori), ma degli spedizionieri e delle intermediazioni commerciali.

In altri termini: chi determina il costo di un porto all'estero? Chi determina il costo di un'operazione? Il prezzo di un'operazione portuale può essere determinato anche dallo stesso spedizioniere. Mi chiedo quindi quale sia il rapporto tra lavoro portuale e produttività delle strutture tecniche del porto in funzione dell'utenza commerciale. Ritengo infatti che questo settore sia lasciato troppo alla libera concorrenza.

Mentre per quanto riguarda il lavoro portuale, così come precisato ieri dai sindacati, abbiamo una trasparenza di analisi, derivante dall'ultimo contratto dei portuali '74-'75 in cui si è giunti a sintetizzare 45 voci della retribuzione portuale.

Il costo del lavoro portuale non costituisce senz'altro la voce principale per la determinazione del costo del trasporto, se consideriamo il costo della nave, del noleggio eccetera, ma il problema che pongo riguarda la necessità di determinare l'incidenza costo-lavoro sul complesso delle operazioni portuali e quindi conoscere il costo nel suo complesso.

Sul piano dell'indirizzo politico e legislativo credo, quindi, indispensabile chiarire, nell'ambito del settore commerciale, quale sia l'influenza dell'utenza portuale sui costi delle operazioni portuali.

M A N N O . Vorrei porre al dottor Gori alcune domande per chiarire taluni argomenti. Mi riferisco in particolare: alla necessità di una distinzione tra operazioni portuali industriali e commerciali; al problema del riassetto degli enti portuali; alla questione relativa all'abbandono di alcuni porti per specializzarne altri; infine alla mobilità del personale. Tutti argomenti che implicano una trasformazione profonda del sistema portuale.

La prima domanda che pongo riguarda la questione delle operazioni di traffico industriale e commerciale in relazione all'abbandono e alla specializzazione dei porti. Queste

due operazioni si riferiscono allo stesso porto o a porti diversi?

La seconda domanda riguarda la questione degli assetti degli enti portuali. Il riassetto tende all'omogeneizzazione di tutti gli enti attraverso una stessa legislazione, metodo e forma organizzativa, oppure al collegamento in forma sistematica, ma autonoma porto per porto.

Circa la mobilità del lavoro, indubbiamente bisogna rilevare che la questione riveste un'importanza particolare nell'attuale situazione occupazionale in Italia. Questa mobilità dovrebbe sopperire alle carenze di personale verificate in alcuni porti, quindi si tratta di una mobilità da un porto all'altro; chiedo quindi al dottor Gori come si intende realizzare questa mobilità di lavoro in funzione dell'alternanza di traffico portuale da porto a porto, tenendo conto dell'obiettiva difficoltà di sradicare un lavoratore, anche occasionale, da un ambiente abituale di lavoro e di convivenza per trasferirlo ad un altro, spesso molto diverso.

G U S S O . Abbiamo parlato di costo del trasporto dall'origine alla destinazione, possiamo definirlo come la somma dei costi dell'area portuale di partenza, più quelli di arrivo. Soffermandoci in particolare sui costi di una sola area di partenza o di arrivo, si può dedurre, che il costo del lavoro portuale, in definitiva, abbia una percentuale piuttosto modesta sul costo complessivo delle operazioni. Quindi a prescindere dalla razionalità o meno con cui questo lavoro si svolge, domando al dottor Gori se, effettivamente, il costo del lavoro portuale è così poco incidente sul complesso degli altri costi portuali.

La seconda domanda si riferisce alle autonomie funzionali, su cui le organizzazioni sindacali hanno espresso in linea di principio la loro contrarietà alla permanenza nei porti ove le autonomie esistono. Ritengo che gli operatori portuali da questo punto di vista si stiano evolvendo, il caso di Taranto ne è un esempio; si è preferito utilizzare, infatti, le compagnie portuali, anzichè il proprio personale, in regime di autonomia funzionale. Vorrei conoscere al riguardo il parere e l'orientamento dell'utenza portuale.

La terza domanda riguarda i porti dove esistono gli enti portuali e le imprese portuali, se si vede cioè con favore la concentrazione del lavoro portuale nelle compagnie, oppure se ci sono in proposito delle opinioni diverse.

*G O R I* . Il senatore Federici ha fatto una domanda sul problema della classificazione dei porti; è indubbio che abbia toccato uno dei problemi più scottanti nel nostro settore. Esiste da una parte l'esigenza di classificare l'esistente; dall'altra, invece, il problema di farlo in modo da non bloccare ciò che può nascere. Voglio dire che se istituiamo quali porti di interesse nazionale un determinato numero di essi, si esclude la possibilità per altri porti di acquisire tal riconoscimento, in quanto gli sforzi e gli investimenti si concentreranno su quelli già classificati. Siamo di fronte ad un problema di scelta, che deve trovare una risposta soprattutto a livello politico. La classificazione che tuttora regola i porti risale alla legge del 1885; essa fissava dati tonnellaggi oltre i quali si accedeva ad una categoria superiore; tonnellaggi adeguati ai tempi della legge, ma che nell'attuale situazione creano notevoli squilibri.

Gli investimenti distribuiti a pioggia non hanno determinato conseguente produttività, proprio per lo spezzettamento della spesa e per la mancanza di scelte; è quindi necessario definire i porti di preminente interesse nazionale in numero limitato, e attraverso gli strumenti della programmazione, quale il Comitato Nazionale dei Porti, organo specializzato nella programmazione, imporre di rivedere la legge di classificazione ogni 10-15 anni.

Quindi, a mio parere, la classificazione deve esserci per sistematizzare la realtà esistente, senza però escludere la possibilità di ulteriori evoluzioni.

La seconda domanda postami riguardava gli enti portuali. Effettivamente noi assistiamo all'evoluzione di porti medi, come Livorno, Ravenna o La Spezia, mentre i porti tradizionali soffrono di una « malattia » cau-

sata proprio dalla loro dimensione. A suo tempo gli enti sono nati come organismi attivi di politica programmatica, e con competenze ben definite che non li appesantivano, come oggi accade. Con il tempo, o per pressioni sindacali, o per una certa evoluzione generale nel paese, si sono attribuiti agli enti pubblici sempre maggiori compiti. A questa regola non sono sfuggiti nemmeno gli enti portuali, che si trovano ora appesantiti da una serie di incombenze per le quali non erano nati.

Che cosa proponiamo e che cosa abbiamo sempre scritto nei documenti da noi consegnati al Parlamento, al Governo, alle forze politiche, ai sindacati? Abbiamo detto che gli enti (e qui rispondo, spero, anche ad una domanda del senatore Manno) potrebbero avere una veste unica se effettivamente si dessero a questi enti dei compiti di indirizzo politico e programmatico; le grandi scelte politiche sulla vita del porto spettano all'ente, però sono linee di indirizzo; tutto ciò che, invece, è operatività, servizi, eccetera, dovrebbe tendere ad essere decentrato, soprattutto in senso imprenditoriale, perchè oggi vi è proprio una « domanda » di imprenditorialità nei porti, ed è una caratteristica, quella dell'imprenditorialità, dalla quale invece ci si è sempre più allontanati. Quando noi lamentiamo le disfunzioni, le carenze, le pesantezze, probabilmente dobbiamo attribuire una parte di queste situazioni anche all'abbandono dell'imprenditorialità, della logica concorrenziale, e via discorrendo.

Non so se oggi, sottoponendo gli enti portuali principali ad una rigorosa analisi di costi e benefici, magari fatta da una società specializzata indipendente, essi potrebero dimostrare in maniera inconfutabile la loro validità economica in termini di servizi resi, a fronte del costo di tutta la loro organizzazione e di tutto il loro apparato.

Si tratta, allora, di cercare di porre mano ad una riforma degli enti, al fine appunto di separare i due momenti di competenza: da un lato, la politica di programmazione (il che consente di allargare la partecipazione alle scelte dell'ente di tutte le autorità politiche, delle forze sociali, eccetera) dall'altro la gestione nella quale debbono essere la concorrenza e la logica imprenditoriale ad esercitare la loro naturale funzione.

Mi pare che la terza domanda del senatore Federici riguardasse la rigidità interna e la specializzazione. Al riguardo vorrei che rispondesse il dottor Cavalieri, non senza dire che c'è un problema macroeconomico, che è quello della mobilità tra porti (anche qui credo di rispondere a domande fatte da altri componenti della Commissione): se a Genova c'è un'esuberanza di manodopera che si può calcolare intorno al 30-40 per cento rispetto alle esigenze vere del traffico, a Livorno è stato bandito un concorso per 200 nuovi portuali. Mentre, perciò, a Livorno c'è effettivamente bisogno, a Genova rimane un'esuberanza. E perciò il sistema, essendo tutto collegato attraverso il salario garantito, fa passi indietro in senso complessivo. Vi sono poi quelle rigidità interne al porto che, effettivamente, si riscontrano continuamente nella realtà operativa di tutti i giorni; e c'è anche il rischio che una specializzazione sempre più spinta dei singoli determini ulteriori rigidità. Però si può anche trovare l'*optimum*, almeno crediamo; tante volte la rigidità è dovuta alla conflittualità di protagonisti diversi all'interno del porto: i dipendenti dell'ente contro i dipendenti della compagnia; vi sono state vertenze a Trieste, a Genova, eccetera. Vi è stato, ad esempio, un investimento di un miliardo, inattivo per due anni, perchè non si è deciso chi debba manovrare una certa gru, se i dipendenti dell'ente o i dipendenti della compagnia.

*CAVALIERI*. Credo che il dottor Gori abbia già risposto ampiamente alle domande del senatore Federici.

Ritengo di dover aggiungere solo che quello della specializzazione è un problema che non abbiamo visto come un fattore frenante rispetto alla mobilità; anzi, è chiaro che nell'ambito portuale più il lavoro si specializza, più si qualifica e meno costa, nel senso che offre un servizio all'utenza migliore di quanto non potesse fare prima. Quello che intendiamo nel dire che la specializzazione può non essere frenante rispetto alla mobi-

lità va inteso nel senso che il lavoratore dovrebbe avere una maggiore disponibilità nei confronti dell'operazione stessa. Abbiamo infatti riscontrato una notevole rigidità nella specializzazione, per effetto della quale lo specializzato si ritiene legato ad un certo sistema di orari e di squadre. Mi riferisco alle famose sei ore e mezzo, otto ore: in quelle ore del turno di lavoro il portuale interviene per il tempo necessario al compimento dell'operazione e poi resta inoperoso per tutto il tempo successivo, anche se c'è una specifica richiesta proprio del suo tipo di attività in un'altra parte del porto o, addirittura, nella stessa banchina. Questo è quello che è frenante secondo noi e che è illogico dal punto di vista della prestazione di un servizio, che deve essere reso, invece, con la massima celerità, con la massima tempestività e soprattutto con la massima disponibilità da parte del lavoratore ad essere integralmente ed effettivamente impiegato per tutto il turno di lavoro dove la sua specializzazione è richiesta. Se specializzare, infatti, significa rendere un lavoratore più qualificato rispetto alle operazioni che faceva in precedenza, significa anche aumentarne la capacità produttiva; se ciò significa da un lato pagarlo di più significa anche consentirne una maggiore disponibilità e quindi un più razionale utilizzo per tutto il turno di lavoro.

Ritengo che questo inconveniente possa essere evitato con una migliore organizzazione del lavoro e con la migliore disponibilità da parte anche delle stesse forze sindacali a non attenersi a quegli schemi estremamente rigidi cui oggi, forse anche non volutamente, si attengono anche perchè costretti da una normativa che impone ritmi lavorativi non rispondenti alle necessità e al tipo di traffico.

Per quanto riguarda la mobilità cui faceva cenno il senatore Manno, cioè la mobilità tra porti, è chiaro che essa oggi è frenata anche dalle disposizioni amministrative vigenti. Non sono soltanto ragioni di ordine sociale che impediscono ai lavoratori portuali di andare altrove a trovare occasioni di lavoro, vi sono anche delle ragioni obiettive: i bandi di concorso oggi vengono fatti richiedendo come una delle qualifiche la residenza nel comune in cui viene bandito il concorso stesso.

È chiaro che, qualora si arrivasse ad una normativa diversa che consentisse cioè ad un qualunque lavoratore portuale di poter partecipare al concorso a 200 posti di Livorno ad esempio, il concorso si potrebbe tranquillamente bandire su base nazionale e credo che potremmo trovare lavoratori portuali già specializzati e con una grossa esperienza alle spalle particolarmente dei porti del Sud, dove purtroppo si registrano una, due, tre giornate di lavoro al mese, che potrebbero considerare appetibile trasferirsi a Livorno per trovare nuove occasioni di lavoro e di guadagno. È un problema che ritengo debba essere affrontato abbastanza serenamente. Non possiamo affermare che il lavoratore portuale non si stacca dalla sua città, perchè non l'abbiamo mai verificato; diamogliene almeno la possibilità per evitare proprio queste diseconomie macroscopiche, che poi hanno notevoli riflessi anche su quell'istituto, di cui oggi non abbiamo sfiorato la problematica, che è il Fondo assistenza sociale ai lavoratori portuali, sul quale alla fine gravano tutte le incombenze derivanti dal mancato impiego attraverso l'erogazione del salario garantito.

*G O R I* . Sul tema della rigidità interna, che è stato sollevato anche da altri Commissari, ho trovato tra le varie carte una lettera che riguarda un porto nazionale, e che si può definire emblematica. È un documento che leggerò in estrema sintesi, sulla mobilità del personale e sulle compagnie ed enti portuali:

« L'attribuzione di qualifiche e specializzazioni ha portato ad una frantumazione di competenze. Un trattorista, ad esempio, non impegnato, ma pur sempre pagato, non sostituisce un compagno che, impedito per qualsiasi motivo, deve sospendere la propria prestazione. E ciò perchè dovrebbe lavorare fuori della propria area operativa. Un cottimista, anche se non impegnato in detta operazione, può non dare una mano a legare il

tendone di un autocarro perchè in quel momento è addetto ad altro lavoro (anche se esso è stato completato). Se una squadra comandata sulla nave termina le operazioni di imbarco e sbarco prima della fine del turno, rifiuta di continuare il lavoro su altre navi ». Per non parlare, poi, della opposizione a spostarsi da una zona ad un'altra zona dell'area portuale, eccetera.

Tutto questo, ritengo dia un quadro esauriente della situazione. Come dicevo nella esposizione generale, ciò dipende da un certo assetto tariffario per cui la squadra x, viene comandata al mattino su quella tale nave e dovrebbe avere, per comportarsi diversamente, un attaccamento al lavoro che onestamente è assurdo pretendere se non ci sono gli idonei strumenti a monte (ad esempio, passaggio dalla prestazione a tariffa alla prestazione a tempo, sia pure con incentivo). Infatti, se si deve lavorare otto ore, è indifferente dove si presta la propria attività; ma se si devono caricare o scaricare un numero x di tonnellate di merce per raggiungere un minimo o un massimo consentiti, prima si finisce e prima ci si ritiene liberi, come è logico per un lavoro a cottimo.

Sul problema della contrattazione, anche quella da noi ipotizzata rappresenta una soluzione intermedia, ed è vero che ci possono essere dei frazionamenti in fase contrattuale. I dipendenti degli enti, evidentemente, ritengono di dover contrattare con gli stessi e con il Ministero competente, che è l'autorità di sorveglianza degli enti medesimi. D'altra parte, il grosso del lavoro portuale, oggi, è quello eseguito dalle maestranze delle compagnie e l'utenza è la loro cliente. Ci sono altri settori, poi, in cui la contrattazione, sia pure in maniera impropria, avviene tra le parti (il settore facchinaggio, ad esempio, è per certi versi assimilabile e per altri no) ed il Ministero del lavoro opera una mediazione. Eventuali altri protagonisti che avanzeranno una loro candidatura, potrebbero essere accolti allo stesso tavolo di contrattazione. Già oggi, in questo abbozzo improprio di contrattazione che si sta cominciando a fare, noi vediamo che accanto ai rappresentanti ministeriali, ai sindacati e all'utenza, compare l'Assoporti, importante protagonista perchè è l'Associazione degli enti portuali. Ciò che è interessante è che ci sia questo contraddittorio tra le parti.

F E D E R I C I . Nell'Assoporti non ci sono solo i presidenti degli enti portuali, ma anche i rappresentanti di altre categorie. C'è il rischio perciò che una stessa componente sia rappresentata più volte.

*G O R I* . Questo rischio può essere superato (lo dico forse un po' immodestamente) attraverso il nostro Comitato, che si è costituito per svolgere un'azione di coordinamento tra le varie espressioni imprenditoriali. Noi avevamo vari organi periferici e centrali dove i rappresentanti dell'utenza andavano completamente slegati l'uno dall'altro ed ognuno era così portato a suggerire una linea diversa, ma più per una certa improvvisazione e per un mancato coordinamento che non per la diversità degli interessi da tutelare. Il Comitato ha dato il proprio contributo, attraverso una specializzazione anche in campo sindacale, proprio al fine di evitare questo fenomeno.

Per quanto riguarda l'Assoporti riteniamo necessaria la sua presenza nella contrattazione per portare la voce unitaria di tutti questi enti, anche di diversa fisionomia.

Il senatore Tonutti ha sollevato il problema delle componenti del costo portuale. È una questione difficile, che portiamo all'attenzione della Commissione anche per cercare di definire una corretta metodologia. Spesso ci siamo sentiti chiedere in sedi autorevoli che cosa ritenevamo fossero i costi portuali. Naturalmente, la visione può essere restrittiva o più ampia. Il costo portuale è connesso allo spostamento della merce dalla nave a fuori la cinta portuale. In questa operazione normalmente intervengono le compagnie di lavoratori portuali, le imprese che oggi tendono in alcuni porti ad identificarsi con l'Ente ed in altri sono rappresentate invece da imprese pubbliche o da imprese private; mentre, in qualche altro scalo, è la stessa Compagnia che, ai sensi dello stesso codice,

può funzionare da impresa. Ad esempio, a Livorno, dove la Compagnia opera anche da impresa, oltre alla fatturazione del costo del lavoro, essa fattura una « tangente di impresa » del 30 per cento circa. Quindi, la proporzione di incidenza sul costo dell'operazione si può collocare in questo ordine di grandezze.

Un altro problema sollevato è quello che riguarda lo spedizioniere, che « fa i prezzi all'estero ». Il tema è molto delicato e per certi versi conflittuale, come abbiamo sperimentato anche di recente. Le Case di spedizione operano in regime di concorrenza, il che in una economia di mercato dovrebbe dare garanzie sufficienti affinchè non ci siano intese monopolistiche o giochi artificiosi. Se consideriamo i vari utenti, vediamo che le grosse industrie hanno la possibilità di controllare anche i costi degli spedizionieri. Ciò può avvenire in minore misura per le piccole e medie industrie, allorchè lo spedizioniere si occupa egli stesso del nolo marittimo e dei costi portuali. Questa situazione offriva però forse qualche possibilità di manovra in passato, ma dato che oggi il costo del trasporto può essere determinante per la conclusione di un affare sui mercati esteri, anche il piccolo industriale, esportatore o importatore, ha cominciato ad analizzare attentamente e ad essere assai sensibile a questo tipo di costi.

E appunto, come dicevo, il sistema della concorrenza offre sufficienti garanzie. D'altra parte, è anche vero che alla fatturazione di un agente marittimo o di uno spedizioniere (e credo che questo aspetto potrà essere senz'altro meglio approfondito quando verrà sentita la Confetra) corrispondono prestazioni che spesso sono « invisibili », ma che sono il frutto di tutta una serie di conoscenze e di investimenti, anche in risorse umane, fatti nel tempo. In altri termini, una casa di spedizione che è in condizione di convogliare una certe corrente di traffico su un porto, evidentemente ha il diritto di farsi pagare quel servizio perchè nessun altro potrebbe acquisire quella corrente di traffico, non avendo stabilito una serie di relazioni e di rapporti che hanno anch'essi un loro costo.

Quindi, credo che questo sia un problema da approfondire; ma è anche vero che se parliamo di semplice costo portuale, dobbiamo dire che il grosso delle operazioni è dato dal costo dei mezzi meccanici, fatto pagare normalmente dalle imprese, e dal costo del lavoro. Poi, fuori dalla cinta portuale, interviene la ferrovia, interviene l'autocarro; ed anche questi sono altri costi chiaramente determinabili.

T O N U T T I . Dal punto di vista della concorrenza generale, dobbiamo anche esaminare l'incidenza di questi costi e perchè si va di preferenza ad Amburgo e non a Genova.

*G O R I* . Certamente; ma voglio dire che anche lo spedizioniere che è in concorrenza con Amburgo, ha interesse a portare i traffici a Genova e quindi deve erodere i suoi costi portuali se vuole sostenere la concorrenza. Perchè abbiamo una concorrenza tra porti italiani, per cui certa merce va di preferenza a Trieste piuttosto che a Livorno e a Genova; poi abbiamo una concorrenza tra i singoli porti italiani e l'estero.

Si tratta perciò di un problema che va senz'altro chiarito analiticamente, tenendo tuttavia presente che anche a questi servizi di carattere commerciale corrispondono dei costi.

Il senatore Gusso ci aveva rivolto una domanda collegata al problema dei costi, in questo senso: si parla tanto di lavoro, eccetera, ma nell'economia generale di un trasporto da porto a porto bisogna vedere quanto effettivamente incidono i costi portuali. Posso dire, per mia esperienza personale anche nella segreteria del consiglio dei caricatori, che quando si andavano a fare dei negoziati con le *conferences,* a volte ci trovavamo di fronte a tariffe, a noli per il trasporto dall'Italia all'Australia di una determinata merce, che eguagliavano i costi portuali; cioè il nolo oceanico per certe merci era uguale al costo di manipolazione di quelle merci in un porto italiano o europeo. Questo per dire quanto possono incidere i costi portuali.

T O N U T T I . Erano in perdita le navi, non le merci!

*G O R I* . Nelle navi c'è un sistema di fissazione dei noli *ad valorem,* per cui c'è una certa mutualità tra merci ricche e merci povere; però noi abbiamo merci povere sulle quali l'armatore sacrifica il nolo perchè poi si rifà sulle merci ricche, arrivando a prendere un nolo che è uguale al costo portuale.

G U S S O . Ma sotto questo punto di vista possiamo avere degli elementi informativi?

*G O R I* . Se vengono ascoltati gli armatori essi potranno dare dei dati; però ricordo che anni fa gli armatori ci mostravano i loro costi per il trasporto di certe merci e noi potevamo constatare l'uguaglianza tra nolo oceanico per 6.000 miglia e costo di circolazione di una merce in un chilometro di porto.

Mi resta ancora da rispondere ad una domanda sulle autonomie funzionali, e cioè se è vero, come affermano i sindacati, che vi è qualche evoluzione anche nel nostro settore. Ciò può essere vero in casi limitati, però è anche vero che vi è stata una conflittualità esasperata e prolungata su questo problema. Io ho presente il caso della cementeria di Barletta: Barletta è un porto che non ha traffico, vi è la locale cementeria che ha l'autonomia funzionale, vi è presenza di personale portuale non impiegato e allora vi è stato l'accordo per cui parte dei portuali viene impiegata nelle operazioni della cementeria in autonomia funzionale, però con sistema a giornata e non a tariffa, per modo che il portuale diventa un lavoratore come qualsiasi dipendente della cementeria, magari con una giornata maggiorata rispetto a quella dell'operaio dell'industria. Non vorrei però che questo si configurasse come un fatto assistenziale...

Anche a Taranto, dove c'è un forte movimento industriale, i lavoratori portuali costituiscono un rilevante potenziale di manodopera; esiste quindi una costante richiesta d'impiego. In questa situazione la direzione dell'azienda si trova costretta a giungere ad una qualche forma di accordo. Tutto ciò non risulta nè nel porto di Marghera nè in altri porti, e a me non risulta che avvenga nemmeno a Taranto.

G U S S O . Ho avuto l'impressione dalle audizioni di ieri che da parte sindacale si tenda a ritenere possibile il superamento del sistema delle autonomie funzionali, salvo qualche caso in cui non è obiettivamente possibile. Dagli esempi dianzi espressi si ricava infatti la convenienza degli stessi imprenditori ad usare le compagnie portuali in relazione proprio alla rigidità interna della fabbrica, che fa sì che il personale addetto al movimento della merce non possa essere impiegato in nessun altro settore.

Un altro aspetto a questo riguardo sono le attrezzature esistenti nella banchina a disposizione delle aziende, che in alcuni casi possono essere utilizzate da altre aziende con lo impiego della relativa manodopera. Vorrei sapere quali sono le vostre informazioni ed il vostro orientamento.

*C A V A L I E R I* . Secondo noi l'autonomia funzionale in quanto tale è un fatto che in un certo senso, deve essere superato.

Può essersi verificato che qualche industriale abbia allargato le maglie dell'autonomia funzionale concedendo ai lavoratori portuali di operare nell'ambito dell'azienda, ma questo non sta a significare che quell'industria non abbia bisogno dell'autonomia funzionale, ma che il problema non è legato solo all'impiego delle maestranze. È questo lo equivoco di fondo su cui da sempre si è basata la polemica dei sindacati nei confronti delle autonomie funzionali. Quando una industria si attesta a ciglio di banchina, come è avvenuto ad esempio a Taranto, ad Augusta, a Porto Marghera e a Ravenna, si crea un'attività industriale proprio in funzione della possibilità di poter disporre di un ciclo integrale di produzione che abbia il suo punto di arrivo e di partenza a ciglio di banchina ed è per questo che viene concessa l'autonomia funzionale; quell'industria non beneficia solo del fatto di non dover

più pagare i lavoratori portuali, ma soprattutto della possibilità di usare la banchina nei tempi e nei modi legati al proprio processo produttivo. Ad esempio se l'Italsider, a Taranto, dovesse attendere la manodopera collegata ai turni propri del porto commerciale per poter far arrivare all'altoforno i rottami per l'acciaio, rischierebbe spesso di far saltare la produzione se non addirittura gli impianti.

È per questo che il problema su cui noi ci battiamo da anni consiste nel riconoscimento giuridico delle due diverse figure di porto: industriale e commerciale. Ambedue hanno una logica ben distinta, con propri tempi, con proprie esigenze, con propri costi. Bisogna lasciare ai porti industriali una possibilità di manovra più ampia; ad Augusta ad esempio si sta attrezzando una saccheria della Montedison con un pontile nuovo che ha tempi rigidissimi, senza i quali il processo industriale sarebbe improduttivo, infatti la saccheria ed il nastro trasportatore lavorano 24 ore su 24 quando occorre, mentre nei giorni di inattività il pontile viene considerato costo dell'azienda. In altri termini non l'autonomia funzionale — che è pur sempre un atto discrezionale affidato alla valutazione politica del Ministro competente — ma il porto industriale deve affermarsi nella nostra legislazione, così come già si è affermato nella realtà portuale, quale strumento indispensabile ad un tipo di traffico del tutto diverso da quello movimentato nel porto tradizionale con tempi, costi e organizzazione strutturalmente legati.

F E D E R I C I . Concordo sul fatto che il problema dell'autonomia funzionale non si basa essenzialmente sul costo, ma sul tempo tecnologico connesso; in questo periodo di riconversione industriale in atto nel Paese vediamo sorgere nuovi problemi relativi alla richiesta di passaggio da autonomia commerciale ad autonomia funzionale. A questo proposito cito il caso della società che produce azotati a Porto Marghera che sta facendo il secondo impianto di urea a Ferrara, mentre ha l'impianto di insaccaggio a Porto Marghera. L'autonomia funzionale esiste in relazione ad un'operazione di trasformazione del prodotto, vale a dire in presenza di processo produttivo, mentre in questo caso il prodotto arriva su camions o vagoni da Ferrara, viene insaccato e caricato sulla nave: in questo caso non c'è autonomia funzionale. È questo un problema da risolvere.

Mi chiedo quindi fino a che punto una divisione rigida tra porto industriale e commerciale è ancora attuabile nell'ambito di una visione di fondo dell'economia del Paese.

*G O R I .* Questo problema va visto nell'ambito del porto; se ci riferiamo infatti ad alcuni dati del 1962 troviamo dei costi spaventosi, differenze di movimentazione da 1 a 50-70 volte il costo dell'autonomia funzionale rispetto al porto commerciale per merci quale la fosforite, eccetera. Bisogna anche tener conto del fatto che determinati prodotti possono sopportare i costi del porto commerciale, ad esempio un orologio svizzero; altri prodotti, ad esempio un chilo di fertilizzante, non possono sopportarli.

In fase di prima indicazione abbiamo cercato di rispondere ad alcune delle domande rivolteci, siamo comunque disponibili per ogni altro chiarimento.

P R E S I D E N T E . Ringrazio i rappresentanti dell'utenza portuale per le utili indicazioni fornite che è opportuno siano integrate con appunti scritti.

Passiamo ora all'audizione del dottor Eraldo Valle, del dottor Sofio e del dottor Cerboni, rappresentanti degli armatori. Non debbo illustrare loro il motivo dell'incontro ben noto, richiamo comunque la loro attenzione in modo particolare su una valutazione più complessiva del ruolo del sistema portuale, non soltanto come elemento infrastrutturale del trasporto, ma anche sotto un più generale profilo economico-territoriale. L'indagine che stiamo conducendo tende soprattutto ad approfondire gli aspetti relativi ai costi delle operazioni portuali, alla congruità dell'attuale assetto giuridico-istituzionale, delle forme di organizzazione del lavoro, nonchè delle strutture tecniche rispetto alle

nuove tecnologie di manipolazione delle merci. Si intende altresì acquisire elementi conoscitivi in merito alla connessione tra gli scali portuali e le infrastrutture di collegamento viario e ferroviario, verificare le formule commerciali ed i relativi regimi fiscale, doganale e assicurativo, valutare infine la competitività dei porti italiani rispetto agli scali esteri. Mi auguro che dai vostri interventi la Commissione possa ricavare elementi utili per aumentare il suo bagaglio di conoscenze. La parola al dottor Valle.

*V A L L E*. Ringrazio il Presidente e la Commissione per essere stato invitato ad esporre problemi così come sono visti dalla Confederazione armatori. Gli armatori sono estremamente interessati ai problemi portuali perchè ne sono la principale utenza. Volevo fare alcune considerazioni di ordine generale perchè, evidentemente, pur essendo molto precise le domande che questa Commissione ci ha rivolto, scendere in un ampio dettaglio comporterebbe l'esibizione di molti documenti e studi.

I porti italiani, a nostro giudizio, sono da tempo afflitti da ogni sorta di non economicità nella gestione degli stessi. È una triste constatazione che però trova conferma negli operatori. È recente, tanto per fare un esempio, uno studio della Commissione delle Comunità europee sulle relazioni di traffico tra i principali porti del Nord Europa, Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste e i rispettivi retroterra. Ebbene, in tutta la problematica che è stata affrontata in questo studio non vi è un aspetto o un segmento della complessa funzione portuale, dove i nostri scali possono prospettare situazioni di fatto positive.

I quesiti che ci prospettate, con la vostra lettera del 28 luglio scorso, investono dettagliatamente l'intera problematica che caratterizza lo stato dei nostri scali. In questa sede dovremo perciò necessariamente limitarci a svolgere considerazioni non molto estese, auspicando di poter operare costruttivamente con voi nel caso riteneste necessario un approfondimento in una sede successiva.

All'assenza di una efficace programmazione portuale deve addebitarsi, a nostro avviso, la situazione di cronica non competitività internazionale in cui si trovano i nostri scali.

Da tale omissione è derivato il mantenimento di un ordinamento portuale centrale e di forme di gestione locale dei porti inadeguati, per competenze e per poteri, al compito di predisporre modelli organizzativi e strategie tariffarie e commerciali tali da consentire la disponibilità di validi strumenti per l'acquisizione e il mantenimento dei traffici.

Le competenze in materia portuale sono infatti tuttora frazionate fra troppi dicasteri; gli enti locali di gestione dei porti hanno assunto i connotati di strumenti burocratici distruttori di ricchezza; la organizzazione del lavoro portuale non ha mostrato cenni di sensibilità verso i nuovi sistemi di trasporto via mare.

La conseguenza, come era facilmente prevedibile, non poteva non essere che una sola: deviazione di traffici verso gli scali concorrenti a causa degli alti costi dovuti alla bassa produttività del lavoro, all'alto numero degli addetti al settore (nel 1976 oltre il 30 per cento dei lavoratori portuali si è rivelato esuberante), all'inadeguata disponibilità di mezzi meccanici, alla farraginosa normativa che regolamenta la materia eccetera.

Altro effetto della non programmazione è stato il mancato ammodernamento delle strutture e delle infrastrutture dei porti dovuto all'insufficienza degli investimenti effettuati nel settore, insufficienza aggravata poi dalla suddivisione dei pochi mezzi disponibili fra un elevatissimo numero (45) di porti e porticcioli.

Il grado di congruità dei porti italiani riguardo alle esigenze portuali attuali dei traffici è facilmente verificabile solo che si consideri che, dal dopoguerra ad oggi, l'Italia ha investito circa 500 miliardi per quarantacinque scali, l'Olanda, nel 1974, 1.100 miliardi per il solo porto di Rotterdam, la Francia — sempre nel 1974 — 1.000 miliardi per il solo porto di Marsigla. Quindi abbiamo avuto una concentrazione di investimenti da

parte di nazioni estere su un unico scalo, mentre noi, pur con un minore investimento, lo abbiamo disperso a pioggia su molti porti, Questa politica non la condividiamo.

Tanto per dimostrare le varianti che si sono avute in questi ultimi anni anche nella tipicità del traffico, mi permetto di citare alcuni dati relativi al porto di Genova che conosciamo abbastanza bene. Suddividendo gli spostamenti che abbiamo avuto della merce trasportata da navi convenzionali e quella via via che è stata portata da navi specializzate, abbiamo questi dati: nel 1968 avevamo per le navi convenzionali un trasporto di 3.545.622 tonnellate e di 1.163.039 tonnellate con le navi specializzate; nel 1975 con le navi convenzionali si è trasportato 1.846.000 tonnellate mentre alle navi specializzate è passata la maggior parte, 3.601.802 tonnellate. Praticamente abbiamo avuto uno sviluppo del tipo di navi, al quale non riteniamo che i porti abbiano reagito adeguatamente. È vero che l'armamento è abbastanza veloce nell'innovare, nell'avere il polso delle situazioni che variano e quindi nel cercare nuove tipologie di navi, ma è anche vero che i porti non hanno avuto la stessa velocità di adeguamento. Questo è un dato indispensabile.

Infine, continuando nell'elencazione schematica delle conseguenze della politica dei « provvedimenti estemporanei », c'è da ricordare l'impossibilità in cui ci si è trovati di armonizzare le scelte per la costruzione di strade e strade ferrate con le vocazioni nazionali ed internazionali dei porti italiani, per quanto attiene alla conquista e all'allargamento degli *hinterlands*.

Innumerevoli e preoccupanti sono i problemi che a livello di infrastruttura dei trasporti verso il retroterra assillano i nostri maggiori scali. Tanto per fare alcuni esempi, notiamo: Genova ha collegamenti inadeguati con la Lombardia, il meridione della Germania federale e la Svizzera; Venezia non potrà ulteriormente incrementare i suoi traffici verso le direttrici Venezia-Milano e Venezia-Verona-Brennero se non si potenzieranno le relative vie di comunicazione; Trieste soffre della carenza di collegamenti con tutto il Nord Europa.

Pur in presenza di simile contesto, caratterizzato dal pericolo di irreversibili involuzioni, l'armamento trae motivi di consolazione dal rinnovato interesse che in questi ultimi tempi il Parlamento ha mostrato di riservare ai problemi del nostro sistema portuale.

La nostra Confederazione ha seguito e segue attentamente l'*iter* delle proposte di legge ora all'esame della Camera e relative alla riforma dell'ordinamento portuale.

Al riguardo è nostro convincimento che i porti nazionali potranno riassumere un ruolo internazionale solo se la detta riforma si potrà prefigurare i seguenti obiettivi:

— accentramento in un unico dicastero delle responsabilità, delle competenze, delle funzioni e degli strumenti di attuazione necessari alla formulazione di un'efficiente politica programmatica portuale;

— snellimento delle procedure per il finanziamento delle opere e delle attrezzature portuali;

— ampio ricorso all'istituto della « concessione » nella fase progettuale ed esecutiva delle opere;

— nuova classificazione dei porti che consenta di evitare il ripetersi dei finanziamenti a « pioggia »;

— salvaguardia della imprenditorialità privata nei porti;

— costituzione, per i porti di preminente interesse nazionale, di enti di gestione dotati di tutti i poteri tipici della conduzione imprenditoriale e di particolare autonomia;

— adeguamento organizzativo del lavoro portuale alle attuali esigenze dei traffici.

Questo è quanto riteniamo in via generale di sottoporre a questa Commissione come nostro punto di vista.

*S O F I O*. Mi vorrei soffermare, signor Presidente, maggiormente sui problemi dei costi che, effettivamente, attualmente affliggono le operazioni che vengono effettuate tramite i nostri porti. Al riguardo bisogne-

rebbe fare un'analisi ed esaminare le varie componenti, che poi incidono diversamente da un porto all'altro, ma che comunque tutte insieme rendono i nostri porti non competitivi. E questo è un vero peccato perchè si ha un'enorme deviazione del traffico verso i porti del Nord-Europa, che quindi beneficiano della nostra merce; ci fa trovare dinanzi all'impossibilità di utilizzare le merci che provengono dall'entroterra (pensiamo, ad esempio, alle merci austriache che, per i costi che abbiamo in Italia, vengono deviate o al Nord-Europa o, addirittura, nei porti jugoslavi); si è nell'impossibilità di assolvere alla funzione, forse di porto centrale del Mediterraneo, che potrebbe servire quale smistamento delle merci in tutti gli altri porti, in quanto i costi per effettuare trasbordi nei nostri porti sono addirittura proibitivi. Tutti, quindi, cercano di evitare questi trasbordi, i quali vengono effettuati in altri porti più economici.

I fattori che possono incidere sui costi sono tanti: primo fra tutti, come accennava il dottor Valle, è la mancanza della programmazione, che è alla base di tutto. Da ciò, naturalmente, discende la mancanza di aree portuali, che oggigiorno sono indispensabili per i traffici moderni, specialmente considerando traghetti, *full-containers* o qualsiasi altro tipo di nave specializzata. Oggi siamo proprio nell'impossibilità di operare perchè non c'è più dove mettere le merci: basta vedere come si opera nel porto di Livorno, nel porto di Genova. E questo, evidentemente, influisce e aggrava i costi. Da ciò, poi, discende tutta l'armonizzazione delle componenti del porto: il lavoro, la produttività, la dogana, le ferrovie vanno tra di loro armonizzati in quanto costituiscono i fattori che portano ad un aumento dei costi tale da rendere non competitivi i nostri porti.

A questo riguardo vorrei fare anche un accenno particolare alle strutture tariffarie che si hanno nei nostri porti, e particolarmente in alcuni porti. Vi sono delle strutture tariffarie che potevano andare bene, forse, all'inizio del secolo, quando mancavano le attrezzature sulle navi: vedi i colli pesanti che oggi vengono gravati di una maggiorazione dei costi solo perchè tali, mentre dovrebbero poter contare, al contrario, su di una riduzione di costi. Si arriva all'assurdo, in Italia, che una squadra che imbarca un determinato tonnellaggio di colli pesanti di 600-700 tonnellate, che complessivamente porteranno a 20-25 alzate, viene a costare anche 10 milioni, perchè si paga sul tonnellaggio e non sull'uomo. Si ha quindi, una incidenza che non è competitiva rispetto ad alcuni porti del Nord-Europa dove, invece, si paga la squadra per quella che è, con una riduzione, quindi, veramente drastica dei costi.

*CERBONI*. In caso di rese alte.

*SOFIO*. Sì, in caso di rese alte. La stessa cosa si può dire per i traghetti, dove il fattore uomo interviene limitatamente. Sulle navi *full-containers*, ad esempio, con i mezzi speciali che oggi vi sono, la produttività è altissima; però l'incidenza dei costi è sempre alta, per cui siamo tagliati fuori. Infatti, vediamo che oggi, per esempio, da Genova c'è un treno bisettimanale per Marsiglia. È assurdo pensare che il nostro carico debba essere mandato bisettimanalmente a Marsiglia o, ancora, con treni speciali nel Nord-Europa.

Riteniamo, quindi, che per questo problema specifico bisogna intervenire, ed al più presto, per evitare ulteriori deviazioni di traffico.

Vorrei rivolgere una domanda sulla questione della imprenditorialità privata nei porti. Il dottor Valle ha detto che è necessaria la riforma dell'ordinamento portuale; alla Camera, infatti, sono in discussione alcuni disegni di legge sulla gestione portuale e sulla programmazione dello sviluppo dei porti. Il dottor Valle, inoltre, indicava alcune condizioni affinchè tale riforma possa risultare positiva ed efficiente per lo sviluppo dei nostri scali e, tra queste, ha accennato appunto alla salvaguardia della imprenditorialità privata.

Ora, vorrei domandare a quali operazioni si riferisce l'imprenditorialità privata nei porti secondo il dottor Valle e quali sono

i motivi per cui essa dovrebbe essere salvaguardata. Se si tratta, cioè, soltanto di motivi di principio generale di rispetto dell'impresa privata — su cui tutti siamo d'accordo — oppure se vi sono ragioni — di cui vorrei avere la dimostrazione — economiche, di efficienza, di produttività e di funzionalità che consiglino di salvaguardare l'attività dell'imprenditore privato rispetto a quello pubblico.

Infine, vorrei sapere se sono stati fatti degli studi circa la maggiore produttività dell'impresa privata nelle operazioni portuali.

M A N N O . Il dottor Valle ha attribuito la scarsa redditività dei porti al numero dei lavoratori impiegati e al mancato ammodernamento dei porti. Il dottor Sofio ha rincarato la dose negativa col dire che ci sono delle lavorazioni che vengono pagate in base al tonnellaggio e non alle prestazioni orarie con conseguente aumento del costo del lavoro. Ma il dottor Sofio dice anche che è necessario l'ammodernamento delle ferrovie, delle dogane, eccetera. Questo ammodernamento della organizzazione può essere perseguito attraverso trattative ed iniziative particolari che possono essere condotte da autorità pubbliche, dai competenti Ministeri o è necessaria la contrattazione svolta modernamente con i contratti collettivi di lavoro?

F E D E R I C I . Poichè mi pare che il dottor Valle ci abbia presentato uno schema di problematica, vorrei ora collegarmi con un'affermazione che ha fatto, chiedendo eventualmente in seguito approfondimenti più specifici, tenendo presente — come diceva il Presidente e del resto abbiamo fatto con altri interlocutori — che siamo in un momento di ricerca metodologica e quindi, ognuno di noi si riserva ulteriori approfondimenti.

Il dottor Valle ha infatti detto che l'armamento (italiano, ritengo) è stato veloce nel procedere all'adeguamento del naviglio che, tutto sommato, ha avuto una evoluzione tecnologica profonda, ma a questa velocità fanno riscontro invece l'arretratezza e la lentezza della rivoluzione tecnologica dei porti; ciò ha provocato, tra le altre cose, una deviazione dei traffici e lo scadimento del sistema portuale del paese. Vorrei, pertanto, porre alcune questioni.

Tengo a dire subito che, personalmente, sono assai critico sulla politica portuale svolta fino adesso in Italia e non lo affermo soltanto per una posizione politica, ma basandomi anche su dati oggettivi. Si dà infatti il caso, per quel che riguarda le linee di trasporto, che noi abbiamo una situazione a monte rispetto ai dati del rapporto tra tecnologia delle navi e tecnologia dei porti. Sulla tematica delle grandi vie di comunicazione marine che peso hanno, oggi, le *conferences?* Quali sono i vantaggi o gli svantaggi degli armatori italiani in rapporto a questo nodo che è di carattere internazionale? Gli armatori italiani, ad esempio, partecipano all'ultimo accordo internazionale che è stato fatto a proposito delle *conferences,* il quale riservava una certa percentuale ai paesi interessati nel commercio; lasciando ai paesi terzi una percentuale limitata? Pongo tale domanda non in maniera isolata, ma in rapporto alle questioni che il dottor Valle ci ha posto in precedenza. Dico questo anche perchè è capitato di sentir dire dal dottor Colautti, direttore del porto di Trieste (scalo che, ultimamente, ha ripreso seriamente i traffici) che è stato importante essersi « scatenati » nell'affrettarsi a fare porta-containers, eccetera, ma molte volte ci si è accorti che questa rincorsa, sia pure giusta, faceva abbandonare i traffici tradizionali che invece rendono ancora.

Vorrei sapere anche se questo problema delle *conferences* così come si presenta oggi aggrava gli stessi costi del trasporto, non tanto nel senso immediato della tariffa, quanto nel senso di obblighi di percorsi e di obblighi di schemi che non ci lasciano la completa libertà oppure la possibilità di un'organizzazione diversa. A me sembra che questo sia un punto molto importante.

Mi permetto anche di dire (ma non per imbarazzare qualcuno) che ultimamente ho avuto modo di intrattenermi con alcuni armatori e mi sembrava di aver capito che in

proposito esistono problemi molto seri anche per loro.

Ma se mi è consentito, vorrei fare un'altra domanda. Tenuto conto che noi ci sforziamo di valutare costi, incidenze e così via, e che a giudizio delle forze politiche il problema portuale oppure armatoriale va visto nel contesto più complessivo e generale di un'economia marittima-portuale, che va dalla cantieristica, ai porti all'armatoria, eccetera, vorrei sapere se i signori qui presenti non ritengono che nel costo complessivo di questa nostra economia non pesi a volte (io ritengo di sì) anche il fatto che noi abbiamo una bilancia dei noli spaventosamente negativa. E ciò è solo perchè ci mancano le navi o anche perchè gli armatori battono bandiera non italiana? Il problema lo pongo sperando di non essere frainteso Voglio dire che conosco bene situazioni internazionali che spingono in quella direzione, ma penso che nei costi complessivi e nell'economia del paese in generale anche questo problema abbia una sua collocazione. Aggiungo subito che ovviamente, se non abbiamo una cantieristica seria e non abbiamo leggi serie il problema si pone in termini diversi.

T O N U T T I . Vorrei soltanto aggiungere qualche considerazione all'intervento del senatore Federici per inquadrarlo nell'oggetto della nostra indagine, ossia quello di precisare il perchè della non competitività dei porti italiani nei confronti dei grandi porti esteri. Il discorso del treno che da Genova va a Marsiglia o delle industrie italiane che da Milano o dal Veneto vanno ad Amburgo è un discorso che deve avere una risposta.

Noi abbiamo già sentito l'Associazione porti, abbiamo sentito i sindacati e l'utenza portuale e ognuno ha un po' accentuato il problema secondo il suo punto di vista. Il problema che giustamente ha portato avanti il senatore Federici è questo: che incidenza ha la politica degli armatori sul problema della funzionalità dei porti? Un porto, cioè, può essere attrezzato, ma se non ha le linee o l'organizzazione può non essere produttivo. Qual è la causa delle « non toccate »? È il costo dei porti, della manipolazione, delle infrastrutture che non esistono? Sono d'accordo che un giudizio di sintesi non lo si può dare soltanto valutando il lavoro portuale, perchè c'è il discorso degli investimenti, delle strutture e delle infrastrutture a monte dei porti, che praticamente incide sulla competitività. Ma è soltanto questo il discorso che dobbiamo fare, o c'è anche il discorso dell'interesse generale, nel senso che i porti italiani non vengono toccati per altri determinati tipi di interesse? Praticamente è importante sapere l'interesse che hanno le *conferences* per quanto riguarda lo sviluppo del sistema portuale italiano.

L'apertura di Suez ha comportato sul piano pratico il minor costo del carburante. Ha portato di conseguenza un interesse maggiore per i porti del Mediterraneo o italiani nei confronti del Medio Oriente perchè costa di meno il trasporto, oppure il meccanismo delle *conferences* ha continuato a far toccare i porti del Nord, indipendentemente dal risparmio del carburante e del costo? In sostanza, non vengono toccati i nostri porti perchè c'è poca produttività, perchè costano molto, perchè non sono attrezzati, perchè non hanno le infrastrutture, o per un'altra ragione che ci sfugge?

Questo c'interessa perchè noi possiamo fare un discorso di sintesi, nel senso che il costo dell'operatività portuale non può essere limitato al costo del lavoro, ma deve essere inquadrato in un tipo di sintesi che deve toccare anche il costo della nave, o la ragione per cui la nave sceglie altri porti indipendentemente dal costo. Perchè io ritengo che una nave, con il costo di sosta molto alto, abbia interesse ad andare in un porto dove la manipolazione e lo scarico vengono effettuati in un giorno e non in dieci giorni, anche se paga di più. Ma questo pagare di più, praticamente, deve essere inquadrato nel tipo di politica che gli armatori desiderano fare o fanno nei confronti dei porti italiani. Quindi, è un po' il discorso dell'uovo e della gallina, nel senso che ad un certo momento la non toccata dei porti italiani è determinata da scelte condizionate dalla politica mondiale, da una particolare situa-

zione, oppure è influenzata dal tipo di struttura e di lavoro portuale?

P I T R O N E . Vorrei rivolgere qualche domanda agli armatori partendo anche dal risultato dell'incontro di ieri. Mi sembra che a questo punto il nodo centrale sia quello della competitività dei nostri porti rispetto a quelli del Nord Europa.

Sono molti i fattori che hanno determinato questa situazione e in primo luogo quello degli investimenti nel settore e poi quello dei costi reali che incidono su tutta l'evoluzione del trasporto. Per quanto riguarda gli investimenti nel settore il dottor Valle ha detto che dal dopoguerra ad oggi si sono spesi 500 miliardi. Ieri ho sentito che la spesa era stata di 900 miliardi; quindi anche qui dobbiamo fare il punto, perchè se è vero, come è vero, che una delle punte negative viene dal mancato investimento, evidentemente la differenza da 500 a 900 miliardi non è modesta tanto più che ieri è stato detto che quello che abbiamo speso dalla fine della guerra ad oggi, quindi in 30 anni, nei porti del nord Europa è stato speso in un anno. Questo è il nodo centrale del discorso; se con questo lavoro conoscitivo vogliamo arrivare a risultati concreti per rendere competitivi i nostri costi oltre che reperire le somme future dobbiamo considerare realisticamente i costi stessi e mi sembra che una differenza da 500 a 900 miliardi sia già eccessiva, come dato di partenza

Poco fa si è detto di potenziare le vie di comunicazione tra il porto e il retroterra· sarebbe opportuno in fase conoscitiva stabilire quali dei nostri maggiori porti hanno questa possibilità di espansione perchè vi sono porti il cui retroterra non consente un ampliamento e quindi parlare di un collegamento con il retroterra, se non si ha uno spazio vitale per tale collegamento, mi pare un discorso che non ha un senso logico. Pertanto dobbiamo vedere nei porti maggiori, cioè quelli che noi riteniamo più qualificati per una politica del trasporto futuro, quale retroterra è disponibile per innestarvi tutto quello che viene ad essere utile e come autostrade e come rete ferroviaria.

Un altro punto toccato e che in Commissione avevamo anche ipotizzato è quello dell'unificazione del Ministero, unificazione che da alcune parti non è vista di buon occhio ma che snellirebbe quell'altro capitolo negativo, a cui faceva cenno il dottor Valle, cioè la frantumazione delle competenze.

A proposito di costi un'altra domanda: ieri abbiamo sentito che il porto di Genova ha un costo di 5.000 lire a tonnellata e altri porti hanno un costo di 300 lire. A meno che il linguaggio non sia strumentale, io ritengo che con le cifre dovremmo intenderci, e se questo divario esiste è un fatto sostanziale che va tenuto presente. Sciolti questi punti possiamo affrontare il discorso della competitività dei nostri porti.

G U S S O . Non vorrei ripetere richieste che sono state già fatte da altri colleghi, ma per semplicità di discorso vorrei ipotizzare il caso — scusate il bisticcio di parole — abbastanza ipotetico che le strutture fisiche del porto siano perfette, cioè che siano perfetti i fondali, le segnalazioni, i mezzi meccanici, le infrastrutture di collegamento e così via; in tale situazione vorrei sapere: quale incidenza hanno tutti i costi diretti e indiretti che la nave incontra nel porto, la trafila burocratica, la dogana, gli impianti, l'organizzazione delle operazioni portuali, le prestazioni delle imprese portuali e delle compagnie portuali, la politica tariffaria e via discorrendo, tutto questo quale incidenza mediamente ha nel costo complessivo del trasporto, dal punto di origine al punto finale, della merce? In un certo senso il momento del porto e delle sue svariate operazioni è stato definito di strozzatura, ebbene, ripeto, questo momento quale incidenza mediamente ha e quali sono gli interventi possibili, ad avviso degli armatori, per poter diminuire questa serie di costi e per aumentare la competitività di quel dato porto? In secondo luogo, ed è una domanda che per me è ricorrente, qual è l'opinione degli armatori sul tema delle autonomie funzionali?

*V A L L E* . Risponderò nell'ordine alle domande fatte Rispondendo alla domanda sul carattere di imprenditorialità che dovrebbe essere tenuto in particolare conto nella regolamentazione di progetti, io devo premettere che vivo a Genova, faccio parte anche del Comitato di amministrazione del porto di Genova e quindi ho vissuto in questi ultimi due anni particolari situazioni per cui posso dire che il termine di imprenditorialità ha un arco più ampio di quello che non sia soltanto la imprenditorialità privata, come è stato detto in questo primo accenno di discorso. Siccome dobbiamo dare una struttura ai porti attraverso una nuova configurazione in ente autonomo o finanziario, come parte armatoriale noi riteniamo che l'utente, in questo caso la nave, debba far capo ad una impresa che abbia responsabilità totali nel gestire quelle che sono le funzioni che vengono espletate dal porto. Ricordo che in una assemblea tenuta a proposito della SEPORT e degli argomenti trattati anche in questa Commissione ho insistito sul carattere di imprenditorialità comunque sia, privata o pubblica. Il fatto poi che noi insistiamo più sulla parte privata che sulla pubblica è dato anche dal nostro modo di vedere le situazioni; siamo degli imprenditori quindi pensiamo di poter gestire meglio certe situazioni.

Se poi mi si consente aggiungerei, relativamente alla copresenza di operatori pubblici e privati nel porto che, nel sottolineare l'esigenza di un criterio di imprenditorialità nell'attività degli enti di gestione, non ho voluto operare una scelta precisa fra mano pubblica ed imprese private. Bensì ho inteso semplicemente fornire un'indicazione, suggerire un principio al quale dovrebbero ispirarsi le attività portuali.

Peraltro, è chiaro che nell'ambito dei porti prevale senz'altro l'interesse pubblico perchè, per quanto l'impresa privata possa operare agilmente e con intensa attività, i risultati della sua opera rimangono pur sempre di pubblico interesse: del porto, dello Stato, della collettività.

Venendo ora al quesito posto dal senatore Manno, credo di non aver capito bene la sua domanda.

M A N N O . Nella sua relazione, lei indica il mancato ammodernamento dei porti e la bassa produttività come le cause principali dell'alto costo del lavoro e come i fattori che principalmente aggravano la competitività.

Il dottor Sofio, invece, poneva l'accento sul tipo di paga che viene corrisposta.

*V A L L E* . Il dottor Sofio ha analizzato un aspetto del problema in particolare, ma secondo me questo fattore della produttività va armonizzato, va studiato insieme a tutti gli altri fattori, a tutti i soggetti esistenti nel porto. Io non addebiterei esclusivamente ai prestatori d'opera la mancanza di produttività, pur se effettivamente esiste un problema di alti costi dovuti anche alle prestazioni di lavoro per una serie di incrostazioni antiche.

I porti, cioè, hanno una loro tradizione che è rimasta staccata da quella che è stata la evoluzione dell'industria ed hanno mantenuto certe loro autonomie.

M A N N O . Non ho approfondito questo campo, ma ad ogni modo ci sono statistiche della Comunità economica europea nelle quali risulta che il costo del lavoro in Italia è inferiore a quello di moltissimi altri paesi della stessa CEE.

*C E R B O N I* . Vorrei precisare che, a nostro avviso, il mancato adeguamento dell'organizzazione del lavoro e la non armonizzazione fra i vari segmenti dell'operazione portuale sono gli effetti dell'assenza di programmazione del settore in Italia e concorrono, congiuntamente, a rendere i nostri scali marittimi non competitivi in campo internazionale

La non programmazione ha infatti consentito il formarsi di forze di lavoro nei porti pletoriche, nonchè il mantenimento di modelli organizzativi obsoleti.

La modulazione retributiva nei porti italiani non ingenera nel lavoratore propensione alcuna a produrre. Basti pensare al riguardo all'istituto del « salario garantito » a quello del « compimento di giornata »; al fatto che i lavoratori portuali operano in

una struttura che del cottimo ha solo la veste formale, tanto è vero che in quasi tutti i porti i proventi del cottimo non sono attribuiti ai lavoratori che li producono ma sono distribuiti fra tutti i soci della Compagnia.

Da simile contesto non potevano che derivare bassi *standards* produttivi del sistema portuale nazionale e, conseguentemente, la sua penalizzazione commerciale a livello internazionale

Questo ritengo sia il taglio che si intendeva dare alla nostra esposizione.

*S O F I O* . Per quanto concerne il discorso delle *conferences*, dividerei quelle che riguardano il Mediterraneo da quelle che riguardano gli Stati Uniti e dalle altre che riguardano il resto del mondo.

Come premessa a questo discorso dico subito dal momento che le *conferences* comportano vantaggi e svantaggi sia per l'armatore che per il caricatore o l'esportatore, che i vantaggi delle *conferences* consistono nel garantire ai nostri clienti, cioè gli esportatori, la stabilità dei noli e la regolarità del servizio. Quando si stipula un contratto con un esportatore, gli si garantisce senz'altro questo.

Venendo ora all'influenza che la *conference* può avere sulla libertà del singolo operatore nel campo marittimo, devo dire, per quanto concerne quelle degli Stati Uniti, che al riguardo c'è la massima libertà, perchè siamo controllati dalla *Federal american Commission*, quindi c'è libertà assoluta sotto tutti i punti di vista. Basti pensare ad esempio che, per aumentare o diminuire un nolo dobbiamo notificare la modifica alla *Federal american Commission* ed ottenere l'approvazione della stessa. Specialmente per quanto riguarda gli aumenti, dobbiamo motivare le nostre richieste che molto spesso, anche con le argomentazioni più valide, vengono respinte. È poi da notare che il controllo governativo si va diffondendo anche in altri paesi, come il Venezuela, il Brasile, l'Argentina, dove ogni addizionale, tutti i noli e tutti i *surcharges* debbono essere approvati dai rispettivi governi. Quindi quella libertà di trattativa che si poteva avere in passato ora non esiste più o, perlomeno, viene ridotta proprio al minimo.

Per quanto riguarda l'influenza che le *conferences* possono avere sui costi portuali, devo dire che a questo proposito il nolo è in funzione di tutti quanti i costi che lo compongono. Oggi ci sono delle formule accettate internazionalmente per cui, per poter decidere sull'aumento o sulla riduzione di un nolo, si prendono in considerazione tutti i dati di costo che lo compongono e si ottiene così una determinata cifra. Quindi è chiaro che. se in un determinato porto il costo è x, si stabilisce un certo nolo; se il costo è y, si stabilisce un altro nolo.

Inoltre, se in un porto c'è congestionamento, questo viene riportato nel nolo nella maggior parte dei casi, ma non sempre. C'è da tener presente che spesso questo adeguamento del nolo avviene dopo che si sono subite le conseguenze perchè, naturalmente, non si prende alcuna misura se prima non si verifica un determinato congestionamento.

Dovrei quindi dire che le *conferences*, tutto sommato, sono un vantaggio per gli esportatori che — almeno in base alla mia esperienza pratica — sono loro stessi a rivolgersi sempre ad esse. e non al libero armatore, proprio per avere quella sicurezza.

Mi sembra che il senatore Federici avesse poi fatto un accenno ai noli. Ora in proposito le *conferences* hanno poco da dire, trattandosi di un altro problema.

F E D E R I C I . Il problema che io ponevo, e che è stato ripreso anche dal collega Tonutti, tendeva ad accertare se al vantaggio di stabilità e garanzia per quanto riguarda i noli e così via — sul quale non ho dubbi — corrisponda un pari vantaggio circa la definizione delle linee.

*S O F I O* . L'armatore è libero, nelle *conferences*, di fare tutti gli scali che vuole.

F E D E R I C I . Noi parliamo di linee, e lei sa che le *conferences* ogni tanto si incontrano e stabiliscono, tra l'altro, il potenziamento di linee, gli smistamenti, la periodicità e via dicendo. Ora può darsi anche

che si tratti di un problema da studiare, ma la mia impressione è che se noi — parlo di armatori ma anche di società d'interesse nazionale — andassimo nei vari porti a modificare alcuni di questi elementi potrebbe darsi che ciò avrebbe una notevole influenza sull'economia marittima in generale.

*S O F I O* . Forse qualche *conference* può influire; però, in generale, per tutti gli USA non influisce, nel modo più assoluto, su nessuno degli altri settori che trattiamo. Anzi, proprio un paio di giorni fa, abbiamo ricevuto una protesta da parte di rappresentanti sudamericani, i quali accusavano le linee italiane di effettuare troppe partenze e troppi scali congestionando così addirittura i loro porti. Certo è abbastanza assurdo, comunque la protesta è stata questa: quindi la maggioranza delle *conferences* non costituisce una remora alla libertà degli scali.

*V A L L E* . La presenza di una *conference*, che è poi un'associazione di armatori di diversa nazionalità, può influire semmai nel senso di una diminuzione, mentre il problema si porrebbe nel caso di una maggiorazione. Ora mi sembra che si volesse sapere se essa può provocare una recessione delle maggiori linee presso i nostri porti: io direi di no perchè possiamo avere un esportatore ed un importatore i quali agiscono attraverso una *conference* appunto perchè questa dà la certezza dei noli e di un servizio mantenuto nel tempo, ma essi, dovendo vendere, cercheranno sempre il minor prezzo per quanto riguarda sia la merce che il nolo.

Ad esempio un importatore di Milano può importare, attraverso una *conference*, a Marsiglia, dove il prezzo della merce, più il prezzo del nolo e quello del trasporto, raggiunge un livello inferiore che non nel porto di Genova o di Livorno. Direi però che tutto questo rientra in una logica di mercato perchè, essendo la nave un mezzo di trasporto, rappresenta solo una parte del costo.

F E D E R I C I . Il problema potrebbe esistere.

*V A L L E* Potrebbe esistere nel senso che attraverso una politica portuale si potrebbe riuscire a diminuire i costi o a migliorare l'efficienza dei servizi, il che in sostanza è lo stesso, e quindi ad influire sugli importatori ed esportatori nonchè sulle *conferences*, che ad essi sono soggette, perchè usino i porti italiani anzichè quelli del Nord Europa o di Marsiglia. Quindi il problema va ricondotto sempre all'efficienza della struttura portuale.

*C E R B O N I* . Certo nesun importatore italiano si convincerà a passare per Rotterdam se Genova sarà competitiva.

F E D E R I C I . Esistono oggi tre casi. Quello delle *conferences* che abbiamo noi attualmente, quello delle società che, sulla linea del nolo concordato internazionalmente, tendono a ripartire le percentuali di carico, come dicevamo prima, ed infine quello di chi ricorre al *dumping*. Ora certo in quest'ultimo caso — e potremmo fare in proposito vari nomi — si curano in primo luogo i propri porti, dato che oramai siamo al *dumping* degli Stati, non di società. Nessun mistero, su questo, sono cose che si conoscono. Il nuovo accordo internazionale a me pare molto più giusto ed importante di quello precedente; però sono dolente di dover dire che, anche dopo le risposte esaurienti ricevute, mi rimangono dei dubbi.

*S O F I O* Vorrei poter chiarire che vi sono noli uniformi sia al Nord che al Sud, con un'assoluta parità di costi, indipendentemente dal chilometraggio. Debbo poi aggiungere che quasi tutte le *conferences* che agiscono in Italia sono *conferences* mediterranee e non coprono quindi solo l'Italia ma anche la Francia, la Jugoslavia eccetera. Ora, ad esempio, il carico da e per la Svizzera va a Marsiglia e non a Genova per via dei costi pre-imbarco. Inoltre, proprio nelle *conferences* in cui vi è la maggiore libertà vi è forse la maggior deviazione via Nord.

Ciò non avviene per altri tipi di merce; ad esempio un cassone inviato al Nord dovrà pagare più costi e più nolo, in quanto dovrà necesariamente attraversare la Svizzera, la Germania eccetera, quindi tutti i tipi di merce-contenitore vengono caricati sul treno a Milano, Torino, Verona e direttamente spediti al Nord. Non vedo come in questo momento la *conference* possa influire sull'attrarre il traffico verso l'Italia, pur facendo pagare lo stesso nolo per distanze diverse e sopportando quindi maggiori costi, con maggiori introiti per gli armatori, poichè comunque incidono i costi di preimbarco.

*V A L L E* . È estremamente difficile rispondere alla domanda di come incidano i costi portuali sul complesso delle operazioni, in quanto questi ultimi variano da merce a merce e da nave a nave.

*S O F I O* . Penso sia impossibile determinare esattamente questo dato in quanto esiste un nolo mediterraneo che è 10 ed il costo d'imbarco incide al 200 per cento; c'è un nolo transoceanico che ha una forcella molto varia e può incidere per 20-30-50 per cento; non si può determinare in modo specifico tale costo.

T O N U T T I . Nell'ambito dell'indagine che stiamo compiendo credo importante determinare, se non un dato specifico del costo portuale sul complesso delle operazioni, un metodo di analisi per avere almeno una visione in termini di campione, in riferimento al problema della competitività portuale.

*S O F I O* . Solo suddividendo i vari noli ed i vari tipi di nave si può determinare una casistica capace di dare una valutazione di questo costo.

*V A L L E* Circa la domanda del senatore Pitrone riguardante la somma destinata ad investimenti per opere portuali posso ribadire la somma di 500 miliardi elevabile a 1.000 nel prossimo piano.

*S O F I O* . Riguardo alla differenza di costo d'imbarco tra il porto di Genova e quello di Livorno, ciò rientra, ovviamente, in una normale differenza riscontrabile da un porto all'altro. Diversi fattori organizzativi concorrono a determinare tale diversità di costo, ad esempio nel porto di Livorno il 90 per cento della merce arriva su *camions* sotto bordo, mentre a Genova c'è una percentuale maggiore di arrivi su vagoni, quindi se la banchina non è raccordata con il vagone bisogna trasportare la merce cassa per cassa. Questo spiega in che modo il costo-uomo venga ad incidere maggiormente da un porto ad un altro.

Esistono inoltre fattori di produttività legati alla maggiore elasticità del lavoro-uomo; a Livorno ad esempio le condizioni atmosferiche incidono relativamente sul lavoro dell'uomo, mentre a Genova si risentono in maniera maggiore; la dogana a Genova è meno flessibile di quella di Livorno, non si effettuano orari straordinari passata una certa ora. Quindi la componente uomo in ogni porto ha la sua parte rilevante nell'efficienza del lavoro portuale.

Però le squadre debbono essere giustamente pagate. Ecco quindi che il costo viene raddoppiato.

Un altro accenno ancora. Nel porto di Genova vi sono delle gru bellissime a vedersi, però manca il personale specializzato per manovrarle. Tutti sappiamo che con i normali mezzi di scarico la resa è inferiore perchè bisogna prendere questa merce sul camion. E ciò è anche pericoloso. Alcune volte queste gru danno addirittura fastidio, essendo ferme davanti alle navi e non consentendo ad esse di usare i propri mezzi. È necessario quindi chiamare qualcuno che sposti queste gru. Naturalmente, come potete capire, queste operazioni creano perdite di tempo notevoli. A volte chiediamo quattro gru e ce ne viene concessa una sola. In questo caso, non soltanto c'è il danno nel non avere le gru, ma quelle gru inutilizzate intralciano le operazioni.

Una delle cause fondamentali, secondo noi, è la questione spazio. Parecchie volte rimaniamo fermi con la nave perchè ce ne sono altre due o tre sulla stessa banchina.

Non c'è spazio per poter far uscire il camion che è vuoto e far entrare quello carico.

*C E R B O N I* . Il senatore Tonutti ha concluso che « forse, tutto considerato, l'elemento umano nei porti è quello che incide di meno ». Non sono d'accordo. Prendiamo il caso di Livorno. Il porto di Livorno ha potuto superare la recente congiuntura negativa senza danni unicamente per il fatto che la locale Compagnia portuale ha condotto e conduce politiche tariffarie e commerciali di acquisizione dei traffici che si potrebbero definire di carattere privato. In quanto a dogana, ferrovia, spazi, Livorno non sta meglio degli altri porti.

È mio convincimento che il nodo di fondo sia quello della programmazione. Se vogliamo risollevare le sorti dei nostri porti è necessario indicare a livello nazionale gli obiettivi che si intendono perseguire nel settore e in quell'ottica operare le scelte porto per porto.

Circa la funzione dell'imprenditore privato nei porti è nostro parere che essa sia insostituibile per l'economicità del sistema. Lo strumento per rendere concreta e fruttuosa tale funzione è quello della « concessione », cui si dovrebbe fare più ampio ricorso.

Per quanto riguarda le autonomie funzionali o meglio i porti industriali, la nostra posizione non può essere che di appoggio attesi i risultati positivi in essi conseguiti in termini di produttività e di costi.

*V A L L E* . Il problema delle autonomie funzionali è un discorso che riguarda l'industria di terra.

Si dice che gli armatori siano, come gruppo, i più scollegati. Ognuno, infatti, ha una propria filosofia, caratteristiche tipiche, differenziandosi molto dall'imprenditore di terra. L'armatore è un imprenditore anomalo; quindi rispondo al senatore Federici a titolo personale. I prezzi della cantieristica in questi ultimi tempi in Italia sono diventati non più competitivi e si ripercuotono sul nolo. Il motivo dello sviluppo della flotta giapponese, che è venuta sul mercato offrendo noli buonissimi rispetto a quelli che possono essere offerti da un armatore italiano, sta proprio in uno di questi fatti. L'incentivo del credito concesso all'armamento dovrebbe essere più snello e con stanziamenti più sostanziosi.

Un'ultima parola sul problema delle strutture dei porti.

Mi riferisco ancora al problema di Genova ed anche al problema di Voltri per il quale si va avanti con piccoli stanziamenti non risolutivi. Desidero rivolgere a questo proposito un particolare voto alla Commissione affinche tenga presente che il problema di Voltri, una volta risolto, rappresenterebbe in termini di spazio, un altro fattore positivo per la soluzione di quello di Genova.

P R E S I D E N T E . Ringraziamo i rappresentanti della Confederazione italiana armatori liberi per l'apporto di informazioni, riferimenti e spunti critici, dato alla nostra indagine. Sarà poi, gradita qualunque documentazione che potrà ancora essere da voi fornita su alcuni temi emersi e per i quali le risposte sono state interlocutorie o di primo approccio.

Ricordo alla Commissione che la prossima riunione è stata fissata il 28 settembre per l'audizione dei rappresentanti del Centro studi problemi portuali. Comunico, inoltre, che è emersa la necessità di udire anche i rappresentanti della FINMARE e della CONFETRA e, pertanto, dovendo sottoporre la relativa richiesta alla Presidenza del Senato, chiedo ai colleghi se ritengono di dover estendere l'invito anche ad altri enti ed organismi.

F E D E R I C I . Sarebbe utile sentire anche l'Ufficio studi sui problemi portuali che opera a Genova uno dei pochi del genere in Italia che tratta tutta la tematica dell'economia marittima portuale e che lavora anche a programmazioni per l'estero. È forse il caso di decidere insieme se non sia opportuno raccogliere anche da questa fonte notizie, metodologie e suggerimenti.

M O L A . Io avevo pensato di estendere l'indagine all'audizione della FINCANTIERI

perchè esiste un rapporto tra l'attivita di costruzione e riparazione delle navi e l'attività portuale.

C A R R I . Mi pare che sarebbe importante ascoltare i rappresentanti degli enti locali, dei comuni più importanti interessati alla tematica portuale. Un'altra utile audizione potrebbe essere quella degli istituti universitari proprio per tentare di collegarli al discorso della ricerca scientifica e tecnica in materia.

P R E S I D E N T E . Faccio, però, presente che già è stato presentato ed approvato dalla Presidenza del Senato un programma organico di indagine e che ora potremmo chiedere una piccola integrazione, ma non possiamo riaprire il discorso per ampliare a ventaglio il nostro programma.

F E D E R I C I . Va bene. Eventualmente si potrà prevedere di incontrare i vari organismi che si ritengono necessari quando andremo a fare i sopralluoghi.

P R E S I D E N T E . Mi sembra più opportuno rinviare dette audizioni eventualmente al momento dei vari sopralluoghi.

Poichè non si fanno osservazioni, rimane stabilito di limitare la integrazione del programma alle audizioni della FINMARE e della CONFETRA, sottoponendo la relativa richiesta al Presidente del Senato.

*La seduta termina alle ore 13,15.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
*Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici*
DOTT RENATO BELLABARBA