

SENATO DELLA REPUBBLICA

— VII LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

8^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 21 MARZO 1979

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	<i>pag.</i> 171, 173, 178
FEDERICI (PCI)	173
GUSSO (DC)	176
MOLA (PCI)	171
RUFINO (PSI)	177
SGHERRI (PCI)	178

La seduta ha inizio alle ore 17,20.

MELIS, 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.

Nella seduta del 15 marzo abbiamo iniziato il dibattito sulla bozza di documento predisposta dal senatore Federici. Proseguiamo pertanto nella discussione.

MOLA. Signor Presidente, vorrei innanzitutto esprimere un apprezzamento positivo per tutto il lavoro svolto dalla Commissione e, in particolare, per la bozza di documento presentata dal senatore Federici.

Tale documento, coi perfezionamenti e le integrazioni che la Commissione riterrà opportuno apportare, costituisce, a mio avviso, una premessa seria, un punto di riferimento importante per giungere ad una riforma complessiva del sistema portuale italiano. La riforma globale di questo sistema dovrà ovviamente articolarsi in misure e in leggi specifiche, tra le quali le più importanti sono la legge di programmazione dello sviluppo del sistema portuale italiano, già approvata dalla Camera dei deputati e ora all'esame del Senato, e la legge di riforma dell'ordinamento delle gestioni portuali, ancora in discussione presso la X Commissione della Camera. L'esame di merito dei singoli provvedimenti ci consentirà di riprendere, approfondire e sviluppare le risultanze dell'indagine.

Sul documento in esame, di cui condivido l'impostazione, farò soltanto alcune considerazioni e talune proposte di precisazione e integrazione.

Prima di tutto sulla questione degli investimenti effettuati in campo portuale dal dopoguerra ad oggi.

Il documento predisposto dal senatore Federici, da pagina 1 a pagina 4, contiene una breve e interessante storia sugli investimenti effettuati. Sono del parere che tale analisi debba essere ripresa, approfondita e sviluppata in sede di avvio di una nuo-

va politica di pianificazione e di sviluppo del sistema portuale italiano; proporrei perciò le seguenti integrazioni.

A pagina 2, ultimo comma, propongo di sostituire le parole: « carenza di investimenti », con le altre: « carenza e disorganicità di investimenti ».

A pagina 4, dopo il secondo comma, propongo di aggiungere le parole: « gli investimenti sopracitati ammontano a 512 miliardi di lire, ma un'analisi più approfondita della qualità e della quantità degli investimenti effettuati fino ad oggi dovrebbe essere compiuta in sede di avvio di una pianificazione nazionale dello sviluppo dei porti; si tratta di verificare anche quali investimenti sono stati effettuati per opere di collegamento viario e ferroviario con i porti e nelle aree delle autonomie funzionali, di avere un quadro complessivo degli investimenti effettuati e di sapere anche a quali tipi di opere essi sono stati destinati, a quali porti e zone del Paese sono stati assegnati e come si è tenuto conto delle esigenze di sviluppo del Mezzogiorno. Di valutare infine quali sono i risultati conseguiti e soprattutto quali sono le indicazioni utili che emergono ai fini dell'attuazione finalmente di una politica di sviluppo programmato della struttura portuale italiana ».

Il secondo argomento sul quale desidero fare talune considerazioni e proposte riguarda i porti del Mezzogiorno d'Italia. Il documento predisposto dal senatore Federici affronta tale questione in maniera giusta, a mio avviso; desidero comunque fare tre osservazioni. Nel documento si sostiene che l'intervento straordinario progettato per il Mezzogiorno deve comprendere anche il settore dell'economia marittimo-portuale; io direi che non dobbiamo fare riferimento esclusivamente all'intervento straordinario, ma semplicemente all'intervento per il Mezzogiorno e ciò per due motivi; prima di tutto perchè non solo l'intervento straordinario, ma anche quello ordinario deve comprendere il settore dell'economia marittima; in secondo luogo perchè sulla questione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno c'è una discussione tra le forze politiche, se cioè continuare nell'intervento straordi-

nario, oppure inserire i problemi dello sviluppo del Mezzogiorno nel quadro della politica di programmazione nazionale ordinaria del Paese.

A proposito del divario fra i porti del Nord e quelli del Sud, penso che bisognerebbe sottolineare che esso non è il semplice riflesso del più generale divario economico esistente tra Nord e Sud, ma è un divario addirittura di livello maggiore rispetto a quello generale.

Nel documento si afferma che per lo sviluppo della portualità meridionale occorre tener presenti due concetti di fondo: il ruolo mediterraneo dell'Italia e lo sviluppo della navigazione di cabotaggio tra Nord e Sud. Secondo me, tale indicazione è giusta, ma non credo che sia sufficiente. A mio avviso occorre sottolineare l'urgente necessità per i porti meridionali di avere nuove opere marittime, aree portuali specializzate e nuove infrastrutture di collegamento. Ora non si capisce perchè negli studi governativi in corso, che spero verranno all'esame del Parlamento, dopo la Conferenza nazionale dei trasporti, mi pare che si preveda l'esclusione della costruzione di un interporto in Campania proprio dove esiste il più importante sistema portuale del Mezzogiorno. Per concludere sull'argomento del Mezzogiorno, vorrei proporre le seguenti integrazioni: a pagina 59, primo periodo, sopprimere le parole: « straordinario progettato »; alla stessa pagina, secondo periodo, aggiungere, dopo le parole: « anomali e non funzionali », le altre: « tutto ciò, insieme allo squilibrio economico tra Nord e Sud, all'arretratezza delle infrastrutture meridionali e a un inadeguato impegno di talune istituzioni locali, ha condotto i porti del Mezzogiorno ad una condizione di particolare arretratezza, per cui il divario oggi esistente tra porti meridionali e porti centro-settentrionali è più accentuato del divario economico complessivo esistente tra Nord e Sud ».

Ancora a pagina 59, dopo il quarto periodo e la parola « cabotaggio », propongo di aggiungere le seguenti parole: « A tali concetti di fondo dovrà corrispondere un'azione articolata nei porti del Mezzogiorno, in-

quadrata nella programmazione nazionale e tendente a realizzare una serie di opere marittime, la costruzione di adeguate infrastrutture di collegamento tra cui alcuni interporti e l'allestimento di aree portuali specializzate, dotate di impianti e di attrezzature moderne; ciò attraverso l'intervento del settore pubblico dell'economia, ma senza escludere, anzi sollecitando e favorendo, la presenza imprenditoriale e non parassitaria del capitale privato ».

Il terzo argomento sul quale desidero richiamare l'attenzione della Commissione riguarda le autonomie funzionali. Nel documento al nostro esame, a pagina 16, si afferma che « in merito al ruolo delle autonomie funzionali è emersa una duplice tendenza; da una parte si è osservato che la loro persistenza impedirebbe l'uso in modo unitario degli spazi portuali e determinerebbe un'antieconomica sottoutilizzazione delle attrezzature, d'altro canto si è rilevato che le autonomie funzionali sono indispensabili soprattutto per garantire certezza e rapidità agli approvvigionamenti necessari per molti cicli produttivi a carattere continuativo ». Questo è quanto effettivamente abbiamo constatato nel corso dell'indagine conoscitiva, però a mio avviso non è sufficiente questa considerazione sulle autonomie funzionali; non è sufficiente per far avanzare il discorso sull'utilità o meno di tali autonomie; a mio avviso bisognerebbe dire che l'autonomia funzionale è ammissibile solo quando produce un vantaggio economico settoriale superiore agli svantaggi economici complessivi che provoca per tutta l'economia portuale. Per tali motivi, a pagina 16, dopo l'ultimo comma e le parole: « a carattere continuativo », propongo di aggiungere le seguenti parole: « Risulta chiaro, quindi, che a determinare il criterio di validità delle autonomie funzionali devono concorrere non solo le convenienze particolari, specifiche e settoriali, ma l'esame di una serie di fattori tendenti ad accertare l'esistenza di un vantaggio economico complessivo ».

Circa il metodo di contrattazione del lavoro portuale, mi sembra giusto, come viene affermato nel documento, che la stipula

dei contratti collettivi avvenga non più tra sindacati e Ministero della marina mercantile, ma fra sindacati e utenza portuale, che è la controparte naturale dei lavoratori. Però non mi sembra opportuno stabilire a priori che il Ministero della marina mercantile debba avere istituzionalmente un ruolo semplicemente di mediazione nelle vertenze del lavoro. Tale ruolo di mediazione in certi casi potrebbe essere eccessivo e in altri casi potrebbe risultare insufficiente. Proporrei, quindi, di sostituire, a pagina 23, le parole: « e attribuendo al Ministero della marina mercantile un ruolo di mediazione », con le altre: « senza escludere, ovviamente, l'intervento del Ministero della marina mercantile e di altri Ministeri, nelle forme corrispondenti al ruolo che il Governo normalmente esercita nelle vertenze del lavoro ».

L'ultimo argomento sul quale vorrei soffermarmi un momento è quello delle esperienze relative alla istituzione di sistemi portuali. Ora, nel documento si fa riferimento, giustamente ed in modo positivo, alle leggi riguardanti la istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli ed il riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste. Non parlo della situazione di Trieste, che non conosco — altri colleghi potrebbero farlo meglio di me — ma, per quanto riguarda l'esperienza di Napoli, debbo dire che, a mio avviso, i risultati fino a questo momento non sono positivi; non sono i risultati che si sperava di ottenere all'atto del varo della legge istitutiva del Consorzio autonomo del porto di Napoli. Però, sarebbe sbagliato, a mio avviso, ricavare da questi risultati insoddisfacenti un giudizio negativo sulla validità dei sistemi portuali, senza tenere conto delle cause particolari che hanno determinato qualche risultato finora insoddisfacente. Per cui, io proporrei, a pagina 45, comma secondo, dopo le parole: « ... la prima, infatti ... » di aggiungere le altre: « ..., nonostante sia rimasta inapplicata per tre anni, fino a quando non è stato nominato il presidente del Consorzio, ... ».

Lo scopo di questa proposta è di non trarre una valutazione negativa sulla istituzione dei sistemi portuali. È un fatto che

la legge è rimasta inapplicata per tre anni e debbo aggiungere che fino ad oggi non è stato nemmeno pubblicato, da parte del Governo, il regolamento di applicazione della legge. Teniamo presente che la legge è stata varata nel 1974.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. La parola al senatore Federici che ha predisposto la bozza del documento.

F E D E R I C I . Vorrei trarre un minimo di conclusione; una conclusione, però, che non vuole essere la mia, ma quella elaborata a livello di quel Comitato ristretto che abbiamo costituito a conclusione della seduta del 15 marzo; ed, inoltre, vorrei esprimere un giudizio di carattere generale.

Almeno personalmente, l'impressione che si ricava è che il lavoro compiuto dalla Commissione, e anche ieri ed oggi dal Comitato ristretto, ha consentito di mettere a punto una documentazione, una indicazione di processo e una sollecitazione anche culturale di un certo valore che, con ogni probabilità, almeno dal punto di vista parlamentare, erano assenti nel nostro Paese.

Tengo qui a ricordare che l'unico precedente che abbiamo è della fine dell'Ottocento e riguarda la famosa inchiesta Boselli. Quindi, credo di poter aggiungere che il lavoro che la nostra Commissione ha portato avanti, anche se ha avuto qualche momento di ritardo, valeva la pena che fosse compiuto, non soltanto — torno a ripetere — per la documentazione, ma anche per lo sforzo che si è cercato di fare anche in questi giorni con l'aiuto dei colleghi per dare delle indicazioni operative di lavoro che, certamente, dovranno, poi, essere dibattute in occasione dell'esame del disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, recante le norme in materia di programmazione portuale, e del più complesso ed articolato provvedimento per la riforma organica.

In particolare, mi pare di poter dire subito che sotto la sollecitazione degli interventi dei colleghi, e particolarmente dei colleghi Tonutti, Mola e Gusso, abbiamo pro-

ceduto ad alcuni ritocchi della bozza di documento. Non li leggo tutti, ovviamente, li cito soltanto. Intanto, un riferimento più specifico ai tre porti stranieri che abbiamo visitato: Helsinki, Amburgo, Marsiglia, in maniera tale che il concetto, che già avevamo espresso, di profonda differenza tra porti italiani e stranieri fosse evidenziato soprattutto dal punto di vista della operatività e della economicità. In secondo luogo, abbiamo reso più esplicita l'analisi dei costi portuali, nel senso che abbiamo immesso nei concetti già esistenti due elementi di valutazione: il primo è che comunque, anche se in casi specifici e per determinati tipi di merci e di traffico alcuni nostri porti offrono condizioni di convenienza per gli operatori, di fatto il costo è superiore e quindi, in generale, non competitivo; il secondo è che, tuttavia, il costo va collegato e rapportato alla produttività e non soltanto alla produttività limitata al momento dello scarico e carico, ma alla produttività complessiva di tutte le voci; e che questo elemento è assai anomalo nel nostro Paese da porto a porto e che è un punto sul quale va concentrata l'attenzione nel trasformare, poi, questi concetti in leggi.

Abbiamo, inoltre, allargato il concetto che riguarda il problema delle infrastrutture extraportuali a monte o a valle — in questo caso a monte — in modo da rendere più funzionale e produttivo il collegamento, in particolare, tra terminali marittimi e valichi di frontiera riequilibrando il rapporto tra le diverse componenti strutturali del trasporto: ferrovia, strada, idrovia.

Ancora in due punti — e questo è un nodo abbastanza importante — si è esplicitato meglio il concetto dei profili istituzionali. Mi spiego meglio. La proposta che qui viene sostenuta, come elemento da verificare, è quella di sciogliere il nodo degli enti e delle gestioni, nel senso che pensiamo di arrivare alla costituzione, attraverso un processo graduale, di enti programmatori e promozionali e a momenti di gestione che vedano raggruppati in essa i soggetti principali del lavoro portuale: in questo caso, appunto, la rappresentanza degli enti amministrativi e quindi anche dell'ente pro-

grammatorio e promozionale, i soggetti lavorativi, in questo caso le compagnie lavoratori portuali e gli operatori privati.

A questo punto sarebbe rimasto un po' in ombra il punto istituzionale degli enti programmatori e promozionali e quindi restava in sospeso il rapporto tra ente programmatore e promozionale ed i poteri, o meglio ancora i vari livelli istituzionali: Stato, regione, comuni, così via. Per cui, da questi criteri di fondo, che ho spiegato, è necessario far emergere l'esigenza di specificare i temi relativi ai rapporti tra le competenze statali e quelle regionali, ed inoltre tra le regioni e gli enti portuali, con particolare riferimento, poi, alle interrelazioni tra il piano nazionale dei porti ed i singoli piani regionali, in maniera che ci sia l'indicazione che bisogna arrivare ad istituzionalizzare tutto questo, con l'aggiunta che il nodo centrale è quello di individuare un organismo istituzionalizzato di programmazione a livello di sistema regionale marittimo portuale articolato eventualmente in autonomie gestionali locali.

Vorrei spiegarmi in termini più semplici per far comprendere che sollecitiamo una istituzionalizzazione di organismi di programmazione portuale che possono essere regionali o anche più ampi — il problema non è definito — e comunque creare i famosi sistemi portuali che debbono tenere conto del rapporto con la regione e che, tuttavia — per non creare anche in questo momento suscettibilità ulteriori — delle esperienze che abbiamo oggi a livello portuale: Trieste e Monfalcone, da una parte, dall'altra Venezia o Chioggia che prefigurano già dei sistemi per la loro ubicazione e per il tipo dei traffici.

Di fronte alla prospettiva prima indicata di una diversificazione tra momento programmatore e fase gestionale, si pone il problema di individuare le fonti di finanziamento dell'ente programmatore, approfondendo i temi della diretta riscossione dei canoni e proventi in luogo dello Stato (si veda la riforma dello statuto del porto di Trieste) nonchè dell'istituzione e utilizzazione dei fondi di dotazione (e anche in tal caso, come punto di riferimento, si tenga presente l'ade-

guamento, in quest'ultimo periodo, per quel che riguarda il porto di Trieste al decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1978, n. 714).

Questi erano i nodi più rilevanti da indicare, ma per continuare il più rapidamente possibile e non annoiare i colleghi debbo riferire ancora su alcuni elementi, e precisamente, in ordine al problema riguardante la trasformazione della natura e del ruolo delle Compagnie dei lavoratori portuali, punto delicato e sul quale abbiamo a lungo discusso.

Non voglio ripetere l'intervento da me precedentemente svolto, nè quello del senatore Tonutti, ma certamente il fatto che le Compagnie dei lavoratori portuali si trovino ad avere, attraverso il codice della navigazione, l'esclusiva delle prestazioni di lavoro e di mano d'opera nel porto, ci ha sollecitato a riflettere e a porci il problema se non sia necessario che tale trasformazione avvenga con momenti di maggiore responsabilizzazione, inserendola in quello che è il concetto di imprenditorialità che noi tutti, in questo periodo, abbiamo largamente e unitariamente sostenuto.

Anche in tal caso, sorvolando su tutta una serie di questioni, si è trattato di chiarire che l'assunzione del carattere d'impresa da parte della Compagnia dei lavoratori portuali, deve essere intesa nel senso di impresa di servizio e non ad esempio come impresa di capitale e che in questa prospettiva si tratta di avere nuovi criteri di valutazione del lavoro nel rapporto fra garanzie salariali e valorizzazione della produttività e della professionalità; occorre dotare le Compagnie di una maggiore corresponsabilizzazione nella gestione unitaria con gli altri soggetti interessati all'operazione portuale a livello di banchina, all'organizzazione del lavoro e alle verifiche tecnico-amministrative, interne del momento gestionale, non riguardanti cioè l'amministrazione pubblica. Naturalmente tutto questo deve essere uno dei cardini della riforma delle gestioni.

Non v'è dubbio che si tratta di analizzare e verificare le dinamiche che sono già in atto: « binomio », « ente unico », eccetera. È necessario inoltre, come hanno rilevato tut-

ti i colleghi intervenuti nel dibattito, che su tale processo, su questa dinamica in atto, vi sia un governo certo e pronto che immediatamente « elimini atteggiamenti di irresponsabilità per difetti di rischio, ovvero per certezze di sanatorie o egualmente rivendicazioni neolibériste alla conquista di spazi privilegiati o di rendite di posizione ».

Anche in questo caso si indicano le tendenze di un processo per giungere alla riforma delle gestioni portuali, e contemporaneamente le possibilità operative, senza trascurare gli esempi che ci vengono da Savona, da Venezia e da Napoli, dove sono in corso processi unificanti dei momenti del lavoro portuale, in modo che riforma delle gestioni e processo in atto vadano di pari passo e uno serva l'altro, evitando di arrivare a modelli astratti che poi rischiano di essere assolutamente inapplicabili.

Debbo soffermarmi ancora rapidissimamente su alcune questioni. Quando si parla dell'esemplificazione che abbiamo fatto a proposito del porto di Trieste, si è deciso di mettere in evidenza quello che ho già detto, vale a dire l'uso del fondo di dotazione che mi sembra un punto importante soprattutto, per finanziare gli enti programmatori.

A tutto questo, vanno aggiunte le proposte di sostituzione e di articolazione avanzate anche dal senatore Mola, sulle quali ho da fare un'ultima osservazione. Si è ritenuto opportuno inserire il problema riguardante le autonomie a pagina 51 piuttosto che a pagina 16 per una questione del tutto formale. A pagina 16 infatti riferiamo ciò che hanno detto gli intervenuti alle audizioni, sarebbe quindi un'aggiunta che noi metteremmo loro in bocca, mentre si tratta di una nostra osservazione.

Per quanto riguarda gli altri problemi, debbo dire per correttezza, come sempre usiamo fra di noi in questa Commissione, che qualche senatore ha manifestato alcune perplessità sulla questione concernente il porto di Napoli e ha fatto presente che per tre anni la legge istitutiva del Consorzio del porto di Napoli è rimasta inapplicata. In effetti il problema è reale ma personalmente non ne farei una questione. Resta chiaro

8ª COMMISSIONE

8º RESOCONTO STEN. (21 marzo 1979)

che l'esempio di Napoli, per quello che ne abbiamo ricavato nel corso dell'indagine e cioè per la costruzione di un piccolo, modesto sistema, perlomeno a livello di circoscrizione portuale, ci pare un punto sul quale riflettere seriamente.

Desidero chiedere ai senatori della Commissione di arrivare, se siamo d'accordo, in questa seduta, alla definizione complessiva della bozza di documento, fatti salvi eventuali ritocchi formali.

Infine, se mi è permesso, e credo che si possa fare, vorrei rivolgere a nome mio e dei colleghi, un ringraziamento particolare al dottor Affinita che ci è stato di grande aiuto.

G U S S O. Mi sembra sia giusto, a conclusione di questo lavoro, da parte del Gruppo della Democrazia cristiana di dare atto al senatore Federici del notevole sforzo di sintesi e di approfondimento che egli ha fatto nel corso di questa indagine e, soprattutto del ponderoso lavoro compiuto allo scopo di concluderlo con un documento.

Mi rendo conto che era difficile fare ciò, perchè i temi nei quali ci siamo addentrati sono di per sè difficili, complicati, complessi e quasi incancreniti nel nostro paese.

Vorrei esprimere il mio apprezzamento per l'impegno che egli ha messo al fine di individuare le linee direttrici lungo le quali procedere nel faticoso processo di riordino delle gestioni portuali perchè finalmente, anche nel nostro paese, il lavoro complessivo dei porti si svolga all'insegna della produttività e della economicità.

Credo che sia anche mio dovere ringraziare il senatore Tonutti per il contributo che egli ha offerto anche se — mi sembra giustamente — può essere valutato nella fase iniziale in termini un po' critici. Attraverso il lavoro svolto dal Comitato ristretto, abbiamo potuto chiarire alcuni concetti per cui ritengo che quello che verrà presentato sia il prodotto dello sforzo del senatore Federici e di tutta la Commissione.

Mi associo anch'io al ringraziamento al dottor Affinita, che non soltanto ci ha aiutati nelle visite che abbiamo fatte, ma anche perchè ritengo che se il senatore Federici ha

potuto produrre la bozza di documento, un contributo fondamentale sia stato apportato proprio dal dottor Affinita.

Debbo inoltre aggiungere che, nonostante le difficoltà che sono insite nello svolgimento di una indagine conoscitiva su un problema così vasto, complesso, difficile e importante, la nostra Commissione è ora in grado di offrire un contributo che spero possa essere risolutivo affinché i nostri porti siano competitivi nel contesto europeo, anche se ciò richiederà, non dobbiamo nascondercelo, un lungo processo.

Qualcuno potrà anche dire che un'indagine conoscitiva sul sistema portuale, così come è stata fatta in altri paesi, avrebbe dovuto produrre una maggiore documentazione, ma data la diversificazione che noi abbiamo constatato nei vari porti italiani — per cui si può dire che un porto non è simile ad un altro perchè vi sono situazioni completamente diverse — non sarebbe stato utile metterci a descrivere le difficoltà di ogni singolo porto per poi tentare una sintesi, ed è stato forse meglio terminare l'indagine conoscitiva con questo documento conclusivo nel quale vi sono cose che mi sembrano molto importanti. In primo luogo, l'aver forse individuato la soluzione, sottolineo forse, del dibattuto problema della gestione portuale, del lavoro portuale, della compresenza nel porto di altri soggetti e, in particolare, dell'utenza portuale e degli operatori privati.

E molto giustamente è ipotizzata la presenza di un organismo programmatore e promozionale nettamente distinto da quelli gestionali. Questa è una scelta che sarà naturalmente da verificare: si vedrà in una fase successiva come strutturare il tutto, comunque mi sembra una soluzione importante e, forse, risolutiva.

Allo stesso modo, senza ripetere quanto ha detto poco fa il collega Federici, le Compagnie portuali dovranno diventare delle vere e proprie imprese di servizio e cogestire, in un certo senso, assieme all'ente programmatore, assieme agli operatori privati o pubblici presenti nel porto, gli organismi gestionali; mentre fino ad oggi tutto ciò era abbastanza casuale, abbastanza difficile da gestire, se non impossibile in talune occa-

sioni. Eppure, l'organismo gestionale è concepito come un'impresa nella quale tutti i soggetti presenti nel porto sono corresponsabili del funzionamento del porto stesso. Probabilmente, nella prossima legislatura, si potrà verificare come poi andare all'attuazione concreta; anche perchè è probabile, lo dico *en passant*, che sia assai difficile prefigurare oggi un modello unico valido per tutti i porti. Però la linea direttrice che in questo lavoro conclusivo la nostra Commissione si è fissata ci sembra di capire che potrà essere valida.

Forse potremmo passare anche attraverso fasi di sperimentazione. Alcuni porti sono già avviati lungo questa strada e ci sembra che abbiano dato dei risultati, molto positivi in taluni casi ed abbastanza positivi in altri. Forse si dovrà insistere su questa, che — ci sembra di capire — è la strada giusta per risolvere i problemi della produttività e dell'economicità del nostro sistema portuale.

Il secondo punto che è stato individuato è quello del concetto di sistema portuale visto nell'ambito territoriale: cioè il sistema portuale con un ente programmatore a livello regionale che possa riunire in una unica gestione tutti gli scali, oppure anche con gestioni autonome l'una dall'altra. Ad ogni modo anche questo sarà da sperimentare e verificare.

Il nostro lavoro si conclude quindi in modo positivo. Nel ribadire il nostro assenso, il nostro voto favorevole al documento conclusivo, desidero rilevare come questo costituisca non un fatto storico — che mi sembra troppo impegnativo — ma comunque un passo molto importante. Si tratterà poi di verificare se le linee che abbiamo individuato siano effettivamente tali da far sì che il sistema portuale italiano, con le sue difficoltà da Nord a Sud, dall'Adriatico al Tirreno, cioè in tutta la sua complessità, possa allinearsi a quello europeo e, più in generale, a quello mondiale.

RUFINO. Esprimo, a nome del Gruppo socialista, il nostro pieno consenso alla bozza predisposta dal collega Federici, che inserisce anche i problemi dei porti tra gli

argomenti degni di essere affrontati in termini coordinati e programmati, tenendo nel dovuto conto la nuova situazione degli scambi internazionali, che hanno restituito al Mediterraneo un ruolo di centralità soprattutto nello scambio mercantile tra paesi industrializzati e paesi emergenti, tale da indurre il nostro sistema portuale a sviluppare le proprie attività in un contesto di convenienza economica, che oggi peraltro non sempre sussiste. Tutto questo può realizzarsi eliminando i numerosi momenti separati del traffico merci, attraverso settori, contenitori e attrezzature unificate in modo da effettuare un trasporto intermodale.

È anche necessario, a mio giudizio, uno sforzo congiunto affinché le varie componenti si adoperino per eliminare le strozzature che limitano le attività portuali. Si tratta di non concedere spazio alla burocratizzazione, alle consolidate ed esistenti logiche corporative e di conservare anche i porti quali elementi portanti di una imprenditorialità non protetta nè assistita, cioè di vedere più gli aspetti aziendali, abbandonando visioni particolari e privilegiando una produttività essenziale per caratterizzare la impresa moderna. In tal modo si giunge anche ad acquisire quegli elementi di sviluppo, sia pure con le necessarie specializzazioni, che dovranno caratterizzare i diversi scali marittimi.

Naturalmente, in questa visione, assumono particolare importanza le questioni portuali del Sud, e cioè l'incremento dei traffici commerciali, sacrificati dalla prevalenza del trasporto dei prodotti petroliferi e siderurgici, nonché di quelli legati in generale al traffico turistico.

Sono infine d'accordo sul riferimento finale del documento e cioè sul fatto che il Parlamento affronti la questione marittima in termini tali che si risolvano gli aspetti legislativi e gestionali, il tutto raccordato ad elementi di programmazione economica e territoriale che possono contribuire a riequilibrare in termini concreti anche la situazione economica del nostro Paese. Si è trattato, insomma, di un'inchiesta utile, che può iscriversi a merito della nostra Commissione e che certamente servirà a chi vor-

rà affrontare e risolvere i problemi dei porti e traffici marittimi, che sono rilevanti nel contesto economico nazionale.

SGHERRI. Nell'annunciare il voto favorevole del nostro Gruppo, senza ripetere quanto detto meglio di me dai colleghi Federici e Mola vorrei anch'io sottolineare come l'indagine da noi condotta rappresenti un fatto importante, proprio per la collaborazione tra noi verificatasi e per la volontà in essa manifestata da parte dei componenti della Commissione e dei Gruppi politici cui essi appartengono. Ritengo infatti che da ciò si potrà trarre un utile insegnamento, un'utile esperienza per il futuro, sulla quale, indipendentemente dalle contingenze politiche attuali, potremo tutti riflettere e della quale potremo capire il valore e gli approdi positivi cui essa può giungere nell'interesse generale del Paese.

Desidero anche ringraziare la Segreteria della Commissione ed i colleghi che si sono direttamente impegnati in tale lavoro. Credo che a nessuno di noi sfugga l'importanza che riveste, per il nostro Paese, una politica del settore in questione e come sia interesse generale del nostro Paese e della nostra economia avere, prima di tutto, una migliore conoscenza della realtà: migliore conoscenza che rappresenta un dato di fatto indispensabile per arrivare ad elaborare una politica programmata nel quadro di una politica più generale dei trasporti nel settore portuale.

Ora mi sembra che proprio l'inchiesta da noi condotta ci consenta di avere elementi tali da permetterci di elaborare la suddetta politica di programmazione e di superare anche momenti di squilibrio, errori che nel passato sono stati compiuti. Certo, noi ne trasmettiamo le risultanze ai nostri succes-

sori, assieme alle conclusioni che sul piano concreto ne derivano; ma credo che comunque abbiamo compiuto un lavoro utile, nell'interesse del Paese.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, possiamo chiudere questo nostro lungo lavoro, che ci ha anche impegnati in sopralluoghi in Italia e all'estero. Pur non essendo amante della retorica nè del trionfalismo, sento il dovere, come Presidente della Commissione, di ringraziare tutti i colleghi che hanno partecipato alle audizioni ed ai sopralluoghi, a volte anche faticosi.

Temevo, per la verità, che non si facesse in tempo a raccogliere i frutti dell'attività della Commissione; devo invece dare atto in primo luogo al senatore Federici, e quindi ai colleghi Gusso, Tonutti ed altri, del lavoro compiuto, con un particolare riconoscimento al dottor Affinita, che ha molto attivamente collaborato, non solo nelle visite ai porti ma anche nella stesura finale del documento. Si è fatto, dunque un buon lavoro, che mi auguro possa in avvenire venire utilizzato non solo dal Parlamento ma anche dal Governo ai fini di una politica portuale adeguata alle esigenze del Paese e tale da eliminare gli inconvenienti e le disfunzioni evidenziati dall'indagine.

Concludo quindi informando la Commissione che il documento conclusivo e gli atti dell'indagine saranno raccolti e pubblicati a cura del Senato.

L'indagine conoscitiva è così esaurita.

La seduta termina alle ore 18,25.