SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

4ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 28 SETTEMBRE 1977

Presidenza del Vicepresidente OTTAVIANI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 75, 85, 93
CROLLALANZA (*Misto* [*MSI-DN*]) 82, 85
FEDERICI (*PCI*) 79, 90
MELIS (*Sin. Ind.*) 90
MOLA (*PCI*) 84
PITRONE (*PRI*) 83, 85
ROMEI (*DC*) 84
SEGRETO (*PSI*) 85
TONUTTI (*DC*) 80
DI LUCA . . . . . .*Pag.* 78, 89
LEGITIMO 76, 87, 91
PANUNZIO . . . . . 75, 86, 91 e *passim*

La seduta ha inizio alle ore 9,50.

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, per il Centro di studi sui problemi portuali: il presidente, dottor Vito Panunzio; il segretario generale, professor Gianfranco Legitimo e il dottor Dino Di Luca, responsabile del settore trasporti della Montedison.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano. Questa mattina è prevista l'audizione dei rappresentanti del Centro di studi sui problemi portuali, che ringrazio per avere accolto il nostro invito nonchè per il contributo che potranno dare alla Commissione nell'espletamento dell'indagine.

Do quindi la parola al presidente del Centro, dottor Vito Panunzio.

P A N U N Z I O . Desidero anzitutto, a nome del Centro di studi sui problemi portuali e mio personale, ringraziare la Commissione dell'onore che ci è stato fatto di volerci ascoltare su una problematica per noi così impegnativa e, diciamo pure, appassionante.

Riterrei ora opportuno — se mi è consentito — dire in una parola che cosa è l'organismo che noi qui rappresentiamo in questo momento. Il Centro di studi sui problemi portuali è un organismo tipicamente, per così dire, interindustriale, che è stato costituito da oltre dieci anni tra tutte le grandi industrie italiane che sono impegnate e quindi interessate nel fatto prtuale; pertanto, si può dire, tra la quasi totalità dei grandi gruppi industriali, sia pubblici che privati (a titolo di esempio, faccio i nomi dell'Eni, dell'Enel, del Gruppo Finsider, dell'Efim, della Fiat, della Montedison), tra tutti i principali gruppi petrolieri e tutte le industrie che hanno o propri approdi specializzati o (il che poi viene spesso a coincidere) delle proprie flotte per il trasporto di enormi quantitativi di materiale. Ci costituimmo quindi oltre dieci anni fa proprio per poter realizzare in comune, avendo problemi ed interessi comuni, studi ed indagini e per poter formulare, nei confronti soprattutto dei pubblici poteri, un pensiero univoco su tali problemi. Oso dire, quindi, che il nostro organismo, proprio perchè associa la quasi totalità, si può dire, della grande industria italiana, ha una non piccola esperienza in materia.

Il Centro inoltre associa, oltre alle grandi industrie utilizzatrici dei porti e per lo più proprietarie di flotte come ho detto, anche la quasi totalità delle grandi imprese italiane di progettazione e di costruzione di opere marittime. La sua azione specifica si è concretata e si concreta in studi, specialmente di carattere comparato, in incontri, in indagini e in tutta una serie di volumi che spero tutti i senatori presenti possano avere conosciuto, sia nel campo giuridico-legislativo, sia nel campo tecnico-economico.

Sul tema per il quale siamo stati convocati, ossia quello dei costi portuali, se loro consentono, prima di dare la parola al segretario generale, professor Legitimo e al dottor Di Luca, esperto del settore trasporti della Montedison, vorrei fare alcune brevi considerazioni pregiudiziali; vorrei cioè dire che in Italia i costi portuali, come fatto economico unitario, individuato ed individuabile come categoria economica in effetti non esistono. Eventualmente i costi portuali potrebbero essere non una categoria economica, ma una categoria, per così dire, quasi filosofica, una aspirazione; questo perchè nella realtà non esistono i costi, ma esiste il costo, cioè un costo individuale, un costo per ciascun porto, speso addirittura un costo per ciascun molo italiano. Dico questo perchè, a parte ogni altro fattore che abbia potuto, anche in linea storica, determinare questa realtà, ciò è dovuto alla assoluta diversità che in Italia esiste fra i vari porti, diversità istituzionale e amministrativa e quindi diversità di gestione, per cui esistono diverse categorie di porti. Vi sono, ifatti, in prima linea, i porti direttamente gestiti dallo Stato, e per esso dalle Capitanerie di porto (La Spezia, Livorno, Ancona), vi sono poi i porti gestiti da enti pubblici autonomi, che possono assumere a loro volta forme svariate, dalla forma

consortile del consorzio a quella dell'ente pubblico diretto (Savona, Genova, Napoli, Trieste, Palermo). In questo quadro, poi, c'è il caso anomalo, a se stante, del porto di Venezia, che anche nominalisticamente si configura con un nome particolare, quello cioè di Provveditorato del porto.

Un altro caso anomalo, come lo è quello di Venezia in un senso diverso, è il caso del porto di Brindisi, il quale è gestito da un ente autonomo, che contemporaneamente e contestualmente è Consorzio del porto e Consorzio per la gestione dell'area industriale di Brindisi, (è opinabile peraltro se questa commissione realizzi o meno una effettiva utilità).

Un altro caso a sè stante, ma che può individuare un'altra differente categoria, è quello dei porti gestiti da società commerciali, società per azioni: è questo il caso di Ravenna-Porto Corsini.

Vi sono poi porti che, comunque gestiti, sono direttamente e, direi, pesantemente influenzati dalle zone industriali nelle quali gli stessi si trovano o alle quali comunque servono; è il caso della stessa Venezia, troppo direttamente collegata o collegabile a Porto Marghera, il caso di Trieste e il caso di Taranto, che, anche se ufficialmente è un porto gestito dallo Stato, invece è in grandissima parte un porto gestito in autonomia per esigenze industriali.

Vi sono infine i veri e propri porti industriali, i moli industriali, i moli singoli, i quali sono per lo più gestiti con il noto sistema delle autonomie funzionali. Mi permetto di aggiungere che l'insieme dei porti propriamente industriali, dei moli industriali o dei porti direttamente collegati a zone industriali realizza la stragrande maggioranza del traffico globale italiano, per cui, dovendo considerare il problema nel suo insieme, si può dire che questa categoria di porti, da sola, impersoni una realtà che indubbiamente condiziona tutto il problema.

Concludendo quindi queste mie brevi considerazioni, vorrei dire che a me sembra piu corretto, volendosi porre il tema dei costi portuali in Italia, parlare di « costo » al singolare, cioè in forma individuale, per poter esattamente rappresentare una realtà così varia, anzi così variopinta e, diciamolo pure, così disordinata e confusa; talchè penso — questa è l'opinione che mi permetto di esprimere del Centro — che una indagine seria e metodologicamente corretta, che possa o che voglia essere fatta, come peraltro mi sembra che la 8ª Commissione del Senato intenda fare — dovrebbe essere svolta singolarmente per ogni porto o, quanto meno, per categorie di porti, seguendo più o meno quelle categorie che mi sono permesso poc'anzi di abbozzare.

Una indagine così condotta, porto per porto o per categorie di porti, secondo quella svariatissima tipologia cui ho fatto riferimento, ritengo inoltre che possa e debba poi essere inquadrata nel contesto degli studi e delle indagini che si stanno svolgendo per la riforma dell'ordinamento portuale italiano nella sua interezza. E l'impegno maggiore che in questi anni ha assunto e sta portando avanti il nostro Centro studi è appunto quello di contribuire con studi, indagini, proposte alla auspicata riforma dell'ordinamento portuale italiano.

Ritengo con questo di non avere altro da aggiungere.

LEGITIMO. Ritengo anche io che illustrare le molte disfunzioni dei nostri porti ed indicare soluzioni in merito, cioè procedere a delle diagnosi e a delle terapie attendibili, rappresenti un compito assai difficile in quanto, in effetti, è difficile scindere i vari problemi che sono spesso profondamente interconnessi ed integrati fra loro. Questa difficoltà peraltro è sempre stata a noi presente; tanto è vero che quando — come Centro studi — abbiamo sollecitato più volte, anche insieme ad altri, una indagine parlamentare del tipo di quella che il Senato ha preso l'iniziativa di svolgere, abbiamo sempre sottolineato come, a nostro avviso, detta indagine non potesse limitarsi a registrare i punti di vista dei soggetti più qualificati del settore, ma si dovesse spingere ad acquisire tutte le conoscenze capaci di servire ad una analisi sufficientemente approfondita: e questo non solo attraverso la consultazione di tutte le amministrazioni periferiche competenti ed

interessate, ma anche attraverso una specifica indagine *in loco*, per quanto limitata necessariamente ad alcuni porti.

Noi riteniamo quindi che sia utile partire da un discorso metodologico; acquisire cioè la consapevolezza di quali elementi conoscitivi vadano assunti perchè l'indagine abbia un suo concreto significato. Vorrei perciò permettermi di far presente l'opportunità di dar vita ad un lavoro sistematico di ricerca, nel quale la Commissione potrebbe anche avvalersi dei supporti tecnici che ritenesse confacenti: solo in questo modo a noi sembra che sia possibile organizzare ed interpretare in senso unitario la massa delle notizie e dei dati che, presi a sè, altrimenti risulterebbero poco significativi, proprio perchè non riconducibili ad una prospettiva di ordine generale.

Va osservato — è appena il caso di dirlo — che i risultati che in questo modo si debbono ottenere rivestono un carattere particolare di urgenza, sia per l'indifferibilità ormai della soluzione del problema del rinnovamento della nostra portualità in vista di una maggiore funzionalità e competitività dei nostri porti, sia anche per il fatto che — come è stato rilevato poco fa — alla Camera dei deputati è in atto l'esame dei testi di riforma dell'ordinamento portuale. A questo scopo è necessario disporre di un orientamento certo per le scelte da fare e per le decisioni da prendere in merito alla classificazione, al finanziamento delle opere e soprattutto alle gestioni portuali.

Premesso questo e se questo come premessa può essere valido, vorrei provare a fare qualche annotazione sul piano generale rivolta a dare un apporto, sia pure indicativo, di tipo metodologico all'indagine che, secondo noi, dovrebbe essere svolta.

Mi rendo perfettamente conto che non ci troviamo oggi ad un seminario di studi; tuttavia, ritengo utile avanzare qualche idea generale al fine di dare una motivazione della nostra istanza metodologica.

Consideriamo, prima di tutto, il concetto di produttività. È indubbiamente un concetto astratto. Ma, in concreto, che significa? Bisogna distinguere una produttività fisica da una produttività economica. Si ha produttività fisica quando produzione e fattori impiegati vengono espressi in uità fisiche; produttività economica, invece, quando alle quantità sostituiamo i relativi valori I due concetti sono evidentemente collegabili dal punto di vista formale; ma non lo sono da quello sostanziale, in quanto la produttività fisica e la produttività economica non sempre presentano lo stesso andamento nel tempo e nello spazio. Può accadere, per esempio, che un aumento della produttività fisica non sia accompagnato da un aumento della produttività economica e ciò per l'intervento di variazioni nel rapporto tra il valore della produzione e il valore di un fattore produttivo. Oppure può accadere il contrario. Conseguentemente, si può dedurre che sono due concetti profondamente diversi e gl'indici che misurano l'una, non sempre possono dire molto sull'altra. In astratto, ciascuno dei due concetti è valido; in pratica, la scelta concreta va fatta in base agli scopi da raggiungere. Ecco, allora, la necessità di approfondire lo scopo che ci prefiggiamo e, quindi, quale strada scegliere nella ricerca dei dati, per non arrivare a risultati difficilmente comparabili.

Spesso si tende a mettere in rapporto la produzione con uno solo dei fattori impiegati che di solito, è il lavoro cioè, il numero dei lavoratori occupati o il numero di ore lavorate. Ma ciò non è sufficiente, perchè la tendenza a preferire il fattore lavoro come termine di riferimento è già una scelta, in qualche modo, che rivela il convincimento che il problema della produttività cominci, a parità di produzione, con la produttività del lavoro e della mano d'opera. Viceversa, sappiamo che la produttività del lavoro aumenta — ed anche in maniera notevole — in base agli altri fattori della produzione. Una riprova è data dal progresso tecnologico che modifica la partecipazione relativa dei fattori della produzione perchè aumenta il peso, l'incidenza del capitale nel quadro produttivo. Ecco, quindi, la necessità di ricorrere ad un indice della produttività mettendo in rapporto la produzione con una sintesi di tutti i fattori impiegati. La scelta dei fattori cadrà allora

su una combinazione o un'altra, a seconda degli scopi da raggiungere.

In ogni caso, la conseguenza è che i dati da esaminare debbono essere forniti da una indagine organizzata, allo scopo di ottenere che l'utilizzo degli elementi raccolti possa consentire di arrivare a risultati globalmente significativi, evitando il rischio che i dati stessi riguardino fenomeni che abbiano contenuti in parte diversi.

È indispensabile, allora, tener presente, ad esempio, l'articolazione dei principali servizi portuali e dei relativi fattori di costo. Tutti sanno quali sono i principali servizi che si svolgono nei porti. Mi limiterò a raggrupparli, per comodità, in quattro fascie e categorie principali.

Una prima categoria, fondamentale, comprende tutti i servizi di sbarco, imbarco, trasbordo, deposito, magazzinaggio, sosta delle merci, attività complementari. La seconda categoria è quella dove predomina la tecnica marittima: pilotaggio, rimorchio, ormeggio delle navi. Quindi abbiamo la categoria relativa al trasporto interno allo scalo portuale: imbarco dei passeggeri, servizi tecnici ed amministrativi svolti dai vari uffici pubblici. Se volete, si tratta di un'attività che riveste principalmente un carattere tecnico-amministrativo, amministrativo-burocratico. Abbiamo, infine, una quarta categoria: quella che riguarda i servizi ausiliari quali: segnalamento, illuminazione, rifornimento idrico, eccetera.

Questi sono i principali servizi, a seconda della maggiore omogeneità ed anche della tipologia dei soggetti che prestano gli stessi. Ciò perchè servizi quali lo sbarco, imbarco, trasbordo, magazzinaggio, pilotaggio, rimorchio, ormeggio, trasporto interno, eccetera, si riferiscono più direttamente agli operatori economici.

Ora, il costo di questi servizi è comprensivo sia del costo dei beni sia del costo delle prestazioni personali impiegate per ottenere i servizi medesimi. Quindi, è necessario fare un'altra classificazione. Costo dei beni: aree demaniali marittime, infrastrutture e sovrastrutture fisse e mobili, fonti di energia per l'uso e la manutenzione di queste infrastrutture. Costo di prestazioni personali: quelle svolte dai dipendenti di uffici, enti pubblici o privati (lo Stato, gli Enti autonomi, le compagnie portuali, gli operatori economici).

Ora, fra tutti i servizi vi è, naturalmente, un rapporto di interdipendenza. Ma, in particolare, in questa ovvia interdipendenza emerge la complementarietà stretta fra i servizi della prima categoria (quelli che riguardano l'imbarco, lo sbarco, il trasbordo, eccetera), che risultano dall'armonizzarsi delle attività dei mezzi meccanici, delle attrezzature, della mano d'opera, opportunamente organizzate.

Questa articolazione così complessa spiega perchè sia impossibile investigare sulle specifiche operazioni portuali e sulle singole prestazioni; mentre appare più rapido ed anche più concreto avviare l'indagine che riguarda i soggetti partecipanti al processo produttivo. Per ogni categoria, infatti, è possibile accertare le prestazioni rese distintamente per gruppi merceologici, per classi di lavoratori, imprese, eccetera, nonchè il prezzo delle prestazioni stesse. Ovviamente l'esame dovrà essere esteso a molti dei casi più frequenti, anche per determinare parametri validi di resa e prezzi nei confronti dei vari soggetti impegnati. E questa dovrà essere la base su cui muoversi. Non voglio spingermi oltre, anche perchè certi argomenti potranno eventualmente essere toccati nel corso della discussione. Desidero però sottolineare la necessità di una rigorosa impostazione della ricerca per giungere a risultati consistenti.

D I L U C A . Come Montedison, ci troviamo nella circostanza di poter affermare che utilizziamo un po' tutti i porti nazionali: da quelli di Brindisi, Bari, Siracusa, Napoli, Livorno, Genova, a quelli, per ritornare sull'Adriatico, di Venezia — seppure molto vicino al nostro impianto di Porto Marghera, dotato di autonomia funzionale — a quello di Trieste. Ritengo perciò possa essere interessante indicare i criteri da noi seguiti per scegliere il porto nel quale imbarchiamo le nostre merci. La nostra, infatti, è una società essenzialmente trasformatrice, per cui riceviamo direttamente dai nostri impianti, attraverso una serie di trasformazioni, prodotti che in breve trovano sbocco verso l'estero.

Analizzare la situazione dei porti senza soffermarsi su quello che c'è a monte degli stessi e sui collegamenti che uniscono i nostri impianti con i porti, potrebbe essere — a mio avviso — un lavoro incompleto. Quindi, componente essenziale nella scelta di un porto è l'efficienza dei collegamenti unita alla economicità delle operazioni di imbarco e sbarco. Vanno prese in considerazione, anche, determinate strozzature che, al di là dell'efficienza dei collegamenti autostradali, stradali o ferroviari, possono essere date dai collegamenti fra la città e il porto prescelto.

Noi, ad esempio, utilizziamo il porto di Livorno che si sta dimostrando indubbiamente efficiente. Tuttavia esistono varie distonie come quella fra l'orario di lavoro delle compagnie portuali e quello della dogana; inoltre, data la scarsa capacità strutturale del porto di Livorno, ad immagazzinare grossi quantitativi di merce, per tempi a volte decisamente non brevi (non va dimenticato infatti che l'arrivo di una nave è condizionato anche dagli elementi meteomarini), abbiamo dovuto costruire un magazzino fuori del porto, proprio per avere una certa regolarità e disponibilità d'imbarco delle merci. È chiaro che certe distonie incidono notevolmente sulla economicità delle operazioni.

Quindi, ben venga un'indagine approfondita in materia e, se possibile, estesa alle infrastrutture che rendono essenzialmente funzionante o meno un porto.

Per quanto attiene ai costi, c'è da dire che l'esportatore ha necessità di avere la certezza del costo e l'aleatorietà deve essere strettamente legata a fattori non esattamente valutabili; ciò perchè il prudente li valuta per eccesso; il non prudente per difetto. È indubbio infatti che il costo finale — e, quindi, il prezzo all'esportazione — può dipendere da tanti fattori, che possono anche influire in misura notevole sulla remuneratività della operazione di esportazione.

Circa l'efficienza dei porti, sono dell'avviso si debba fare molta attenzione alla qualità del servizio. Da talune parti (come nel porto di Livorno, per restare nell'esempio) si dà molta importanza alla operosità, magari trascurando la qualità del lavoro. Ma è chiaro a tutti che una manipolazione delle merci effettuata con una certa oculatezza comporta indubbiamente una resa minore; ma, al tempo stesso, abbiamo bisogno di crearci — nei confronti dell'estero — un certo tipo di immagine che possiamo avvalorare facendo giungere le merci nel miglior stato possibile.

Sforzi in questo senso, per quanto ci riguarda, ne abbiamo fatti moltissimi: nella nostra autonomia funzionale, ci siamo dotati di quelle attrezzature che non sono poi costosissime, come, ad esempio, di semplici appendici alle gru per poter manipolare meglio le merci cercando di evitare rotture nei sacchi. Nella manipolazione delle merci pericolose (e noi ne abbiamo parecchie, purtroppo) ci siamo provvisti di adeguate attrezzature. Ci troviamo però di fronte ad una categoria di problemi che non sempre riescono a trovare nella tecnica una giusta rispondenza e pertanto incontriamo grosse difficoltà.

Una indagine che possa servire a dare un quadro di insieme e che influenzi decisamente, anche sul piano degli investimenti, la produttività dei porti da parte nostra è certamente auspicabile.

F E D E R I C I . Vorrei usare nelle domande il metodo che ritengo giustamente hanno consigliato sia il presidente Panunzio che il dottor Legitimo, allo scopo di evitare di ripetere sui vari argomenti le stesse domande e le stesse risposte. Si potrebbe così tentare (anche se non completamente questa mattina) di rafforzare in dipendenza di alcuni elementi esemplificativi, la metodologia che anche noi vogliamo usare in queste indagini conoscitive, disaggregando cioè il più possibile gli elementi dei costi, della produttività e quelli che concernono il rapporto lavoro-tecnologia in maniera tale da avere un quadro più ampio possibile in occasione della verifica che si farà quando la Commissione visiterà una serie di porti.

La prima questione che vorrei porre, parte da un problema sollevato dal dottor Di Luca che diceva, appunto, che in genere la Montedison si serve di quasi tutti i porti d'Italia, dei quali alcuni sono addirittura « propri », in particolare il porto di Marghe-

ra: si tratta di autonomie funzionali e di quelle scelte di cui prima si parlava?

Per quanto riguarda poi gli azotati, in questo ultimo periodo la Montedison ha deciso, nella sua pianificazione, di non creare più poli estremamente concentrati e di sviluppare un secondo stabilimento a Ferrara. Avendo essa l'impianto di insaccaggio a porto Marghera — abbastanza moderno per quel che ne so io — ora chiede l'estensione dell'autonomia funzionale ai prodotti di Ferrara. Intendo dire, l'autonomia funzionale è data in ordine al fatto che si imbarchi o si sbarchi una materia prima in qualche modo manipolata?

Nel fare questa richiesta, che è da vedere e da discutere, la Montedison sostiene che la differenza di costo tra l'uso dell'autonomia funzionale (che si vorrebbe addirittura assegnata alla ditta e non tanto alla fabbrica ed è questo un altro problema da esaminare) e quella per eventuali immissioni di lavoro portuale varia da uno a sei. A me interesserebbe conoscere con precisione questa differenza di costi tenendo presente — poichè, come ha detto il Presidente, i costi non sono nè una categoria filosofica nè una categoria astratta — che esiste un costo per ogni porto, sulla base anche di quanto ha accennato il professor Legitimo.

Mi pare che questi siano i reali punti di partenza per una politica portuale e non certo le teorie che tutti conosciamo in cui si è purtroppo baloccati mentre i nostri porti andavano a « ramengo ».

Il secondo nodo da sciogliere è quello del superamento dell'aleatorietà dei costi che potrebbe essere collegato all'altro della decasualizzazione del lavoro non solo manuale, ma complessivo del porto. E qui mi riferisco non solo ai vecchi tempi in cui il lavoro si conquistava giorno per giorno, a cottimo, per cui la casualità era più visibile, ma anche ai tempi in cui il lavoro è stato « mensilizzato ». In altri termini, mi chiedo se anche per i rapporti aleatori riguardanti l'operatore e la decasualizzazione del lavoro non si possa svolgere una ricerca unificata che ritengo, forse, l'unica via per risolvere il problema da un punto di vista politico, funzionale ed economico, anche con riferimento ai punti riguardanti la gestione della riforma portuale nel piano poliennale.

TONUTTI. Questo incontro con il presidente ed il direttore generale del Centro studi per i problemi portuali offre anche a noi l'occasione di fare una specie di riassunto di quanto finora abbiamo fatto, non per ripetere le domande alle quali da parte di qualcuno abbiamo ricevuto risposta, ma per vedere in modo, non strettamente corporativo, se esiste la possibilità di determinare, attraverso una indagine sul metodo, certi risultati nell'indagine che andremo a fare.

Mentre per certi settori abbiamo rivolto domande ad armatori, lavoratori, spedizionieri, eccetera, ricevendo risposte certamente non definitive, ma parzialmente, da un punto di vista categoriale, trovandoci di fronte a interlocutori il cui scopo è invece un'analisi il più possibile oggettiva, il nostro desiderio è di ascoltare la loro opinione sulle linee di tendenza nel lavoro che andiamo a svolgere. Sottolineo quanto hanno detto il dottor Panunzio e il professor Legittimo per quanto riguarda il discorso del metodo nell'analisi dei costi portuali.

Noi abbiamo sentito una elencazione di problemi che, praticamente il professor Legittimo ha definito nel momento in cui ha detto che le operazioni portuali si possono raggruppare, in termini di metodo, in quattro categorie, ed è importante determinare il costo delle operazioni in tali categorie. Mi pare che le categorie di costo più facilmente determinabili siano due. Per il servizio di sbarco ed imbarco abbiamo un problema di costi reali che sono individuabili attraverso la comparazione di tariffe e di turni; così pure è determinabile il costo del pilotaggio. Meno facile è invece calcolare l'influenza dei trasporti interni, dei servizi tecnici, amministrativi, eccetera.

La mia domanda principale è la seguente: sono solo questi i costi portuali; dobbiamo fare un'analisi soltanto in tali settori?

Ed è qui il discorso di metodo. Anche questo significa allargare l'analisi in settori che sono più difficilmente determinabili ma che

creano numerose disfunzioni cui alludeva il dottor Di Luca (scelte preferenziali da parte degli operatori, di questo o quel porto). Per esempio, la Montedison sceglie questo o quel porto non tanto in funzione del costo della manodopera, quanto di altri fattori (infrastrutture, funzionalità, produttività, tecnologia). Bisognerebbe vedere se la Montedison sceglie anche i porti del Nord Europa a scapito dei porti italiani, cioè se al momento di quella tale spedizione abbia o meno interesse ad andare anche in porti del nord per la stessa valutazione. Questo è importante, perchè dobbiamo dare una risposta al quesito sul perchè della non competitività dei porti italiani. Quindi, se da un punto di vista di metodo non dovremmo stabilire le modalità di determinazione dei costi nelle quattro categorie indicate dal professor Legittimo, noi dovremmo anche pensare a definire anche altri settori per dare una risposta completa sui costi portuali.

Queste sono le domande che abbiamo rivolto alle categorie rappresentative dei portuali. C'è tutto il problema dell'influenza delle strutture giuridiche dei porti e la legge che oggi si sta portando avanti alla Camera, per cui un problema di ristrutturazione giuridico-amministrativo può avere un'influenza anche sui costi.

Per quanto riguarda i sette enti portuali italiani, la domanda è semplice: costano di più? L'Ente portuale ha una sua funzione? Che risposta dà sul piano del costo, sul piano della organizzazione? A Livorno, Ravenna non esiste l'Ente portuale, anche se si lavora di più che non a Genova. Questo ente portuale è una mitizzazione, è una sovrastruttura improduttiva?

C'è tutto un discorso sulla politica armatoriale in merito alla capacità ed alla funzionalità dei porti italiani. Non possiamo addossare ai soli lavoratori portuali l'incapacità di rendere competitivo il sistema portuale italiano. Possiamo addossare questa non competitività al lavoro portuale, se vogliamo o alla politica degli investimenti tecnologici; ma esistono anche altri interessi, appunto, gli interessi per esempio degli armatori. È possibile, in questo senso, determinare i termini di metodo per cui certe linee non toccano i porti italiani, ma puntano sui porti esteri? Ci può essere una risposta: ci sono gli scioperi, non c'è la tecnologia. Si può dire: manca l'interesse globale, ma c'è anche l'interesse dell'armatore. È una cosa, questa, che può essere determinata? Ieri parlavamo con la CONFETRA per quanto riguarda l'influenza che ha l'intermediazione commerciale: ma è stato detto che non si tratta di un'intermediazione. Io ritengo che presso gli utenti, che fa i costi di un porto è lo spedizioniere che dice: « Io ti spedisco questa merce a questa tariffa », e ci mette dentro le tasse portuali, le tariffe e la sua giusta remunerazione. Ma tutto ciò che influenza ha sul tipo della concorrenzialità? Nello stesso discorso degli armatori, questi utenti hanno una possibilità o una visione, chiamiamola così, adatta per indirizzare i loro interessi nella loro libera concorrenza, nella libera valutazione al di là di quello che è il rapporto con il porto, con la tecnologia?

Ci sono altri interessi? Questi discorsi comportano una risposta dalla quale si deduca qual è il costo e la operatività portuale. Bisogna che questo costo portuale noi lo definiamo esattamente.

Bisogna però vedere se è possibile determinare in termini di analisi o di metodo il discorso dell'allargamento delle analisi di questo costo portuale in una valutazione che è molto difficile. Che influenza ha la tecnologia sul costo portuale? Che influenza ha il tipo di infrastruttura esterna sulla scelta dei porti? Può venir fuori che il nostro lavoro portuale sia il meno costoso, ma che magari non abbiamo le strade per cui i containers non arrivano. Come a Trieste, dove due sottopassaggi non consentono il transito dei containers perchè troppo bassi; per cui, l'unica strada per l'Austria, il porto di Trieste, non può essere utilizzata per questa deficienza infrastrutturale. È chiaro che per questo fatto il porto di Trieste non può che ricevere un'influenza negativa.

Quindi, non è soltanto questione di costi portuali. Io penso che questa sia la situazione italiana, e l'abbiamo vista ieri parlan-

do delle tasse. Ogni porto ha una sua situazione fiscale. Certi porti hanno determinate tasse; c'è una giungla impositiva. Io ritengo, comunque, che ci sia la possibilità di trovare un metodo comparativo per dare una risposta ai problemi di fondo della nostra indagine circa la non competitività dei nostri porti con i porti esteri.

CROLLALANZA. Il dottor Panunzio, nella sua introduzione, ha tenuto a precisare che ogni porto italiano ha un suo costo diverso in relazione a determinati fattori validi. Il Centro studi — ha detto il dottor Panunzio — fondato dieci anni fa, sta svolgendo un'attività naturalmente intesa a poter identificare le varie situazioni per poter trovare gli elementi di comparazione. Ora io domando: in questi dieci anni, voi, indagini ne avete fatte, porto per porto, dato che avete affermato che ogni porto ha una sua diversa posizione di costi. Evidentemente avete raccolto dei dati. Siete in condizione di poter fornire alla nostra Commissione un rapporto, nei limiti delle possibilità raggiunte dalle varie situazioni, perchè da tali dati, in relazione ad altri fattori, si possa addivenire a delle richieste al governo sui provvedimenti da adottare? Per esempio, per quanto riguarda il costo del lavoro, vi sono delle situazioni, che sono particolarmente gravose, in alcuni porti, perchè le compagnie portuali hanno una esuberanza di lavoratori, in rapporto ai traffici e ai nuovi mezzi meccanici che peraltro finchè non vanno in pensione devono egualmente avere la loro quota di reddito, lavorando magari una sola settimana al mese. Cito il caso del porto di Bari, il quale, nell'ante guerra aveva una attività di traffici per merce varia, indipendentemente dal settore petrolifero, con un'adeguatezza di personale e quindi la possibilità di assicurare un costo che era in relazione anche alla piena utilizzazione dei lavoratori.

Oggi credo che nella compagnia portuale « Nazario Sauro » solo un quaranta per cento degli iscritti lavora in rapporto ai traffici attuali. Prima della guerra, approdavano nel porto di Bari ventisette linee della Finmare, parecchie delle quali destinate anche al servizio merci, oggi le linee della Finmare sono ridotte a sette. È evidente, che, in conseguenza, la proporzione di attività dei lavoratori, quindi il loro costo, in rapporto ai traffici è squilibrato. È possibile correggere queste sperequazioni quando in alcuni casi cambia il costo del lavoro non solamente varia da porto a porto, ma a volte da banchina a banchina? Sarebbe questo il caso di Genova, se non mi sbaglio. Esiste la possibilità di arrivare ad una stanza di compensazione che, mentre offra la possibilità di livellare alcuni alti costi, metta in condizione i lavoratori dei porti — che subiscono le conseguenze negative o di ordine geopolitico o della riduzione dei servizi marittimi — di ottenere una integrazione, considerato che in alcuni scali i lavoratori si giovano di casse integrative di notevole portata oltre ai salari che percepiscono? Inoltre, ai fini della non competitività, è soltanto l'alto costo del lavoro che ci mette in condizioni di inferiorità di fronte ad alcuni porti esteri o non è anche la situazione di arretratezza dei nostri bacini, sia per quanto si riferisce alle opere, sia per le attrezzature?

Il collega Tonutti ha chiesto se il Centro studi considera che gli enti possano rappresentare un correttivo o, viceversa, non costiutiscano, eventualmente, un aggravio di costi per alcuni porti. Debbo dire che al porto di Bari esiste un Consorzio autonomo che è riuscito, con i propri mezzi, a migliorare la situazione di alcune strutture meccaniche e a mantenerle in modo efficiente e a incoraggiare i servizi di traghetto che hanno determinato l'approdo di alcune linee di armatori liberi non solo dalla Jugoslavia e Grecia ma anche russe, prevalentemente per passeggeri che hanno trovato convenienza a fare la spola con il porto di Bari.

Ma è evidente che ciò è molto relativo perchè, mentre gli enti portuali riconosciuti, come tali — è il caso del porto di Genova — eseguono non solo l'esercizio ma anche le opere, ed incamerano tutte le tasse, i proventi, le entrate, il Consorzio portuale di Bari, se non interviene lo Stato a supplire ad alcune deficienze di opere e di at-

trezzature, non può sviluppare, per insufficienza di aree e di potenti gru, i traffici per il trasporto dei contenitori.

Ho letto, alcuni giorni fa, che è stato istituito un nuovo servizio a mezzo di una nave del Lloyd Triestino, che, partendo da Venezia, raccoglie i contenitori di parecchi porti in Adriatico, sia sulla sponda orientale, sia su quella occidentale, e dopo averli caricati nel porto terminale, quello di Bari, risalirà l'Adriatico per portarli a Trieste, da dove, trasferiti su altra nave vengono avviati verso il continente africano e l'Asia Minore. Al riguardo faccio presente che sarebbe logico ed economico che la nave raccoglitrice di containers da Bari proseguisse il viaggio verso la destinazione definitiva. A Bari esiste una grossa industria fondata da un ex operaio che, nel dopoguerra, ha saputo con la sua intelligenza ed operosità sviluppare sempre più la costruzione di giganti camion ribaltabili, di macchine per la nettezza urbana e per altri servizi pubblici, riuscendo, inoltre, a conquistare i mercati della maggiore parte delle nazioni assurte ad indipendenza del continente africano. Sino a ieri quest'uomo è stato costretto ad imbarcare i propri mezzi al porto di Napoli, di Venezia o di Trieste, ora che potrebbe usufruire della istituzione di un servizio speciale per il continente africano per alcune sue produzioni è assurdo che da Bari non debba raggiungere direttamente i porti di sbarco.

Ho voluto esporre queste considerazioni, che in parte hanno espresso altri colleghi, per chiedervi se potete metterci in condizione di giungere a delle conclusioni sull'indagine che la Commissione sta svolgendo su dati precisi che giustifichino determinate richieste al Governo, uscendo dal vago e dal generico, sì da consentire che eventuali modifiche legislative, sia ai fini delle classificazioni, sia delle opere, sia dell'attività lavorativa, su istanza della Commissione si inquadrino in una organica impostazione.

P I T R O N E . Vorrei porre una domanda che scaturisce da una considerazione. Si è evidenziato che il porto di Livorno è il più utilizzato. Da più parti ho sentito questa affermazione. Allora, a questo punto, dobbiamo porci l'interrogativo del perchè ciò è accaduto.

Ora, uno dei motivi che c'è parso di capire è quello che il costo del porto di Livorno è di gran lunga inferiore a quello di altri porti anche maggiori, tenendo conto che una tonnellata-merce a Genova costa 5.000 lire mentre una tonnellata-merce a Livorno, appunto, costa 400 lire. Questo almeno è quanto ci è stato detto.

Al riguardo ho rivolto una domanda ben precisa e specifica, ma ancora non mi sembra di avere avuto una risposta esauriente che mi abbia convinto. Il dottor Di Luca però, il quale ha anche confortato questo mio dire con un suo accenno al porto di Livorno, ha fatto un'altra considerazione ben precisa e, direi, anche di prestigio e cioè: è vero che il porto di Livorno è il più utilizzato, ma è anche vero che i nostri prodotti sono imbarcati nelle condizioni ideali per essere apprezzati all'estero? Questa evidentemente è una considerazione importante: questo basso costo infatti potrebbe, alla fine, rivelarsi una diseconomia in tutto il complesso del trasporto della merce, in quanto non v'ha dubbio che chi riceve la merce in determinate condizioni realizza un risparmio anche per quanto riguarda il lavoro di sbarco e quindi pone una maggiore attenzione nel qualificare le diverse aziende, distinguendo quelle che si presentano meglio, dal punto di vista della bontà, per così dire, della confezione, dalle altre.

Ora, la domanda che pongo è la seguente: che cosa si suggerisce di fare a questo proposito? In altri termini, noi dovremo trovare un punto di riferimento preciso e quindi uniformare il livello dei costi, per quanto possibile: è evidente infatti che resterà sempre fra i vari porti italiani un certo squilibrio.

Quindi, che cosa si suggerisce per poter arrivare ad un costo accettabile per tutti i porti e, naturalmente, per tutte le aziende, cercando di scoprire quali sono i punti nodali generali, cioè quali sono i punti negativi che portano ad un maggior costo?

Uno dei punti negativi che è emerso chiaramente in queste sedute è quello dell'orario che non coincide quasi mai con quello dell'Ufficio di dogana. Si arriva infatti al paradosso che il lavoratore non può lavorare perchè la dogana è chiusa o che la nave è costretta a fermarsi nel porto delle ore in più perchè non ha potuto essere licenziata nel suo avvio per questo difetto, per così dire, burocratico.

Questo è solo uno dei punti da considerare. Nel costo e nella scelta del porto infatti si deve tenere conto anche di quello che il retroterra del porto ci offre. Evidentemente un'azienda sceglie un porto piuttosto che un altro non solo e non tanto per il costo del trasporto, ma anche perchè sa di trovare in quel porto alcune infrastrutture che possono agevolare il traffico dei propri prodotti.

La nostra indagine quindi rimarrebbe di scarsa utilità se non si cercasse di capire attentamente quali sono i punti negativi che determinano il maggiore costo delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci. In particolare, la nostra indagine non dovrebbe essere ristretta a pochi punti o a quei quattro punti, cui ha fatto riferimento il senatore Tonutti e che, se non sbaglio, sono emersi anche dalla relazione del dottor Panunzio, ma dovrebbe portare, quanto meno, alla conoscenza di tutti i nodi che è necessario vengano sciolti, naturalmente partendo dai più grossi per arrivare ai più piccoli.

M O L A . Desidero anche io, in primo luogo, ringraziare il presidente Panunzio, il professor Legitimo ed il dottor Di Luca per le informazioni e le indicazioni, molto utili per la nostra indagine conoscitiva, che ci hanno offerto e per il materiale che eventualmente vorranno in seguito fornire alla Commissione per il proseguimento dei suoi lavori.

Il professor Legitimo ci ha dato delle indicazioni metodologiche che io considero estremamente interessanti ed utili; ci ha parlato del concetto di produttività economica, delle quattro categorie che concorrono alla determinazione dei costi delle operazioni portuali, categorie che forse converrebbe opportunamente ampliare, come del resto faceva osservare anche il senatore Tonutti. La questione del tempo di permanenza delle navi nei porti, ad esempio, rappresenta una componente spesso determinante dell'alto costo per gli operatori economici.

Si tratta comunque in generale di indicazioni metodologiche molto opportune e giuste, che noi potremo tenere presenti nella nostra indagine.

Ora, la domanda che vorrei rivolgere è la seguente: il Centro di studi sui problemi portuali, anche ispirandosi a questi concetti e a queste indicazioni metodologiche, ha compiuto degli studi, delle indagini in proposito? Sono stati individuati concretamente certi nodi, certi momenti, certe componenti, certi fattori che concorrono a determinare l'eccessivo costo delle operazioni portuali e sui quali converrebbe intervenire, modificandoli, per abbassare tali costi, per elevare la produttività fisica ed economica, per adeguare la tecnologia, per così dire, delle operazioni portuali all'elevata tecnologia delle navi che — come è noto — sono molto moderne e tecnologicamente avanzate rispetto al passato.

Lo sforzo che dovremmo fare tutti — e che noi ci proponiamo con questa indagine conoscitiva — deve tendere ad individuare quei punti che concorrono alla determinazione dei costi così elevati al fine di stabilire le trasformazioni da operare per quanto riguarda, ad esempio, opere portuali, strutture attrezzature portuali, tecnologia del lavoro portuale, organizzazione del lavoro portuale, vie di collegamento tra interland e porto, per abbassare i costi stessi.

Non pretendo ovviamente — tra l'altro abbiamo rivolto già molte domande ai nostri ospiti — che su questi argomenti si possa dare una risposta esauriente stamattina. Se però il Centro studi avesse elaborato delle documentazioni su questi problemi o si propone di elaborarli, ebbene, saremmo grati se potessimo consultarle.

R O M E I . Mi rivolgo prima al responsabile del settore trasporti della Montedison

per conoscere quali sono le motivazioni di ordine economico ed organizzativo che hanno portato diverse società — come la Montesin appunto, ed altre; mi ricordo quando ero a Ravenna, che anche l'ANIC insisteva su questo fatto — a ricorrere alla cosiddetta autonomia funzionale. Vorrei sapere, in particolare, se è solo un problema riguardante il costo del lavoro portuale o se vi sono anche altre ragioni che spingono le società industriali con stabilimenti nei porti a richiedere l'autonomia funzionale.

Dai rappresentanti del Centro studi, invece, desidererei avere risposte in merito ad altri problemi. Si è parlato — anche attraverso la stampa e la televisione — di un tempo medio di sosta delle navi e degli autotreni nei porti molto elevato, quando sappiamo che il costo delle operazioni di afflusso delle merci mare-terra è rappresentato dalla velocità delle operazioni e dalla non rottura del flusso. Vorrei conoscere, allora, quali sono le ragioni che rallentano il ritmo, nella maggior parte dei nostri porti e che portano a queste rotture nave-mezzo di trasporto. E, inoltre, perchè tali operazioni in altri paesi vengono svolte più celermente.

Infine, siccome stamane è stato sollevato anche il problema della pluralità di operatori portuali, desidero sapere se, a giudizio del Centro studi, tale pluralismo è sempre giustificato sotto il profilo economico ed organizzativo o se invece non si potrebbe procedere a una semplificazione, o, comunque, trovare un sistema per ricondurre ad un'unica autorità le varie disposizioni che regolano le operazioni portuali. Ciò, per esempio, per eliminare le distonie di orario cui è stato fatto riferimento.

Indicazioni in questo senso potrebbero essere molto utili a noi legislatori per le decisioni di nostra competenza.

S E G R E T O . Considero il porto come una grande città. O meglio, un pullulare di gente, di lavoro, di attrezzature: una vera e propria *casbah*, nella quale può accadere di tutto. Vengo da una città marinara che ha un modesto porto. Scusate il riferimento alle origini, ma ogni siciliano ha sempre un motivo per ricordare alcune realtà della sua regione! . . .

P I T R O N E . Questo è un titolo di merito congeniale . . .

S E G R E T O . Ebbene, ho avuto occasione di visitare diversi porti e mi sono reso conto di alcune realtà. Ad esempio, visitando circa dieci anni fa il porto di San Benedetto del Tronto ho notato che esisteva un'organizzazione senza ombra di dubbio somigliante alla mafia nel modo di comprare, di trasportare, di collocare la merce. In tutto il lavoro che si svolgeva intorno alle varie operazioni affioravano i cosiddetti mediatori.

Stamattina qualcuno ha detto che il costo risente del rapporto operai-staordinario, o dal fatto che le navi sono costrette a ritardare il loro arrivo, o partenza, a seconda dei casi, o ad una serie di problemi di altro genere. Io sono dell'avviso che una forte componente sia data proprio da questa organizzazione: esiste a Palermo come a Milano. In certi mercati c'è la mafia del pesce. . .

C R O L L A L A N Z A . La mafia è presente in tutti i mercati generali. . .

S E G R E T O . Ecco, allora, che mi chiedo se la mancanza di una buona organizzazione nei porti e, quindi, la presenza di mediatori di vario tipo, non possa influire anche sul prezzo e, quindi, sul costo delle merci e dei servizi. Il nodo è questo: l'organizzazione del porto, le operazioni che in esso si svolgono si sviluppano alla luce del sole e in maniera pulita, oppure ci troviamo di fronte a un ingranaggio particolare che origina ed alimenta una mafia che, a sua volta, crea posizioni di privilegio per determinate ditte e mediatori?

Vorrei sapere dai responsabili del Centro studi se da parte dell'ente sono state fatte indagini in tal senso.

P R E S I D E N T E . Abbiamo concluso il ciclo delle domande. La parola, per i necessari chiarimenti, al presidente dottor Pannunzio.

PANUNZIO. Confesso che mi trovo molto in imbarazzo al pensiero di dover rispondere puntualmente a tutte le numerose questioni ed ai problemi sollevati dagli onorevoli senatori.

Mi consenta, innanzitutto, signor Presidente, di dire alla Commissione che, come Centro studi, ci compiacciamo molto che il punto di vista pregiudiziale, sollevato nelle mie sommarie dichiarazioni iniziali, circa il pluralismo dei porti italiani sia una realtà che condiziona e influenza il giudizio in ordine ai detti scali. Il pluralismo è stato un concetto diffusamente recepito dagli onorevoli componenti la Commissione, i quali, di conseguenza, hanno recepito il nostro concetto ed il nostro modesto suggerimento che una indagione seria e produttiva, ai fini di eventuali proposte del Governo e del Parlamento, non possa essere che analitica, cioè porto per porto.

Ci rendiamo conto, mentre per primi sottolineiamo tale concetto, che è al tempo stesso un criterio metodologico, dell'estrema difficoltà pratica di realizzarlo in maniera letterale. Ed è stato affacciato quindi il progetto di procedere per categorie di porti. Noi siamo a disposizione per dare il contributo della nostra collaborazione in questo senso.

Alla domanda rivolta dai senatori Mola, Crollalanza ed altri: è in grado il Centro studi avendo naturalmente fatto degli studi di renderli disponibili? Rispondo che, evidentemente, in dieci anni, abbiamo soprattutto svolto degli studi con una finalizzazione specifica, nel senso che da un lato — come ho già spiegato — siamo un organismo interindustriale e ci poniamo su un'ottica economicistica e dall'altro vogliamo contribuire a finalità di benessere generale e mettere a disposizione dei pubblici poteri il nostro apparato di conoscenze. In questo spirito, il Centro studi ha lavorato ed ha preparato una serie di pregevoli volumi (mi permetto di dirlo perchè è stato da tutti riconosciuto) sui problemi di cui si sta qui discutendo. Tra le altre opere, abbiamo un volume sul lavoro portuale che, anni fa, abbiamo realizzato affidandolo ad illustri amici ed al professor Leopoldo Elia, oggi giudice costituzionale, che ha curato tutta l'impostazione giuridica del problema del lavoro portuale in Italia. Il volume è anche corredato da una serie di dati economici che possono rispondere a quanto richiesto. Un volume più recente verte sulle attrezzature portuali: è un'opera notevole per la ricchezza dei dati e per l'aggiornamento nel senso che contiene un'analisi con dati e planimetrie dei vari porti italiani, comprese le attrezzature e le possibilità operative.

In linea più generale, aggiungo che oltre a quanto il Centro studi ha già fatto e sta facendo, può mettersi a disposizione su commessa, su invito o suggerimento da parte del Parlamento per indirizzare la sua attività a qualcosa di particolare.

Ancora, il Centro si è dedicato a studi specifici sul problema della riforma dell'ordinamento portuale ed è questo — consentitemi di sottolinearlo — l'impegno maggiore che si è assunto. Si tratta di un grosso volume con una parte di documentazione ed una serie di progetti che, come è ben noto, si sono susseguiti in Italia in questi ultimi tempi. Vi è anche una parte introduttiva che è un grosso saggio del nostro professor Legitimo di circa 100 pagine che riassume analisi e proposte che il Centro studi intende sottoporre ai Ministri competenti ed ai pubblici poteri perchè l'annoso problema possa trovare la giusta impostazione.

Torno a dire che il Centro studi sarà onorato di ricevere richieste di collaborazione specifica e di mobilitare le proprie possibilità al fine di soddisfare ogni richiesta.

Aggiungo prima di dare la parola ai miei amici, qualche altra cosa: il senatore Tonutti ed altri hanno posto l'accento sul fatto che non solamente il lavoro, evidentemente, è la componente della vita e quindi del costo portuale, ma lo sono anche (ed il primo accenno è stato del senatore Federici) le situazioni a monte.

Di situazioni a monte se ne possono individuare tante, ma l'esempio pratico di Trieste — fatto dal senatore Tonutti — dove i

contenitori non possono passare, restando precluso a possibilità di traffici anche internazionali per il banale fatto di un sottopossaggio insufficiente, è indicativo di che cosa si può intendere per situazioni a monte. Diciamo pure, in linea generale, tutte le infrastrutture: quelle più immediate — e torno al mio discorso dell'estremo pluralismo istituzionale e quindi gestionale dei porti — è pensabile che rientrino nell'ambito della sfera non solo fisica, ma anche giuridica, economica e amministrativa del porto, mentre altre trascendono il soggetto porto e sono o saranno delle amministrazioni locali, comunali o regionali, che assumeranno una competenza e un peso sempre maggiori, e poi anche dello Stato.

Una risposta al senatore Crollalanza che, circa l'utilizzo delle compagnie, citava l'esempio del porto di Bari che lavora, a suo giudizio, al 40 per cento delle sue possibilità. Rispondo in linea molto generale. Tale fenomeno è noto a tutti: può essere in difetto o in eccesso. A mio modesto avviso la causa va individuata nel fatto che (e torniamo al discorso generale dell'ordinamento) che l'ordinamento portuale, nella specie l'ordinamento delle compagnie portuali produce, sul piano pratico ed economico, una cristallizzazione eccessiva degli effettivi delle compagnie, talchè l'unità operativa della compagnia insieme, molto spesso non è adeguata o adeguabile alle evoluzioni o involuzioni di carattere economico e quindi di possibile operatività di quel particolare porto. Con ciò voglio dire che l'evoluzione o l'involuzione economica che si può registrare in un porto ha una determinata velocità: la velocità teorica di poter adeguare in eccesso o in difetto una compagnia portuale è invece una velocità che forse si fa per dire non è tale.

La domanda, estremamente delicata e irta di problemi, se l'ente autonomo portuale costituisce per l'insieme del sistema portuale italiano, per la sua funzionalità e per la sua economicità ai fini della competitività internazionale, un vantaggio oppure un onere mi mette in imbarazzo nel rispondere. Mi riconduco sempre alla constatazione di partenza della pluralità, dell'estrema polverizzazione delle situazioni; a tale domanda si può rispondere in modo diverso, e quindi con segno opposto, a secondo che si tratti dell'un porto o dell'altro gestito da un tipo di ente o da un altro tipo di ente. Il senatore Crollalanza ha tracciato una comparazione Bari-Genova, tutti e due gestiti da consorzi autonomi, uno con limiti alle proprie possibilità operative, l'altro, invece, ha una sfera di possibilità assai superiore, poichè ha delegati, per legge dello Stato, dei compiti (opere marittime, manutenzione, eccetera) che gli permettono la possibilità giuridica e amministrativa di « battere cassa », per usare un'espressione corrente. Ecco quindi che è difficile rispondere a una domanda generica con una risposta altrettanto generica o generalizzata, se è un vantaggio oppure un peso. In questo problema la posizione del Centro studi è di ricondurre tale punto nel quadro della riforma organica dell'ordinamento che da tanto tempo auspichiamo e per la quale, dopo aver studiato e combattuto, il Centro è pienamente disponibile per fornire il proprio contributo di esperienza. In tal quadro abbiamo fatto delle proposte che non mi azzardo nemmeno a riassumere ora; comunque ciò vale anche come risposta indiretta all'ultima osservazione sul porto *casbah*, sul porto mafia. Io credo che il « fronte del porto » esistesse già ai tempi dei Fenici o dei Cretesi, quindi non è originale, però esiste: molti di questi aspetti patologici pensiamo di poterli se non risolvere almeno mitigare e correggere quando, nel quadro di una riforma di tutto l'ordinamento, si facciano concreti sforzi per questo coacervo di situazioni disparate compiendo una *reductio ad unum* nei limiti del possibile o per approssimazioni successive.

LEGITIMO . Mi riferisco soprattutto alle considerazioni svolte dai senatori Tonutti e Mola per quanto riguarda il grado di ampiezza dei costi da tener presente per una indagine sufficientemente adeguata agli scopi conoscitivi, ma non solo teoricamente tali, perchè evidentemente si tratta di dare a

quest'indagine una finalità prettamente operativa nel senso che i dati che si vogliono acquisire (e che — diciamolo con molta franchezza — oggi nel quadro italiano non si hanno da parte di nessuno, tanto che per la prima volta la Commissione vorrebbe perseguire lo scopo di raggiungerli) dovranno servire per scelte politiche generali che dovrebbero basarsi su una conoscenza più organica del problema.

Le quattro categorie cui io avevo prima accennato sono delle tipologie individuate per comodità di esposizione, ma non esauriscono — mi ripromettevo di dirlo nella seconda parte del mio intervento, ma mi fa piacere di esere stato anticipato — il discorso della considerazione dei costi complessivi delle attività portuali. Il costo di un porto è dato, sì, dal costo dei servizi più o meno articolabili in categorie, come ho accennato prima, ma evidentemente non è dato soltanto da questa sommatoria: concorrono, invece, sul piano dei costi, altri fattori (in gran parte già qui evocati) che riguardano la disponibilità degli spazi e delle infrastrutture a monte, la possibilità e facilità di collegamenti stradali, autostradali, ferroviari e aeroportuali, nel quadro di una visione integrata dei mezzi di trasporto che oggi, tecnicamente, è la visione più corretta, almeno fuori d'Italia. Noi soltanto oggi ci stiamo accostando a questo problema. D'altronde il discorso dei porti non si esaurisce soltanto nel discorso dei trasporti, perchè bisogna anche tener conto delle realtà territoriali con le necessarie integrazioni; oggi, comunque, c'è in atto una tendenza a riunire le due facce del problema. Lo stesso orientamento ad accorpare le varie competenze ministeriali dimostra che dal punto di vista tecnico e scientifico, a parte ogni più meditato giudizio in merito, questa visione integrata è certamente la più corretta.

A tutti questo fattori ne aggiungerei altri molto importanti: il grado di efficienza delle attrezzature e il grado di utilizzo delle loro capacità operative. È chiaro che non dobbiamo conteggiare soltanto i costi vivi, cioè quelli che emergono, ma anche i costi nascosti, cioè quelle diseconomie che risultano dalla differenza tra quello che si potrebbe realizzare con i mezzi già disponibili e quello che non si realizza. È cosa ben nota — e noi abbiamo dato il nostro contributo per documentare sempre più le conoscenze — che i nostri porti soffrono di profonde disfunzioni tecnologiche, di arretratezza endemica. Però è anche vero che in questo panorama complesso e articolato vi sono delle situazioni in cui esiste una disponibilità tecnica a svolgere operazioni che invece non sono svolte perchè ci sono delle strozzature. Caso tipico e indicativo, ma ve ne sono molti altri, è quello del porto di Livorno, qui già più volte accennato. In quel porto c'è una gru del tipo « Paceco », uno dei più grossi, costosi e potenti impianti esistenti sul mercato per imbarcare e sbarcare merci, che viene utilizzata — non so se il dato è ufficiale, comunque è un dato attendibile — al sessanta per cento circa della sua capacità operativa perchè non c'è la possibilità di dare, agli autocarri che servono questo impianto, quel ritmo che sarebbe necessario; infatti la banchina è congegnata in modo tale per cui le manovre degli autocarri sono estremamente difficoltose. Questo mezzo, che presuppone dal punto di vista razionale — tecnico ed economico — un suo ritmo di ammortamento in ragione di una sua funzionalità di servizio, vede questi calcoli (che in principio erano stati fatti per giustificarne l'acquisto) completamente travolti. Quindi anche queste realtà sono da considerare nel quadro della valutazione complessiva dei costi portuali e quindi della funzionalità e dell'economicità dei porti nel loro insieme.

Ho accennato in precedenza alla possibilità di utilizzare il metodo benefici-costi; se adottiamo, come dobbiamo fare, questo criterio che presuppone una determinata visione, che è poi la più corretta tecnicamente ed è oggi la più accettata, del porto inteso come azienda, come complesso produttivo di servizi e come tale regolato e disciplinato, ma che anche deve — avendo un contenuto tipicamente economico — svolgersi su una base di equilibrio fra quello che vi si immette

da parte della comunità e quello che la comunità riceve allora questo è anche il metodo che più risponde ad un'organica visione dell'incidenza di elementi di costi, delle diseconomie che vi sono e anche degli aspetti economicamente positivi che vi si possono registrare. È chiaro che quanto più ci allontaniamo dalle tipologie di costi in senso stretto cui accennavo e ci spostiamo a considerare (per le ragioni che già ho detto) altri fattori esterni al porto, collegati a realtà che spesso hanno una significazione qualitativa più che quantitativa, tanto più il discorso, da un punto di vista interpretativo, si rende sempre più aleatorio e si avvicina di più ad una approssimazione al vero. Non possiamo pretendere di arrivare, quando teniamo presenti questi dati queste strozzature, a delle cifre che siano definitive. Se però assumiamo un metodo corretto di valutazione arriviamo a degli ordini di grandezza attendibili, che esprimono un certo livello di incidenza di questi fattori nel quadro complessivo della portualità. Naturalmente a ciò si addiviene per approssimazione, scegliendo, attraverso una campionatura, quei porti che siano rappresentativi di determinate situazioni, e per estrapolazione giungendo al quadro complessivo. L'interesse non è quello di avere cifre esattamente rispondenti alla realtà, ma rappresentative e significative, che ci consentano di operare.

DI LUCA. L'argomento emerso più volte e al quale voglio riferirmi è quello relativo all'autonomia funzionale, intesa come scelta della fase terminale di un processo produttivo. Come responsabile del settore trasporti della Montedison ribadisco, che sia nella fase iniziale, come attrezzature di ricevimento dei prodotti petroliferi, sia nella fase finale, come spedizione dei prodotti derivati, la necessità di un'alta specializzazione portuale.

Per quanto riguarda l'autonomia funzionale possiamo dividere il problema in due grandi categorie: la prima relativa ai prodotti chimici liquidi e la seconda relativa ai prodotti chimici solidi Riguardo ai prodotti chimici liquidi abbiamo una serie di attrezzature portuali· serbatoi di collaggio e stoccaggio e strutture di attracco della nave, altamente specializzate che non trovano un'utilizzazione plurima. Per i prodotti solidi si può fare riferimento al Porto Marghera-Ferrara-Mantova, considerato un unico complesso strutturato in modo tale da ricevere le materie prime tramite oleodotti e chimicodotti, che trovano nel Porto di Marghera il loro sfogo per l'esportazione; così pure per la fase di insaccaggio dell'urea, che deve mantenere una data granulometria per ragioni di mercato, è stato studiato un impianto assolutamente meccanizzato, dove la manodopera non interviene, per consentire, appunto, la minore manipolazione possibile della merce È questo un tipico esempio di autonomia funzionale, collegato a precise scelte imposte dalle relative tecnologie. Per quanto riguarda invece la scelta dei porti commerciali, si adottano i criteri ad essi relativi.

Per la scelta del porto commerciale, o per meglio dire la scelta delle aree di autonomia, vengono adottati gli stessi criteri di economicità adottati per i porti commerciali. Possiamo ricordare, a questo proposito, che nel Mediterraneo, dopo la chiusura del Canale di Suez, le rate di nolo sono notevolmente aumentate, rispetto a quelle praticate nel Nord Europa; da ciò deriva una scarsità di traffico, in entrata ed in uscita, tale da non consentire una giusta remunerazione alle compagnie portuali. Attualmente noi utilizziamo in maniera marginale i porti del Nord Europa, ma si comprendono facilmente le ragioni che inducono molti operatori ad imbarcare la propria merce a Rotterdam, Amburgo, Anversa, dove vengono praticate rate di nolo più favorevoli. Quindi, non è sufficiente parlare di costo dell'operazione di imbarco e sbarco, poichè la scelta del porto di esportazione è data da un insieme di elementi che influiscono contemporaneamente.

Voglio inoltre ribadire che in relazione all'alta specializzazione delle nostre infrastrutture, si riscontra l'elevata specializza-

zione della nostra manodopera, abituata a trattare prodotti chimici; ciò indubbiamente rende possibile la migliore efficienza in questo tipo di operazioni. Sempre a questo fine le aree destinate ad autonomia funzionale rendono possibile il raccordo ferroviario con notevole vantaggio per i prodotti, che sono soggetti a minori manipolazioni; inoltre il servizio di sdoganamento dei prodotti petroliferi in regime Utif, interviene costantemente all'arrivo della merce. Tale sincronia di servizi in autonomia funzionale, non viene offerta nei porti commerciali in genere; a questo proposito ricordo il porto di Livorno dove si verificano notevoli diseconomie tra i servizi della dogana e delle compagnie portuali

Per rispondere alla domanda dei 300 *containers* al mese inviati a Trieste, posso dire che anche da Porto Marghera si inviano *containers* a Ravenna, e questo rientra nella possibilità di scelta degli armatori. Ad esempio noi esportiamo dei prodotti in Unione Sovietica, che attracca con le sue navi a Ravenna e si procura i *containers* a Porto Marghera. Il porto di Venezia, a questo proposito, si era interessato direttamente circa le cause di tale fenomeno, che può ricondursi alle scelte delle compagnie armatoriali in funzione di una concentrazione del volume di traffico su un dato porto.

Nella speranza di aver risposto a tutte le domande, mi ritengo a disposizione, come componente del Centro studi e della Montedison.

F E D E R I C I . Vorrei riproporre un argomento, che mi sembra non sia stato sufficientemente chiarito e che riguarda la programmazione dell'attività portuale in relazione alle grandi industrie.

Da quanto esposto è scaturito che la richiesta armatoriale può determinare sviamenti di traffico da un porto ad un altro, e qui mi riferisco a scelte effettuate dalla Montedison. Ritengo questo un nodo molto importante per la definizione di una programmazione portuale, in riferimento anche alla categoria da attribuire ai vari porti, non solo in base alla loro qualifica commerciale o industriale, ma bensì come insieme di servizio collegati profondamente con l'intera struttura economica del Paese e relativi processi produttivi.

La nostra parte politica intende addivenire non tanto ad una classificazione formale dei porti, commerciali ed industriali, quanto piuttosto redigere un piano di programmazione portuale collegato con il territorio e le sue infrastrutture. S'intende quindi proporre un dibattito sulla programmazione industriale e la pianificazione territoriale nel nostro Paese, per eliminare una serie di costi derivanti dalla mancanza di uno studio approfondito in tal senso.

Vorrei inoltre riprendere la domanda rivolta precedentemente alla quale non è stata data risposta.

C'è questo problema dell'aleatorietà dei costi pagati dagli utenti che, per essere superato, credo debba profondamente collegarsi non tanto ad un processo di decasualizzazione del lavoro in modo specifico, uomo per uomo, quanto invece ad un processo di decasualizzazione dell'organizzazione del lavoro nel suo complesso.

M E L I S . Chiedo scusa se sposterò completamente la tematica delle domande; penso che probabilmente andrò fuori tema dal momento che l'indagine sino ad ora si è sviluppata intorno a domande di carattere generale. Queste hanno però trovato esemplificazioni, indicazioni e precisazioni nelle risposte dei nostri interlocutori, i quali hanno territorialmente individuato punti di forza o di debolezza del nostro sistema portuale ed anche punti di strozzatura.

Però non ho mai, in tutti questi giorni, nel corso di queste audizioni, sentito indicare un solo porto sardo. Teniamo presente che la Sardegna è un'isola che si integra, che si collega con la nazione e con il resto del mondo, in gran parte attraverso il sistema portuale. Mi sembra di capire che vengono considerati come due mondi diversi, separati, da una parte il territorio metropolitano che ha una sua vita, un suo sviluppo economico, una

sua problematica che lo conchiude, che lo esaurisce collegandolo all'Europa ed ai mercati mondiali e, dall'altra, la Sardegna, con i sui problemi e le sue strozzature, che è evidentemente oggetto di poca attenzione e di scarso interesse in coloro che operano in questo settore così vitale, così importante per la crescita e lo sviluppo economico e civile delle popolazioni

Ora, vorrei sapere se i nostri interlocutori abbiano acquisito elementi, attraverso i loro studi, per individuare la problematica specifica e particolare che diversifica la situazione sarda dal sistema portuale italiano e se abbiano individuato le strozzature che esistono in Sardegna, come da esempio l'antidiluviana struttura dei trasporti ferroviari che collegano i porti all'interno, quindi la difficoltà di far affluire le merci ai porti e la difficoltà, per le strutture portuali esistenti, nel collegare la Sardegna con il bacino mediterraneo.

Esiste, cioè, a livello del Centro studi, una indagine che sia utilizzabile per poter rapportare la situazione portuale della Sardegna a quella del resto del territorio nazionale?

P A N U N Z I O . Uno studio particolare a carattere regionale e nazionale sul rapporto fra la Sardegna in quanto isola ed il territorio italiano non l'abbiamo effettuato. Non esistono, cioè, nell'ambito dei nostri studi, indagini o pubblicazioni che abbiano contemplato questa problematica particolare del rapporto Sardegna-Continente.

I problemi portuali della Sardegna, però, rientrano nel quadro generale che abbiamo studiato ed indicato, sia sotto un profilo assolutamente generale, sia sotto profili particolari, come problemi del lavoro, delle opere marittime, delle attrezzature e come problemi di prospettiva generale che noi poniamo sempre.

Peraltro, bisogna non dimenticare — come ho già detto — che noi affrontiamo i problemi del sistema portuale italiano soprattutto in relazione all'economia industriale del Paese, quindi attraverso un'ottica particolare, di carattere nazionale, che vuole porsi come contributo generale. La questione, invece, che pone il senatore Melis, cioè il rapporto Sardegna-Continente, è una questione particolare di dimensione sarda e non un problema di economia industriale del Paese.

Non so se l'onorevole Melis possa ritenersi soddisfatto della mia risposta; comunque, mi permetto di confermare e ripetere che siamo a disposizione per ricevere suggerimenti o addirittura inviti, commesse di studio, anche nel caso che si ritenga possibile affrontare da parte nostra problemi del tipo di quelli sollevati dal senatore Melis.

L E G I T I M O . Mi sembra che quanto ora detto dal dottor Panunzio corrisponda esattamente alla realtà delle cose; cioè noi abbiamo sempre cercato di seguire una linea d'individuazione di problemi, anche sottosettoriali e quindi anche di tipo specifico e monografico, che fosse di carattere globale, nazionale.

Non esistono perciò analisi o ricerche specifiche concernenti i problemi della portualità sarda, ma non esistono nemmeno, mentre invece c'è in giro una vastissima bibliografia al riguardo, ricerche specifiche sul porto di Genova. Questo perchè abbiamo sempre cercato di impostare, di sviluppare il nostro lavoro da un punto di vista generale, puntando poi in fondo su certe determinazioni che venissero a maturare in sede esterna, in sede politica, come — ad esempio — la riforma dell'ordinamento portuale che è finalmente, almeno nelle sue premesse relative all'*iter* parlamentare, avviata ad un certo grado di sviluppo.

Però, naturalmente, anch'io non posso che confermare quanto ha detto il dottor Panunzio: che cioè il nostro è un lavoro aperto, non solo perchè è realizzato attraverso un apporto di competenze, di esperienze che ci vengono da tutti i nostri associati, praticamente da tutta l'industria italiana, sia essa utente, sia essa interessata ai porti sotto il profilo della progettazione, della costruzione di opere e così via, ma anche e soprattutto perchè siamo disponibili a tutte quelle indicazioni e a tutti quei suggerimenti che possono venire da livelli autorevoli, interessati ad approfondire determinati argomenti. Su

questo si fonda la nostra finalità istituzionale che è una finalità di carattere generale.

Il Centro studi è nato non per esprimere interessi particolari, ma per avvalersi di competenze ed esperienze che nascono nel mondo industriale e proiettarle poi su un piano d'interesse generale. Abbiamo sempre cercato di fare così, ed anche per il futuro quelle indicazioni che possono venire a noi e che possono essere ritenute valide per seguire filoni ed indirizzi anche nuovi nella nostra attività, senz'altro sono da esaminare da parte nostra in senso positivo.

Vorrei anche fare un accenno relativamente alle questioni poste dal senatore Federici, iniziando da quella di carattere più politico che tecnico, cioè il rapporto fra programmazione portuale e programmazione politico-economica, politico-industriale. Chiaramente, queste sono due realtà fra di loro collegate. Certo, possiamo dire che se in Italia fossimo riusciti a realizzare una programmazione economica che avesse avuto la capacità di dare continuità e coerenza alle scelte globali, il discorso sarebbe stato più facile. Poichè — come sappiamo tutti — così non è, ci troviamo di fronte a dei problemi settoriali che per il rilievo tecnico-operativo del settore stesso possono essere, anzi direi debbono essere comunque razionalizzati attraverso un lavoro, appunto, settoriale.

Dobbiamo poi certamente sforzarci di mettere in rapporto questo lavoro di razionalizzazione settoriale con una realtà molto più complessa, molto più eterogenea e molto meno catalogabile da un punto di vista teorico nonchè poco controllabile e governabile da un punto di vista politico, proprio perchè in Italia non abbiamo ancora gli strumenti necessari per controllare questa realtà.

Allora il discorso ci porterebbe lontano, ad un argomento di grosso peso, di enorme interesse, cioè come e con quale ritmo procedere: aspettare in qualche modo che maturino certe indicazioni di carattere generale e congelare le scelte, compresa la riforma dell'ordinamento portuale, che possono, debbono e vogliono prendere tutte le principali forze politiche in questo campo; oppure procedere settorialmente, avendo presenti certe coordinate fondamentali di razionalizzazione che nascono dalla realtà delle cose, sulle quali pure si può trovare l'accordo e d'altra parte lasciare aperta la strada alle indicazioni di merito, come quelle che saranno contenute nella programmazione portuale vera e propria, cioè lasciare al confronto politico, alle scelte che in quella sede si prenderanno, di determinare la sostanza della politica da svolgere?

Quindi direi che forse, data la situazione nella quale ci troviamo, è preferibile portare avanti questo lavoro già iniziato di inquadramento istituzionale dei meccanismi, dei raccordi fra organi, istituti ed enti competenti in tema di politica portuale, ispirandoci a criteri come quello della classificazione, che è un principio operativo fondamentale. Una volta determinate queste strutture e questo tipo di rapporti, quindi in qualche modo rimesso in ordine e rinnovato un settore oggi fondamentalmente inadeguato alla realtà, sarà opportuno lasciare poi alle scelte, alle decisioni che matureranno all'interno di queste realtà istituzionali, quell'accordo che oggi in sede teorica e — diciamo — preventiva è difficile poter individuare, proprio perchè manca dall'altra parte, cioè dal punto di vista generale, l'interlocutore, mancano i punti di riferimento.

L'altro discorso, riguardante la decasualizzazione, è molto più specifico e già ci spinge ad una diagnosi e ad una prognosi che, per un senso di prudenza e di obiettività, come Centro studi non vorremmo anticipare, ma non perchè non abbiamo una certa idea, una determinata convinzione in proposito. Noi possiamo senz'altro dirci d'accordo in merito ad una decasualizzazione generalizzata, anche oltre l'ambito stesso del lavoro portuale; ma, tenendo conto e rispettando il senso e lo spirito di questa iniziativa del Senato, varrebbe forse la pena di acquisire gli elementi concreti che possano meglio motivare le nostre idee e che possano poi suggerirci la misura, lo spazio, l'ampiezza di questa decasualizzazione, che è un intervento importante, evidentemente, dal punto di vista

politico, economico e sociale. Il suo spessore, perciò, ci dovrebbe essere suggerito da quegli elementi conoscitivi che stiamo cercando di avere.

Quindi direi che in linea « filosofica », ma riferendomi ad una filosofia riflessa dalla esperienza, siamo senz'altro d'accordo perchè in fondo sappiamo benissimo che l'attuale metodologia, l'attuale sistema di lavoro è semplicemente residuato di situazioni socio-economiche di tipo medioevale. Basterebbe questo per essere d'accordo. Però, poi, nel momento in cui si passa al lato positivo ed operativo, cioè nel momento in cui ci si pone il problema di come procedere ed in quale direzione, allora vale forse la pena di aspettare i risultati che matureranno da questa indagine. Questo naturalmente sottolinea l'importanza e la necessità di procedere con tempestività nel lavoro della Commissione.

P R E S I D E N T E . Mi pare, onorevoli senatori, che possiamo concludere i lavori di questa seduta prendendo atto con piacere della dichiarata disponibilità del « Centro studi sui problemi portuali » di fornire alla nostra Commissione ulteriori elementi per la valutazione del problema.

Per il momento sarebbe per noi utile disporre dei tre volumi citati sul lavoro portuale, sulle attrezzature e sulla riforma portuale.

P A N U N Z I O . Il grosso volume delle proposte del Centro sulla riforma dell'ordinamento lo faremo senza dubbio pervenire agli onorevoli componenti la Commissione. Ma ci interesseremo anche del resto.

P R E S I D E N T E . Grazie ancora agli intervenuti per il contributo di oggi e per quello promesso.

Poichè nessuno chiede di parlare il seguito dell'indagine è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12,30.

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