

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

7^a SEDUTA

GIOVEDÌ 15 MARZO 1979

**Presidenza del Presidente TANGA
indi del Vicepresidente OTTAVIANI**

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . .	pag. 147, 156, 164 e <i>passim</i>
FEDERICI (PCI)147, 165
ROSA, <i>sottosegretario di Stato per la marina</i> <i>mercantile</i>	164
TONUTTI (DC)156, 164

Interviene il Sottosegretario di Stato per la marina mercantile Rosa.

La seduta ha inizio alle ore 10,10.

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

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

Auspico vivamente che con l'odierno dibattito possa rapidamente avviarsi a conclusione il positivo lavoro compiuto. Ricordo che, dopo l'ultima audizione del 10 dicembre 1977, la Commissione ha effettuato una serie di sopralluoghi in 13 porti italiani ed in alcuni scali europei, approfondendo ulteriormente lo studio e la conoscenza del problema.

Prego il senatore Federici di illustrare la bozza di documento conclusivo da lui predisposta.

FEDERICI. Signor Presidente, onorevoli senatori, mi limiterò a fare una illustrazione abbastanza schematica nella convinzione che la bozza, piuttosto ampia, sia già stata letta dai colleghi.

Il documento inizia con una rapidissima storia degli investimeti nei porti italiani, non tanto per fare la cronaca, quanto per stabilire come il processo di ricostruzione dei porti, dalla fine della guerra ad oggi, si sia sviluppato; investimenti che, come è apparso nel corso dell'indagine, non sono stati collegati al tipo di sviluppo industriale e sociale del Paese. Ci pare di poter dire, cioè, che tranne la legge n. 366, l'ultimo provvedimento di finanziamento dei porti, tutte le altre, anche quelle particolari che sono state varate per alcuni porti specifici, sono state sempre al di sotto delle reali necessità e, contemporaneamente, sono state sfasate rispetto alle necessità non soltanto quantitative, ma anche qualitative. La legge n. 366, invece, ha assunto importanza perchè, oltre a definirsi come anticipazione di un piano organico pluriennale d'investimenti portua-

li, in effetti ha modificato le modalità di erogazione dei finanziamenti, snellendo così le procedure burocratiche.

Il secondo capitolo del documento riguarda le motivazioni dell'indagine che, come tutti sappiamo, è stata condotta in vista delle iniziative legislative, tendenti alla riforma dell'assetto giuridico-istituzionale e dei modelli organizzativi, in corso di discussione alla Camera dei deputati, anche se uno stralcio è già stato approvato per quel che riguarda la formazione del Comitato nazionale dei porti, con un disegno di legge che è stato assegnato alla nostra Commissione e di cui dovremmo in qualche modo accelerare il dibattito. Le motivazioni dell'indagine nascono da questa necessità, ma durante la stessa indagine si è potuto constatare che il nodo più importante era quello della esigenza di un processo riformatore di tutta la strategia portuale italiana, in rapporto ai problemi della economia, per due motivi fondamentali:

l'importanza che il trasporto marittimo ha in Italia, non soltanto a livello nazionale ma anche internazionale;

l'apporto che il comparto dell'economia marittimo-portuale può arrecare in generale a tutta la nostra economia.

È rapidamente ricordato il problema della crisi delle materie prime, delle mutate ragioni di scambio tra i paesi industrializzati e quelli emergenti, quindi la nuova centralità mediterranea e contemporaneamente l'avvento del sistema internodale, che richiede una nuova strategia complessiva del trasporto, che non può non comprendere anche il trasporto marittimo. Nell'indicare tali necessità, bisogna vedere, appunto, come questo comparto possa dare dei contributi ai fini di una più economica utilizzazione del reddito nazionale, della ricomposizione degli squilibri territoriali, tanto pesanti nel paese, del superamento delle difficoltà in campo energetico e anche per il consolidamento della bilancia dei pagamenti.

La terza parte del documento si incentra sulla prima fase dell'indagine conoscitiva, cioè le audizioni e la raccolta di documentazione; appunto per evitare di dare giudizi o

di parte o sbagliati, si è ritenuto opportuno riassumere le questioni fondamentali che ci sono state rappresentate dall'Assoporti, dalla FULP (Federazione unitaria lavoratori portuali), dal Comitato di coordinamento dell'utenza portuale, dalla Confitarma, dalla Confetra, dal Centro studi, dalla Finmare e dai due Ministri interessati, quello dei lavori pubblici e quello della marina mercantile. Da queste audizioni sono emerse cinque tematiche principali, meritevoli di particolare approfondimento, che ricordo rapidamente.

La prima, relativa all'assetto giuridico-istituzionale, che è forse l'aspetto più importante; la seconda riguardante l'organizzazione del lavoro; la terza, i modi e le funzioni dei vari soggetti in rapporto alle nuove tecnologie; quindi i problemi dei costi, delle relazioni porti-economia e porti-territorio e del quadro infrastrutturale dei collegamenti nazionali e internazionali.

Per la prima questione, cioè i problemi riguardanti l'assetto giuridico-istituzionale, i punti emergenti sono stati gli enti portuali, la questione delle autonomie funzionali, la metodologia classificatoria dei porti in uso oggi, il problema delle tasse portuali, non tanto sotto il profilo dei costi, quanto come criteri di riscossione; il problema del coordinamento della politica del trasporto.

Per rendere più chiaro questo primo capitolo si sono allegate anche alcune schede, in modo da avere visualmente la documentazione di come oggi procediamo in questo ambito.

Il secondo capitolo, come ho già detto, riguarda l'organizzazione del lavoro, il ruolo e le funzioni dei vari soggetti in rapporto alle nuove metodologie del trasporto. I temi emersi sono stati la decasualizzazione del lavoro (brutto termine col quale si vuole significare che il lavoro portuale non deve essere casuale, ma programmato); il problema delle Compagnie portuali, la questione degli organici e della mobilità nell'utilizzo del personale, la questione degli istituti contrattuali e del metodo di contrattazione. Anche a questo capitolo abbiamo fatto seguire una scheda, riguardante l'organizza-

zione del lavoro portuale, una specie di quadro generale di riferimento.

Vi è poi il problema dei costi. Vorrei qui fare due considerazioni, che sono presenti anche nel testo. La prima è che, come del resto tutti avevamo già rilevato nel corso dell'indagine, per quanto riguarda i costi bisogna sottolineare la stretta interdipendenza di tutti i fattori che concorrono nelle attività portuali per cui, ad esempio, arrivare ad una descrizione completa e articolata non è cosa facile, sebbene ci si sia sforzati di dare la visione generale dei costi complessivi in un porto, allegando, anche in questo caso, due schede che esemplificano una serie di costi, considerati tra porto e porto e in un confronto tra porti italiani e porti stranieri.

Il quarto capitolo riguarda le relazioni porti-economia e porti-territorio. Su tale questione ci si è avvalsi anche del materiale della Conferenza nazionale dei trasporti, svoltasi a Roma dall'11 al 14 ottobre 1978, nonché di una indagine condotta, credo ultimamente, dal Ministero della marina mercantile nella quale troviamo la descrizione della classificazione della portualità italiana, cioè la suddivisione tra rade, ancoraggi, approdi di fortuna, approdi per difesa militare, porticcioli, porti commerciali e così di seguito: in maniera tale che da questo capitolo si può avere una visione geografica, per certi aspetti, ma anche di merito per quanto riguarda una ipotesi seria di classificazione e soprattutto per quel che concerne le indicazioni che dovranno essere date per i prossimi investimenti.

Per il quadro infrastrutturale dei collegamenti nazionali e internazionali ci siamo avvalsi di parte del materiale della Conferenza nazionale dei trasporti, perchè, per evitare di fare un discorso superficiale, ci è sembrato utile portare all'attenzione alcuni aspetti specifici, ad esempio la distribuzione merceologica dei traffici marittimi interessanti l'Italia e le prospettive future per i trasporti marittimi italiani. Anche questo capitolo è seguito da alcune schede, per l'esattezza due, che riguardano il movimento delle merci sbarcate e imbarcate e il movimento delle merci nei porti italiani,

anche se i dati non sono « freschissimi », poiché arrivano sino al 1975.

Qui finisce la parte dedicata alle audizioni. L'altra parte riguarda la visita ai tredici scali nazionali che per memoria dei colleghi sono quelli di Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Venezia-Chioggia, Trieste, Ravenna, Cagliari, Palermo, Napoli, Bari, Brindisi e Ancona.

In questa parte, naturalmente, si sono colti gli elementi maggiormente emergenti; l'analisi è stata fatta sotto due profili. Il primo relativo alla situazione oggi esistente nei porti italiani. Per riassumerla rapidamente, bisogna dire che nella grandissima diversità che si riscontra da porto a porto, tre sono comunque le situazioni abbastanza consolidate come modello gestionale istituzionale: i porti dove sono presenti gli Enti e le Compagnie; i porti dove operano le Aziende mezzi meccanici e le Compagnie; i porti dove agiscono le Compagnie e le aziende private. Con una articolazione in più, che tuttavia riguarda soltanto Bari e Brindisi, in cui abbiamo presenti due consorzi di tipo anomalo — di tipo « prefettizio », per capirci — consorzi disciplinati dalla vecchia legge comunale e provinciale.

Comunque, in questo quadro — ecco il punto — dall'analisi compiuta, mi pare che si possa ricavare questa esigenza: l'esigenza di trasformare oggi radicalmente gli Enti da organismi pletorici, in cui prevalgono aspetti politico-burocratici, in strumenti promozionali di programmazione e di controllo, dotati di autonomia, capaci di promuovere e di coordinare l'attività portuale e di partecipare alla coordinazione del trasporto in generale attraverso strumenti democratici e unitari e con l'impegno di quadri dirigenti scelti in base a criteri di effettiva professionalità: questo è il nodo di fondo. Naturalmente, nell'indagine, anche il relatore si è guardato bene dal prefigurare già la legge di riforma delle gestioni; si è preferito invece dare delle indicazioni di tendenza e di metodo.

Su questa base d'impostazione per la riforma degli Enti appare necessario diversificare il momento dell'indirizzo programmatico e di controllo pubblico dalla fase più

propriamente gestionale da affidare ad organi imprenditoriali che vedano presenti i soggetti fondamentali del lavoro e del servizio portuale; e cioè: i poteri amministrativi pubblici, le Compagnie lavoratori portuali, gli operatori pubblici o privati dell'intero ciclo del trasporto.

Circa il problema riguardante la partecipazione dell'iniziativa privata nelle attività portuali, si propone il superamento del semplice rapporto concessionario che oggi esiste. Oggi, in tutti i porti, il rapporto con il privato passa soltanto attraverso la concessione. Si prevede, invece, di trasformare anche questo rapporto, come del resto in alcuni porti in qualche modo già avviene, per esempio a Ravenna, dove appunto ci sono anche nuove possibilità d'impegno non solo attraverso la concessione ma attraverso società di capitale misto, quindi, con un impegno diverso da quello della concessione.

Su questo argomento, i sopralluoghi della Commissione — almeno a mio giudizio — hanno reso espliciti due dati fondamentali. Tutti i nostri porti, in misura più o meno considerevole, sono inadeguati non solo alle esigenze tecnico-economiche future ma a quelle già presenti oggi. Nel complesso della portualità italiana si riscontrano non solo carenze quantitative o tecnico-qualitative, ma anche l'assenza di un qualsiasi modello validamente sperimentato da trasferire in uno schema unico, valido almeno per un certo numero di porti definibili o definiti di « interesse nazionale » o, comunque, di rilevante interesse per quantità e qualità di traffico.

Il relatore in questo momento — ma la questione verrà discussa — non ritiene valido, anzi, ritiene estremamente pericoloso forzare la realtà portuale all'interno di un modello unico di gestione. Si tratta, invece, di governare un processo che è in atto e del quale dirò in seguito. Processo in atto che non è soltanto a livello di pensiero o di ricerca culturale ma è già concreto. La bozza di documento, a questo punto, prospetta l'esempio del porto di Livorno, dove esistono, appunto, la Capitaneria di porto, l'Azienda mezzi meccanici, la Compagnia lavoratori portuali e vi è la presenza d'impresе private

che, seppure al di fuori di schemi legislativi, hanno trovato punti d'incontro che hanno colpito in maniera profondamente positiva tutti i componenti della Commissione presenti a quella visita, fermo restando che, ovviamente, problemi esistono anche in questa direzione.

Ma l'esempio di Livorno — che noi abbiamo, come Commissione, valutato *in loco* — può essere esteso anche ai porti di La Spezia e di Ancona. E, seppure con altri risultati, perchè sofferenti dei mali del Mezzogiorno, anche ai porti di Cagliari e Messina. Questo schema, che certamente va modificato istituzionalmente, dal punto di vista economico, dal punto di vista della produttività, ha colpito seriamente la nostra attenzione.

È da dire pure che il meccanismo qui ricordato può essere colto anche in tutti quei porti dove, assenti Enti e perfino Aziende mezzi meccanici, le Compagnie lavoratori portuali agiscono in presenza di imprese private. Al riguardo si possono citare i porti di Chioggia, Monfalcone, Salerno. Si tratta di porti che comunque si sono fortemente sviluppati e sono diventati tutti alternativi ai grandi porti storici a loro vicini: Chioggia a Venezia; Monfalcone a Trieste; Salerno a Napoli.

Torno a dire che non c'è dubbio che in questa direzione ha agito la ricerca dei minori costi anche in presenza di minore potenzialità e varietà di servizi. E si può aggiungere: anche per sfuggire alla rigidità burocratiche dei grandi porti che comunque si sono trasformati e continuano a trasformarsi in maggiori costi e in tempi più lunghi. Per essere chiari, non è che la bozza propone questo modello; si è semplicemente fatto un'analisi e si richiama l'attenzione su questo punto.

Un altro esempio peculiare lo si riscontra nel porto di Ravenna, dove agisce la SAPIR che, attraverso una struttura organizzativa duttile e snella, ha promosso uno sviluppo accelerato dello scalo romagnolo. Qui, infatti, la partecipazione, sia nella costituzione del capitale che nel Consiglio di amministrazione, di organizzazioni ed operatori pubblici e privati (ferma restando la maggioran-

za della mano pubblica) ha permesso lo svilupparsi di una strategia operativa unitaria e di esperienze complementari valide ai fini di una gestione imprenditoriale e produttiva.

A questo proposito è riportato, a titolo di esempio, l'accordo sottoscritto, con l'ausilio delle organizzazioni sindacali, tra la SAPIR e la Compagnia lavoratori portuali, accordo che chiarisce il rapporto tra la società di gestione e l'organizzazione del lavoro.

Per quanto riguarda gli Enti, l'osservazione ravvicinata di queste strutture ha posto in evidenza altri due problemi fondamentali: la capacità imprenditoriale o meno degli stessi Enti e i loro bilanci economici. Sulla prima questione si può osservare che il settore dell'Amministrazione portuale è fra quelli che risentono particolarmente della incapacità effettiva e soggettiva delle strutture economiche pubbliche a realizzare i compiti loro affidati, quando, appunto, sono strutture di ordine amministrativo-burocratico e non di ordine imprenditoriale. E, d'altra parte, anche l'analisi degli statuti degli Enti portuali italiani conferma significativamente questo problema, anche se negli ultimi anni i principali Enti portuali sono stati dichiarati « Enti pubblici economici ». Tuttavia, l'aver qualificato gli Enti come Enti pubblici economici, nel quadro complessivo delle leggi istituzionali, non è servito assolutamente a niente. E nella bozza è anche indicata la motivazione: un modello monocratico piuttosto che teocratico e, cioè, in altri termini, Enti per cui l'obiettivo finale non è tanto quello di fornire servizi adeguati, quanto di attuare la regola precettiva di rispondere burocraticamente al quadro normativo.

A conclusione di questo capitolo, vorrei dire che, ferma restando l'indicazione (che già prima avevo rilevata) di diversificare il momento dell'indirizzo programmatico e di controllo pubblico della fase più propriamente gestionale, a parere del relatore la linea di riforma degli Enti e dei loro statuti dovrebbe muoversi nella direzione di tre principi giuridici: il principio dell'imprenditorialità; il principio della delegazione fiduciaria, partecipativa di diverse componenti che dialetticamente esprimono un con-

trollo; il principio di un controllo superiore (quello che c'è anche oggi) dello Stato, non burocratico ma esercitato attraverso la finalizzazione ad interessi sempre più generali.

Su questi tre principi si può discutere, si possono fare approfondimenti. Il relatore si è limitato alla indicazione di fondo perchè questo discorso, è chiaro, deve essere rapportato al momento in cui verrà esaminata la riforma delle gestioni, attualmente in discussione alla Camera dei deputati.

Tuttavia, in questa direzione, ci sono due fatti nuovi per quel che riguarda gli Enti: l'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli e il riordinamento dell'Ente autonomo del porto di Trieste. S'intende ricordare, infatti, che la legge 11 marzo 1974, n. 46, che istituiva il Consorzio autonomo del porto di Napoli stabilisce per la prima volta, il principio di una circoscrizione costituita, appunto, dagli ambiti portuali che vanno da Capo Miseno fino a Castellammare di Stabia. Tale circoscrizione, in altri termini, comprende otto scali: Napoli, Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia, Bagnoli, Pozzuoli e Baia.

Non siamo certamente al sistema portuale, ma è comunque un primo tentativo di rottura dello schema puntiforme dell'armatura portuale italiana che va studiato e approfondito, anche in vista della costituzione dei sistemi portuali che non potranno essere definiti soltanto astrattamente sulla carta geografica ma vanno individuati attraverso un processo di sperimentazione e di verifica anche alla luce delle esperienze straniere.

All'interno stesso dei grandi sistemi si potranno individuare « circoscrizioni funzionali » quali appunto quelli già determinati da specifici servizi obbligati, per esempio tra il continente e le isole (Civitavecchia-Sardegna, Calabria-Messina, Sicilia-Sardegna) o quelli naturalmente costituiti e non funzionanti (Venezia-Chioggia, sistema idroviario, Trieste-Monfalcone). Occorre rivolgere la nostra attenzione non solo verso uno studio dei sistemi portuali in termini geografici, ma anche in termini di funzionalità e di interessi specifici.

Il decreto del Presidente della Repubblica n. 714 del 1978 ha riordinato l'Ente auto-

mo del porto di Trieste modificando i suoi compiti per due aspetti: anzitutto, il decreto presidenziale lo rende riscossore e percettore di canoni e proventi, in luogo e con i privilegi dello Stato. È stato detto a questo proposito che tale innovazione non è completa, ma comunque questa è già una modifica rispetto agli altri Enti. Il secondo elemento interessante è l'ipotesi di una integrazione degli scali della regione Friuli-Venezia Giulia (per cui vale il discorso che ho fatto per Napoli) e l'indirizzo a partecipare e concorrere alla realizzazione di una cooperazione tra i porti dell'Adriatico del Nord, non solo verso la sponda occidentale ma anche verso quella orientale, con i porti jugoslavi, in presenza anche del trattato di Osimo e della creazione di una zona franca tra i due Paesi.

Circa la gestione finanziaria degli Enti, si può sottolineare la necessità di profonde modifiche, da apportare al sistema giuridico-amministrativo che li regge, sulla base di due importanti documenti che consiglio a tutti di leggere: la « Ricerca Mediobanca sulla finanza pubblica » riguardante il periodo 1969-75 e la « Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria degli enti » riguardante gli esercizi dal 1967 al 1972. I dati che se ne ricavano sono piuttosto drammatici. Tutte le gestioni finanziarie degli Enti sono in profondo dissesto. L'aspetto più drammatico della situazione è che la spesa per il personale è salita in alcuni casi fino all'85 per cento.

Senza entrare nel merito specifico di una analisi, che è comunque da compiere, possiamo concludere questo argomento auspicando che la materia sia regolata in maniera nuova e che sia riconfermata la necessità di una profonda riforma anche per quanto riguarda la gestione finanziaria.

L'altro capitolo della bozza di documento riguarda gli aspetti relativi alle Compagnie dei lavoratori portuali. Secondo dati abbastanza recenti, in Italia sono costituite 69 Compagnie e 8 gruppi portuali, per un totale di circa 22.000 lavoratori che nel 1976 hanno utilizzato 3.100.000 giornate lavorative e manipolato oltre 60.000.000 di tonnellate di merci. Alle Compagnie dei lavoratori portuali sono affidate, in esclusiva, secondo quanto

previsto dal codice della navigazione, le prestazioni di manodopera per la movimentazione delle merci sulle banchine e a bordo delle navi. Sotto il profilo dell'esclusiva, si pone una serie di problemi. Anzitutto, è stato rovesciato il criterio prima imperante del « cottimismo puro » attraverso il prevalere della parte fissa e garantita del salario e di un cottimo per squadra. Tuttavia, anche per questi aspetti, risaltano due questioni che vanno affrontate.

Il primo punto è la definizione del ruolo della Compagnia, indipendentemente dalle sue dimensioni, nei porti in cui essa opera come soggetto fondamentale oppure nei rapporti con altri soggetti aventi ruoli e competenze diversi. Il secondo punto sta nell'adeguamento dei tradizionali meccanismi tariffari del lavoro portuale rispetto all'evoluzione dei sistemi di imbarco e sbarco e di movimentazione a terra delle merci. Attualmente il meccanismo tariffario dei portuali è calcolato mediante la seguente formula: la giornata lavorativa base moltiplicata per il numero di lavoratori componenti la squadra diviso la resa, dà il compenso a tonnellata.

È evidente che tale meccanismo poteva andare bene quando il lavoro portuale si basava esclusivamente sulle braccia dell'uomo, ma la nascita delle nuove tecnologie rende sorpassata una formula di questo tipo. Appare indispensabile approfondire questi problemi e seguire la dinamica in atto, tenendo presente che oggi tende a ridursi il peso del fattore tradizionale legato alla quantità del tonnellaggio prodotto mediante lo sforzo fisico individuale o della squadra, mentre avanzano i nuovi fattori quali la dimensione volumetrica delle merci, i percorsi, la pericolosità e soprattutto l'utilizzazione di nuovi mezzi meccanici.

La questione principe che oggi interessa è come pervenire ad un processo che realizzi la riunificazione del lavoro portuale, nell'ambito di una gestione imprenditoriale produttiva, razionale e programmata.

A questo proposito è sufficiente valutare i mansionari dei lavoratori portuali riportati nell'appendice numero 2) per verificare gravi contraddizioni, emarginazioni, dequalificazioni, sovrapposizioni, duplicazioni

che non solo elevano i costi e i tempi ma provocano anche frustrazioni, disaffezione, fuga dai reparti operativi e assenteismo; tutti problemi che vanno risolti.

Voglio subito dire, per non essere frainteso, che questi problemi sono stati introdotti non certo per voler entrare in recinti e campi che altri soggetti gestiscono — nessuno di noi vuole sostituirsi ai sindacati — ma per fornire un'accurata documentazione e per procedere, più che sul terreno normativo o salariale, nell'analisi di un processo che va guidato nella sua dinamica in atto.

Le linee direttrici che dovrebbero caratterizzare il processo di trasformazione delle Compagnie dei lavoratori portuali dovrebbero procedere in due fondamentali direzioni: in primo luogo, l'assunzione da parte delle Compagnie del carattere di impresa di servizio (ed è bene che sia chiaro che un conto è la trasformazione in impresa con capitale e un conto è la trasformazione in impresa di servizio e non solo in una riserva del lavoro, che non è impresa), che comporta una trasformazione della struttura interna delle Compagnie, del rapporto tra tessuto associativo interno, che oggi è fortemente democratico, e la struttura tecnico-amministrativa, che non esiste o che è molto debole, e dei rapporti esterni. In secondo luogo, i nuovi criteri di valutazione del lavoro nel rapporto fra garanzie salariali e valorizzazione della produttività e della professionalità nel contesto di un soggetto cooperativo.

In questa prospettiva è necessaria una maggiore responsabilità da parte delle Compagnie. Ho parlato di processo in atto; infatti la bozza di documento analizza quattro esperienze di riassetto dei servizi portuali in atto. A Savona si è costituito un centro operativo unitario composto da un rappresentante dell'Ente autonomo del porto, che lo presiede; da un rappresentante delle Compagnie dei lavoratori portuali (a Savona, purtroppo, ce ne sono ancora due); da un rappresentante dell'utenza del porto; da un rappresentante delle ferrovie dello Stato; da un rappresentante della dogana; da un rappresentante degli autotrasportatori. Questo centro può costituire un'indicazione non soltanto teorica, visto che a Savona già funziona,

anche se ovviamente non è istituzionalizzato, ed è retto da uno statuto interno.

A Genova, il modello di erogazione dei servizi, che poggia sul binomio Consorzio-Compagnia unica, si articola su centri di programmazione e centri di operatività unitari; tra l'altro, come sappiamo, è stata eliminata la Seport, che era un'impresa pubblica.

A Venezia vi è una verifica in atto tra i lavoratori dell'Ente, la Compagnia dei lavoratori portuali e le forze sindacali per raggiungere l'obiettivo della costituzione di due commissioni unificate, la commissione commerciale e la commissione tecnico-amministrativa.

A Napoli è stato raggiunto un accordo — circa venti giorni fa — presso la Camera di commercio tra tutti gli interessati al problema della razionalizzazione dei servizi portuali per l'eliminazione delle imprese. Le imprese costituiranno un organismo sociale nei necessari tempi tecnici. Nel Consiglio di amministrazione sarà riservato, per statuto, un posto di consigliere alla Regione, uno alla Camera di commercio ed uno al Consorzio. Anche in questo caso si tende, cioè, all'unificazione delle varie imprese presenti nel porto di Napoli e alla costituzione di un soggetto unificato per quel che riguarda l'operatività.

Non si vuole certo redigere una graduatoria tra gli esempi che ho citato, ma si vuole sottolineare la necessità, non più soltanto culturale o teorica, ma concreta, di giungere alla costituzione di soggetti unificati nella gestione portuale.

A conclusione di questa essenziale e schematica documentazione sembra di poter riconfermare che è necessario procedere nella diversificazione dei momenti dell'attività portuale, affidando la fase gestionale e di organizzazione del lavoro a centri unitari che vedano la presenza e la responsabilità dei soggetti fondamentali del porto.

Sarà necessario rammentare che un altro soggetto è presente nelle strutture portuali italiane: il comandante del porto — ufficiale del corpo delle Capitanerie di porto, dipendente gerarchicamente dalla Marina militare — che ha giurisdizione su tutto il comparto marittimo ed esercita tutte le attri-

buzioni amministrative relative alla navigazione e al traffico marittimo che non siano specificatamente conferite ad altre autorità.

A questo proposito possiamo apprendere, dal lungo e importante lavoro svolto da Vito Dante Flore e dai suoi pregevoli studi sulla storia e gli interessi marittimi dell'Italia, che solo dopo la prima guerra mondiale si dette « l'avvio alla costituzione dell'Amministrazione — civile — della Marina mercantile » e che infine « nel 1979, a guerra finita, veniva aggiunto (al Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari) anche l'Ispettorato delle Capitanerie di porto, il cui personale era stato temporaneamente militarizzato per le esigenze del momento (ma che poi, come tutte le soluzioni temporanee del nostro Paese, è tuttora militarizzato . . . ».

Le funzioni della Capitaneria di porto sono di ordine tecnico, amministrativo e militare ma obiettivamente sono andate restringendosi e diversificandosi da porto a porto in relazione ai vari modelli istituzionali presenti e ancor più sono andati accavallandosi con la presenza, nelle acque portuali, di reparti della Guardia di finanza, dei Carabinieri e della Pubblica sicurezza.

Pur stimando il lavoro, a volte improbo e sempre meritevole, del personale militare e civile delle Capitanerie di porto è necessario e urgente provvedere ad una riforma di tali strumenti che li qualifichi e sciolga il nodo della loro dipendenza dalla Marina militare.

Nell'ambito delle linee prospettiche qui predisposte per dare funzionalità al sistema portuale italiano un'attenzione particolare dev'essere posta ai problemi emersi ed emergenti nel Mezzogiorno e nelle Isole, nel senso che anche la risorsa della « marittimità » venga assunta come elemento per promuovere politiche di sviluppo economico e territoriale e superare le attuali condizioni di arretratezza e di degrado. L'intervento straordinario progettato per il Mezzogiorno deve comprendere cioè anche il settore dell'economia marittimo-portuale.

Esso infatti, nel sud d'Italia, è stato caratterizzato da due processi contraddittori: l'uno, la specializzazione di alcuni grandi porti industriali interessanti essenzialmente due

componenti merceologiche del traffico, i prodotti petroliferi e quelli siderurgici, l'altro il degrado o la lenta asfissia di porti commerciali di lunga tradizione, compensata non sufficientemente dal traffico obbligato da e per le Isole e dal traffico turistico, specie nei porti del basso Adriatico (Bari e Brindisi) dove peraltro agiscono Consorzi portuali prefettizi e quindi del tutto anormali e non funzionali.

Ora si tratta, anche nell'ambito della riforma gestionale e della ristrutturazione operativa dei porti, di tenere presenti nell'attuazione dei sistemi portuali e delle eventuali circoscrizioni funzionali alcuni concetti di fondo specifici per lo sviluppo della portualità meridionale.

Essi sono in primo luogo il compito che deve essere attribuito al Mezzogiorno e alle Isole in vista del ruolo mediterraneo dell'Italia (più avanti particolarmente specificato), in secondo luogo il rapporto fra i sistemi portuali del Sud e quelli del Nord sulla base di una impostazione che individui, come già detto, nel Tirreno e nell'Adriatico due grandi canali di navigazione del nostro Paese e quindi esalti il ruolo, la funzione, l'opportunità della navigazione di cabotaggio.

Le analisi e le indicazioni fin qui proposte, al fine di affrontare adeguatamente e concretamente la riforma dell'assetto giuridico-istituzionale e dei modelli organizzativi che caratterizzano l'ordinamento portuale italiano, hanno specificatamente riguardato i grandi tempi emergenti e quelli che durante lo svolgimento dell'indagine si sono rivelati come i più complessi e distorti; tuttavia è bene ricordare che altri temi collaterali rivestono altresì importanza e vanno quindi raccordati o ridisegnati nel processo riformatore.

Essi sono quelli dei servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio delle navi, degli uffici doganali, di tutti i servizi ausiliari e tra questi le agenzie marittime, degli spedizionieri e dei raccomandatori marittimi. Si tratta, in sintesi, di tutta la gamma dei servizi alla nave e alla merce che trova nel porto la centralità operativa e che quindi va opportunamente raccordata ai modelli istituzionali e organizzativi dei porti.

Il trasporto marittimo tuttavia non si esaurisce con il trasporto puro e semplice della merce da un punto all'altro; esso ha necessità, alle due estremità (nei porti), di servizi che lo collegano e coordinano con gli altri modi di trasporto e in questa fase, oltre che la strumentazione intermodale, agiscono ancora i servizi ausiliari.

La funzionalità del sistema portuale italiano è composita e dipende anche da questi fattori che pertanto non potranno essere lasciati nella ricerca e nell'affermazione di un nuovo ordinamento dei porti e dell'intero impianto del trasporto nazionale.

I problemi dell'organizzazione portuale e della circolazione marittima investono una molteplicità di discipline e di interessi economici, giuridici, tecnici, territoriali e peraltro questi campi non sono restringibili all'area nazionale ma trovano la loro collocazione, o quanto meno un rapporto, nel piano della politica, del diritto, e delle strategie internazionali.

Ne consegue che sia le analisi che i giudizi sulle congiunture economiche-marittime dell'Italia chiedono di essere collocate nella prospettiva del Mediterraneo che, pur qualificandosi a livello mondiale con soli due grandi attrezzature portuali, resta pur sempre una delle aree più navigate e trafficate del pianeta; in essa il nostro Paese rappresenta la quinta nazione del mondo in termini di produzione di carichi marittimi.

La fisionomia fondamentale del quadro economico-marittimo mediterraneo, composita e interessata da una accelerata evoluzione sia dei traffici che del loro svolgimento, è la risultante dei traffici di oltre 20 paesi in comunicazione tra loro e con due importanti aree economiche, quella dell'Europa occidentale e quella del Medio Oriente nonchè dell'Africa settentrionale e, seppure con rapporti diversi, innestata nelle grandi rotte orientali e atlantiche.

Anche per questi motivi sembra ormai urgente e necessario che il Parlamento affronti la questione marittimo-portuale sotto i suoi vari profili e se in questa indagine si sono privilegiati i temi portuali (legislativi, gestionali, economici) restano, e vanno raccomandati all'attenzione del legislatore, gli altri che

si riferiscono all'economia dei trasporti e degli scambi internazionali, alla programmazione economica e territoriale, alla geografia delle comunicazioni (è necessario rintracciare le grandi direttrici delle comunicazioni: lo impongono i grandi processi di sviluppo planetario e le profonde trasformazioni economiche, sociali e politiche in atto), al diritto del mare e della navigazione e alla scienza e alla tecnica delle costruzioni e riparazioni navali.

Al di là quindi di troppo sbrigative analisi, di decadenti panegirici e di difese d'ufficio è compito primario del Parlamento contribuire affinché la questione marittimo-portuale italiana emerga completamente da un periodo oscuro determinato da ritardo culturale, da arretratezza della scienza giuridica, da insipienza nel campo dell'economia e della tecnica, da burocratismo e corporativismo, da occasionale e distorta volontà politica.

Soltanto così sarà possibile prospettare anche un progetto di ordinamento comunitario delle comunicazioni marittime del Mediterraneo che si collochi come punto di raccordo nella nuova divisione internazionale del lavoro e della tecnologia e come anello per la costruzione di un nuovo ordine economico internazionale che deve poggiare sulla uguaglianza tra paesi industrializzati, produttori di beni complessi e paesi emergenti, produttori di materie prime.

Un tale disegno, che persegue obiettivi di pace e di sviluppo della sicurezza economica e sociale tra le nazioni e i popoli del Mediterraneo, propone che la ragione di scambio diventi l'elemento di riequilibrio tra economie sviluppate ed economie emergenti in maniera che la divisione internazionale delle competenze, l'equilibrio programmato delle specificità economiche produttive e commerciali divengano il presupposto fondamentale per ridurre sprechi e avviino la redistribuzione delle risorse e del lavoro.

L'Italia è uno dei paesi più interessati ad un nuovo ordine economico internazionale sia per le sue caratteristiche di paese trasformatore di materie prime altrui e quindi necessitato a rimanere un mercato aperto sia perchè nell'area economica europea è il paese che più soffre, all'interno del suo si-

stema, la crisi dei rapporti tra paesi sviluppati e paesi in via di sviluppo. Crisi che sempre più appare una delle contraddizioni principali del mondo contemporaneo e che già ha portato al decadimento e alla rottura dell'ordine economico e monetario disegnato alla fine del secondo conflitto mondiale.

Per questo è necessario affrontare una politica mediterranea relativa al settore delle comunicazioni marittime che parta da una riflessione nazionale e da una proposta di ampio rinnovamento e riforma per poter fronteggiare i nuovi sviluppi internazionali.

Nel quadro sinteticamente delineato per un processo di incontro tra realtà europea e realtà dei paesi nord-africani e medio orientali, perseguendo l'obiettivo della cooperazione e dello sviluppo degli scambi economici, commerciali e tecnologici, due grandi gruppi di problemi andranno impostati e affrontati anche in relazione ai nuovi impegni europei dell'Italia.

Sotto il profilo amministrativo i regimi doganali hanno da sempre rappresentato uno strumento protezionistico di un paese per equilibrare la propria collocazione sui mercati internazionali.

La politica doganale di ogni singolo paese o raggruppamento di paesi (CEE, paesi dell'Est, paesi d'oltremare, ecc.), viene attuata nella visione dei propri interessi tendenti esclusivamente a favorire l'espansione della propria economia.

Tale politica, oggi, viene realizzata dai singoli paesi o raggruppamenti di paesi più forti stipulando accordi unilaterali con le nazioni meno avanzate economicamente. A ciò si aggiunga la diversità di normative e di procedure doganali esistenti tra paesi e paese.

La CEE realizza la sua politica attraverso contingenti tariffari, regimi doganali, trattamenti daziari e attraverso questi strumenti formula accordi con i diversi paesi.

L'unificazione in un unico trattato e in un unico accordo significherebbe un passo avanti formidabile per una politica multilaterale e di cooperazione quanto meno a livello dell'area mediterranea. L'unificazione delle procedure doganali, la loro semplificazione e il controllo comunitario portereb-

be peraltro a svelare tasse e tangenti che molto spesso gravano sulle merci oggetto di trattati senza che una delle parti lo sappia.

L'Italia, in particolare, la cui posizione è al centro del sistema considerato e fortemente impegnata nel trasporto marittimo anche in nome e per conto di utenti stranieri, attraverso la funzionalizzazione dei propri scali e la loro efficienza produttiva, può oggettivamente portare un contributo determinante.

Infatti il regime doganale e la sua funzionalità è strettamente interconnesso alla funzionalità degli scali portuali quali punto di concorso nell'uso delle infrastrutture da parte di tutti i paesi considerati per il flusso in entrata e in uscita delle merci.

Questo problema coinvolge questioni nazionali di grande importanza sotto vari profili che implicano sia la programmazione economica generale sia quella più specifica della collocazione della flotta sui mercati; ma i due aspetti fondamentali riguardano i problemi di rapporto dello Stato e delle nazioni associate rispetto a *conferences*, armamento libero (*outsiders*) e bandiera ombra e quelli della sicurezza navale, dei diritti di navigabilità e di pesca e della tutela dei diritti del personale marittimo imbarcato.

Per il primo aspetto dovrebbe essere perseguito l'obiettivo comune di arrivare alla elaborazione di un piano di rientro delle bandiere che solcano il Mediterraneo entro le convenzioni stipulate dal paese cui appartiene l'armatore e di converso alla pattuizione di contromisure comuni di boicottaggio.

Per il secondo occorre perseguire la elaborazione di normative comunitarie sia per i diritti di navigabilità che di pesca e per altro verso la definizione di un codice di lavoro marittimo comune anche se derivato da diverse normative e diversi assetti salariali.

È sembrato utile accennare, alla fine della esposizione, anche a problemi di ordine più generale perchè oggi è necessario sapere che i grandi processi di sviluppo, le incommensurabili trasformazioni economiche, sociali, culturali e politiche, le profonde aspirazioni

di giustizia, di pace e di benessere richiedono a tutti, ma in modo particolare a chi governa la politica, l'economia e la scienza, intelligenza, rigore e fantasia.

Anche nel settore in questione intelligenza, rigore e fantasia devono agire poichè sempre più appare necessario ritracciare le grandi direttrici delle comunicazioni e del trasporto mondiale, individuare e costruire le necessarie infrastrutture, realizzare i nuovi mezzi operativi e infine adeguare o reinventare i reticoli legislativi e gestionali.

P R E S I D E N T E. Ringrazio vivamente il senatore Federici per il lavoro cui si è sobbarcato predisponendo la bozza del documento finale dell'indagine, sulla quale dichiaro aperta la discussione.

T O N U T T I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, desidero premettere al mio intervento un aperto apprezzamento per l'opera svolta, in particolare, dal senatore Federici, che si è assunto il non facile compito di stendere la bozza di documento conclusivo. Se esprimerò qualche riserva ciò sarà — penso sia bene sottolinearlo — in termini costruttivi, perchè conosco le difficoltà che un lavoro del genere richiede.

Presidenza del Vicepresidente OTTAVIANI

(Segue T O N U T T I). La bozza del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano può essere divisa, a mio giudizio, in tre parti. La prima assume la fisionomia di un'introduzione e di un approccio alla vasta e complessa tematica portuale, anche dal punto di vista storico, con affermazioni che possono essere condivise, pur con qualche precisazione su alcuni dati riportati (precisazioni che potranno essere introdotte in sede di revisione finale del documento stesso). La seconda costituisce una relazione sullo svolgimento dell'indagine e riporta sinteticamente le posizioni e le valutazioni delle parti interessate esposte nelle audizioni (dai resoconti stenografici, però, si potrà

desumere la valutazione complessiva degli enti, istituzioni ed organizzazioni sentiti). In questa parte trova posto anche la puntualizzazione delle tematiche principali emerse dalle audizioni stesse, quali quelle riguardanti l'assetto giuridico-istituzionale, l'organizzazione del lavoro, nonché i modi e le funzioni dei vari soggetti in rapporto alle nuove tecnologie, i costi, le relazioni portoeconomia e porti-territorio, il quadro infrastrutturale dei collegamenti nazionali ed internazionali.

In questa seconda parte vengono riportate le posizioni — si presume degli interpellati — su alcuni temi di fondo; posizioni molte volte unanimi, recanti rilievi critici sull'organizzazione degli enti portuali, sulla classificazione dei porti, sulle tasse portuali, sul coordinamento della politica dei trasporti, sulla decasualizzazione, sull'anacronismo, rispetto alle nuove esigenze, dell'attuale assetto delle Compagnie portuali, sulla pletoricità degli organici e sulla mancanza di mobilità, sulla riconsiderazione di alcuni istituti contrattuali; e posizioni qualche volta contrastanti, come ad esempio il giudizio sul ruolo delle autonomie funzionali. In qualche parte viene inserita un'elencazione, con riferimento ad alcune norme legislative, riguardante la classificazione dei porti, i porti amministrati direttamente dallo Stato, le Aziende mezzi meccanici, gli Enti portuali, le tasse portuali, le autonomie funzionali, eccetera. Tale elencazione, a mio giudizio, come quella riguardante il quadro generale di riferimento della organizzazione portuale, dopo opportune precisazioni in relazione sia alla sua non completezza sia a qualche inesattezza, potrebbe più opportunamente essere riportata in un'apposita appendice.

Mi sembra carente la parte riguardante i costi, proprio in relazione al mancato coordinamento descrittivo con i tre quadri di riferimento riportati e riguardanti il confronto di costi e valori tra porti italiani, mediterranei e nord-europei in relazione alla resa media giornaliera, al costo medio imbarco-sbarco, al salario medio dei lavoratori portuali, alla presenza media mensile, ai raffronti tra composizione delle squadre e rese per turno nel settore del traffico contai-

nerizzato tra i diversi porti italiani, europei e mondiali, e all'analisi dell'incidenza media dei maggiori oneri derivanti alla nave e alle merci dai disservizi portuali italiani. Penso sia utile, proprio nel capitolo « costi », riprendere descrittivamente i dati e le comparazioni che emergono dalle tabelle allegate.

Riporterei pure, in appendice, l'elencazione dei 144 porti classificati dal Ministero della marina mercantile; così come mi sembra carente l'appendice n. 1 riguardante il settore merceologico, il capitolo riguardante il quadro infrastrutturale dei collegamenti nazionali ed internazionali. Non esiste una valutazione sulle realtà portuali estere visitate dalla Commissione, tranne un accenno fugace; mentre tale valutazione potrebbe essere utile per un giudizio comparativo almeno su alcuni temi, come quelli del lavoro portuale e dell'ordinamento delle gestioni.

Ma è la terza parte della bozza del documento conclusivo che assume rilievo politico per le valutazioni che vengono fatte, giustamente, molte volte, in maniera problematica, e sulle quali è necessario un confronto. Siccome questa parte va sotto il titolo di « Relazione sulla visita a 13 scali internazionali » cercherei, sul piano di una più chiara impostazione sistematica, di enucleare le parti che riguardano la descrizione di alcune particolari situazioni portuali (che nel testo sono indicate come emblematiche) per includerle nella seconda parte; oppure di modificare il titolo della terza parte per fare della stessa la conclusione propositiva, pur in termini problematici, del documento.

Nella bozza di documento si afferma che, come dato generale, « l'assetto istituzionale dei singoli porti ne ha condizionato l'efficienza, la produttività e lo sviluppo » e che « l'esistenza di Enti portuali, secondo la concezione tradizionale, ha sviluppato fattori di rigidità e di pesantezza nella gestione delle attività portuali, le quali per converso erano e sono investite da profondi mutamenti tecnologici, aziendali e sociali ».

Al contrario, « dove si sono create le Aziende dei mezzi meccanici e queste si sono ricordate con le capacità imprenditoriali delle Compagnie dei lavoratori portuali il porto

ha fruito di snellezza operativa e di contenimento dei costi con conseguenti benefici ».

Da ciò l'esigenza di trasformare radicalmente gli enti e, di conseguenza, la prima affermazione propositiva: « appare necessario diversificare il momento dell'indirizzo programmatico e di controllo pubblico dalla fase più propriamente gestionale da affidare ad organi imprenditoriali che vedano presenti i soggetti fondamentali del lavoro e del servizio portuale: i poteri amministrativi pubblici, le Compagnie lavoratori portuali, gli operatori pubblici e privati dell'intero ciclo del trasporto ».

La bozza riconosce che la compartecipazione dell'iniziativa privata nelle attività portuali, pur nel quadro dei controlli pubblici e delle prerogative della Compagnia lavoratori portuali, « è un nodo cruciale da sciogliere » e fa un accenno alla necessità di superare l'istituto della concessione.

Dopo aver descritto le situazioni esistenti a Livorno e a Ravenna (mi richiamo alle pagine 40-42 della bozza), si ipotizza la creazione di uno strumento pubblico di programmazione e di controllo, di costruzione e manutenzione delle opere, di tutela e di vigilanza, compartecipe alla gestione negli organi imprenditoriali. Oltre a questa impostazione viene sottolineata la necessità di affrontare la problematica dei sistemi portuali, i problemi dell'ordinamento giuridico-amministrativo degli Enti e della loro autonomia finanziaria nonché, proprio per garantire « un governo globale e certo della dinamica in atto » si sottolinea la necessità di « procedere anche alla ristrutturazione degli assetti operativi e quindi di affrontare il problema del servizio e dell'organizzazione del lavoro » problema che investe sì gli Enti, ma anche le Compagnie lavoratori portuali.

È necessario di fronte all'evolversi delle tecniche di trasporto pervenire ad un « processo che realizzi la riunificazione del lavoro portuale, nell'ambito di una gestione imprenditoriale produttiva, razionale e programmata ».

In questo campo la bozza prevede che dovrebbe realizzarsi un processo di trasformazione delle Compagnie lavoratori portuali

verso due fondamentali direzioni: 1) l'assunzione del carattere d'impresa che comporta una trasformazione nella struttura interna e nei rapporti esterni delle Compagnie; 2) i nuovi criteri di valutazione del lavoro nel rapporto fra garanzie salariali e valorizzazione della produttività e della professionalità. Ed è in questo quadro che si auspica « una maggiore responsabilità delle Compagnie nella direzione delle operazioni portuali a livello di banchina, nell'organizzazione del lavoro e nei controlli amministrativi »; questa maggiore responsabilizzazione delle Compagnie lavoratori portuali deve essere uno dei cardini della riforma delle gestioni. Particolare interesse assumono le iniziative in alcuni grandi porti (come Savona, Genova, Napoli, Venezia), per il riassetto dei servizi portuali, mentre si sta approfondendo anche il tema e l'ipotesi di un Ente unico.

A mio giudizio si deve partire da queste proposte operative indicate nella bozza di documento per fare un discorso più ampio.

La prima osservazione è che, nella complessa e vasta problematica emergente dall'attuale organizzazione portuale italiana, non è possibile prevedere azioni di riforma che non siano globali, cioè che non comprendano tutti gli aspetti dell'attività portuale. E questi aspetti, a mio avviso, comprendono non soltanto la programmazione portuale, ma anche i rapporti tra Stato e Regione, i sistemi portuali, la classificazione dei porti, l'assetto degli Enti portuali, le gestioni ed il lavoro portuale, la politica tariffaria, le tasse portuali, i servizi dello Stato (dogane, ferrovie) il demanio marittimo, l'azione degli agenti marittimi e degli spedizionieri, le linee di navigazione.

Ogni scelta innovativa in un settore di quelli indicati ha una immediata correlazione con gli altri settori, con il pericolo di aggravare l'attuale situazione dei porti qualora si affrontasse soltanto un settore particolare.

Bisognerà quindi, forse, nel documento conclusivo dell'indagine, dare un giudizio anche sulla iniziativa riguardante le norme in materia di programmazione portuale, già approvate dalla Camera e all'esame, in seconda lettura, al Senato.

Questo giudizio deve riguardare l'opportunità sia di affrontare parzialmente il tema della riforma portuale, sia di integrare la normativa proposta in relazione ad alcuni temi: 1) rapporto tra Stato e Regioni nel settore della programmazione portuale in presenza di leggi dello Stato che indicano già una suddivisione di competenze (porti di 1ª e 2ª categoria, I classe, di competenza dello Stato, dalla II classe in poi di competenza delle regioni, — articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 —). Questo rapporto sembra essere chiarito dall'articolo 11 del disegno di legge sulla programmazione portuale dove si prevede che le Regioni marittime elaborino un proprio piano regionale dei porti in conformità con il piano nazionale e come sua articolazione. Dico sembra perchè resta aperto il rapporto tra Regioni ed Enti portuali le cui leggi istitutive prevedono fra le diverse competenze, quella di elaborare i piani regolatori portuali ed il piano di utilizzazione delle aree. Ma è chiaro che se queste competenze venissero assorbite dalle Regioni (cosa che potrebbe, a mio giudizio, avere valore positivo per il rapporto esistente tra porto e territorio nel quadro s'intende della programmazione nazionale dei porti) dovrebbe essere approfondita la proposta, fatta nella bozza del documento, che indica la necessità di diversificare il momento dell'indirizzo programmatico e di controllo pubblico dalla fase più propriamente gestionale degli Enti.

Questa competenza programmatica (che dovrebbe essere preminente) sarebbe vanificata se non si chiariscono le competenze relative ai poteri di elaborazione dei piani regolatori e quindi il rapporto, tra Enti (come organi dello Stato) e le Regioni.

È da chiarire la portata giuridica dei piani regionali dei porti, come articolazione del piano nazionale dei porti, sulla pianificazione sottostante. Rapporti che non possono essere soltanto di natura astratta, ma comportano precise indicazioni di poteri. Basta soffermarsi soltanto sul penultimo comma dell'articolo 10 del disegno di legge secondo cui le previsioni di piano nazionale (e quindi regionale) in ordine alle acquisizioni delle aree e dell'esecuzione delle opere equivalgono a

dichiarazione di pubblica utilità, per capire che il piano nazionale dei porti (e quindi il piano regionale come sua articolazione) è un vero e proprio piano regolatore del porto o dei porti.

Queste osservazioni si collegano strettamente ad un secondo aspetto che dovrà essere maggiormente approfondito, ed è quello dei sistemi portuali. Tale aspetto è strettamente connesso sia alle linee di sviluppo della programmazione nazionale dei porti, sia al discorso sulla struttura e sulla funzione degli Enti portuali. Bisognerà pertanto dare un giudizio esplicito sulla scelta della istituzione dei sistemi portuali che non potranno — come ben dice la bozza di documento — essere definiti astrattamente, nè essere una individuazione schematica o semplicemente geografica. Il problema principale riguarda, a mio giudizio, l'aspetto giuridico-istituzionale dei sistemi portuali e di questo non si fa cenno nè nella bozza del documento conclusivo, nè nel disegno di legge sulle norme per la programmazione portuale.

Risulta chiaro che il problema non viene risolto con l'istituzione delle conferenze organizzative portuali. Nel momento in cui si affronta una riforma, questo tema dovrà avere delle risposte concrete.

La stessa proposta fatta nella bozza circa la trasformazione degli Enti in strumenti promozionali, di programmazione e di controllo dotati di autonomia, diversificati dalla fase più propriamente gestionale, potrebbe assumere un significato veramente innovatore, se si allargasse la competenza programmatica e promozionale a livello almeno regionale, dove si ritiene di attuarla e dove esista già un Ente portuale, con una articolazione periferica gestionale autonoma delle singole realtà portuali esistenti nell'ambito territoriale regionale.

Sul piano legislativo, come è stato ricordato, esiste già una norma, sia pure programmatica, nel decreto del Presidente della Repubblica n. 714 del 1978, riguardante il porto di Trieste che rinvia ad una legge la trasformazione dell'Ente portuale in vista di una integrazione degli scali del Friuli-Venezia Giulia e nel disegno di legge sulla pro-

grammazione portuale, invece, non si parla di eventuale organizzazione sistematica dei porti e se da una parte si prevede (articolo 2) il parere obbligatorio del Comitato nazionale dei porti sulle proposte relative alla creazione, fusione, trasformazione o estinzione di enti autonomi di gestione portuale, nonché sulle modifiche attinenti alla loro circoscrizione territoriale, dall'altra (all'articolo 10) si prevede che il piano nazionale dei porti indichi la scelta del ruolo dei porti e determini l'ambito territoriale dei porti in relazione alle loro esigenze di sviluppo, ai collegamenti viari, ferroviari, idroviari, eccetera. Il concetto è sempre quello del porto tradizionale, non si affronta il tema della integrazione e della specializzazione. Soltanto all'articolo 11, come già accennato, si parla di piano regionale dei porti, ma il problema è visto solo da un punto di vista urbanistico (con le perplessità che ho prima indicato) ma non si affronta il problema dal punto di vista istituzionale. Ora, invece, è necessario che nel momento in cui si affronta il tema della riforma, pur se soltanto a livello di strumento di programmazione, venga affrontato, a mio giudizio, anche il tema dei sistemi portuali. E tornando su quanto già accennato, cioè sulla proposta fatta nella bozza del documento, di una nuova struttura degli Enti portuali, questa non potrà essere affrontata completamente se non si dà una risposta anche al tema istituzionale dei sistemi portuali a base regionale quando il piano nazionale dei porti preveda la loro costituzione. I problemi infatti della programmazione, degli investimenti, dell'articolazione delle specializzazioni, della costruzione delle opere, dell'attività promozionale, dell'attuazione dello stesso piano regionale dei porti, potrebbero essere affrontati riportando ad unità la conduzione attuativa delle linee programmatiche, pur nella diversità delle autonomie gestionali.

Quindi la proposta contenuta nella bozza di documento non potrà essere affrontata se non nel quadro di una risposta sulla attuazione dei sistemi portuali a livello regionale.

Ma che il problema della riforma dell'ordinamento portuale debba essere affrontato nella sua globalità emerge anche quando si

affronta il discorso delle autonomie finanziarie degli enti portuali. Le innovazioni sul piano della gestione finanziaria degli enti — gestione che necessita di profonde modifiche, come dice la bozza del documento — possono essere affrontate nel quadro della riforma dell'ordinamento degli Enti portuali.

Se venisse accettata la suddivisione tra ente programmatore, di vigilanza, di promozione e struttura gestionale a livello imprenditoriale, dovranno essere precisate le fonti di finanziamento per rendere le singole gestioni veramente autonome. Le esperienze di Savona, Genova, Napoli e forse Venezia (riportate nell'ultima parte della bozza su cui ritornerò) potrebbero essere indicative per le future scelte. Nelle stesse Livorno e Ravenna dovrebbe essere affrontato il rapporto fra strumento pubblico di programmazione, di promozione e controllo (che non esiste) e organi imprenditoriali di gestione esistenti. Il gettito della gestione vera e propria (tariffe per la manipolazione delle merci, magazzinaggio, trasporti all'interno del porto) dovrebbe coprire anche gli investimenti nei mezzi mobili e di movimentazione mentre gli investimenti sulle strutture portuali fisse, le manutenzioni ordinarie e straordinarie delle stesse, le attività promozionali dovrebbero far capo all'ente programmatore che dovrebbe essere dotato di entrate regolari (straordinarie e ordinarie).

Si pone il problema dei fondi di dotazione, della devoluzione di entrate statali collegate a servizi prestati, delle concessioni demaniale, delle operazioni finanziarie per investimenti fissi che dovrebbero essere di competenza dell'ente programmatore e di controllo.

Ma il problema più importante nel quadro di una logica riformatrice è quello riguardante il lavoro portuale. Non si può affrontare solo una problematica programmatoria (vedi disegno di legge approvato dalla Camera) se non si affronta, con la riforma degli Enti portuali, anche i temi del lavoro portuale e ciò in relazione alla presenza di una pluralità di ruoli e competenze e all'evolversi dei sistemi di sbarco e imbarco e di movimentazione a terra delle merci, nonché in relazione alla definizione delle tariffe.

Esiste una logica nell'esposizione fatta nella bozza del documento: gli Enti portuali vengano trasformati in enti programmatori, promozionali e di controllo; la gestione delle operazioni portuali assuma netto carattere imprenditoriale, le Compagnie dei lavoratori portuali assumano carattere di impresa. In questa prospettiva — dice testualmente la bozza — una maggiore responsabilità delle Compagnie nella direzione delle operazioni portuali a livello di banchina, nell'organizzazione del lavoro e nei controlli amministrativi deve essere uno dei cardini della riforma delle gestioni.

Senza entrare nel merito dell'attuale, complessa struttura giuridica delle Compagnie portuali, è evidente che è necessario chiarire esattamente in questa proposta quale è il soggetto che ha responsabilità della gestione delle operazioni portuali, gestione che deve rimanere pubblicistica.

Mi sembra di cogliere una certa contraddizione tra quanto esposto a pagina 38 della bozza, quando si afferma l'esigenza di diversificare negli Enti portuali il momento dell'indirizzo programmatico e di controllo pubblico dalla fase più propriamente gestionale da affidare ad organi imprenditoriali che vedano presenti i soggetti fondamentali del lavoro e del servizio portuale (i poteri amministrativi — ma gestiti da chi? — le Compagnie lavoratori portuali, gli operatori pubblici e privati dell'intero ciclo del trasporto) con quanto riportato a pagina 53 quando, nell'auspicare l'assunzione del carattere di impresa da parte delle Compagnie lavoratori portuali, si afferma che uno dei cardini della riforma delle gestioni riguarda una maggiore responsabilità delle Compagnie lavoratori portuali nella direzione delle operazioni portuali a livello di banchina, nell'organizzazione del lavoro e nei controlli amministrativi. Da una pluralità di soggetti interessati alla gestione portuale, come indicato a pagina 38, mi sembra si riconduca ad unità prevalente di imprese (identificate nelle Compagnie lavoratori portuali) la gestione portuale con compiti che fra l'altro non sono propri dell'impresa, in quanto tale, come quelli riguardanti i controlli amministrativi. Non vorrei aver capito male, ma si propone di concentrare nelle

Compagnie lavoratori portuali compiti di controllo e di garanzia del servizio che sono propri dell'ente pubblico. L'unificazione gestionale, quindi, dovrebbe avvenire fuori dell'Ente portuale a livello di Compagnie lavoratori portuali che assumerebbero, una volta radicalmente trasformate, il ruolo della impresa unica, penso di natura pubblica, assorbendo anche le funzioni e i ruoli oggi esercitati dall'Ente portuale o dalle Aziende mezzi meccanici a livello gestionale.

Dovrebbero restare immutate, giacché non se ne fa cenno, le competenze esclusive riguardanti la manodopera prevista dall'articolo 110 del codice della navigazione. Si instaurerebbe, quindi, un rapporto nuovo tra soggetto che gestisce il porto ed il lavoratore, rapporto nuovo che sostanzialmente trasformerebbe il lavoratore in imprenditore, con compiti pubblici, ed in posizione di sostanziale « riserva » o si potrebbe dire di monopolio.

Le perplessità per questa soluzione (al di là di un necessario approfondimento della portata giuridica di queste innovazioni alla luce della dottrina e della giurisprudenza) riguardano prima di tutto un chiarimento esatto di quello che nella bozza si vuol dire in relazione alle contraddizioni che possono emergere se non vengono spiegati i termini della proposta. Sul piano del merito, inoltre, è importante dare una valutazione sulle capacità imprenditoriali delle Compagnie lavoratori portuali specialmente nei grandi porti, alla luce dell'esperienza delle stesse Compagnie portuali che, come dice il documento, « per molti versi sono rimaste atardate e incapaci di dare risposte organiche ». Bisognerà, inoltre, chiarire il rapporto tra Ente portuale e le sue funzioni di programmazione e di promozione, oltre che di controllo, con i soggetti (o il soggetto) di gestione e questo rapporto riguarda anche il problema dei costi di gestione, delle tariffe, dei costi di manutenzione, degli investimenti, del personale degli Enti attualmente occupato nella gestione; resta pure aperto il rapporto con i privati (bisognerà chiarire cosa vuol dire superare l'istituto della concessione non solo in relazione all'attuale articolo 11 del codice della navigazione, ma

anche in relazione alle concessioni demania-
li che di solito prevedono non solo la corre-
sponsione di un canone, ma anche impegni
di investimenti e la reversibilità finale al de-
manio).

Quello che è necessario affermare, comun-
que, è che il nodo della produttività dei no-
stri porti, al di là dei problemi di program-
mazione dello sviluppo, degli investimenti
nei porti e nelle infrastrutture a monte dei
porti, della specializzazione dei singoli scali
in una visione sistematica e istituzionalizza-
ta, almeno a livello regionale, sta nel lavoro
portuale e che un disegno di riforma non sa-
rebbe tale se non venisse affrontato, global-
mente, con i temi della programmazione e
dell'ordinamento degli Enti portuali e de-
gli investimenti, anche il problema delle ge-
stioni.

Il punto cruciale sta nel rapporto tra Enti
portuali e i diversi soggetti che agiscono nel
porto ed in particolare le Compagnie lavoro-
ritori portuali.

Proprio alla luce di quanto affermato nel-
la bozza del documento (pagine 39-40), quan-
do si dice che « l'accordo di principio sulla
necessità e l'urgenza della riforma diviene
arduo e difficile non appena si entra nel me-
rito non tanto dell'ipotesi di nuove formule,
ma della loro estrinsecazione nelle varie real-
tà portuali » e quando si afferma più oltre
che « appare dunque estremamente perico-
loso forzare una realtà portuale tanto diver-
sificata entro un ipotetico modello unifor-
me » anche se « è necessario definire un
quadro politico-strutturale e linee di princi-
pio comuni », sarebbe utile approfondire le
esperienze sul riassetto dei servizi portuali
oggi in corso in alcuni grandi porti.

Queste esperienze portano a intravedere
la tendenza ad istituire punti di coordina-
mento operativi (chiamati diversamente) tra
Enti portuali e gli altri soggetti operanti nel
porto, ed in particolare, le Compagnie lavoro-
ritori portuali per programmare gli inter-
venti ritenuti utili o necessari in relazione al-
le attività di gestione, per coordinare il mo-
mento della programmazione con quello del-
la sua attuazione attraverso l'utilizzo con-
giunto delle capacità professionali sia del-

l'Ente che delle Compagnie lavoratori por-
tuali, e per determinare il costo e quindi la
tariffa, per coordinare la gestione degli or-
meggi, delle attrezzature fisse e mobili del-
l'Ente, l'assegnazione delle squadre delle
Compagnie lavoratori portuali; per affron-
tare i rapporti tra soggetti erogatori di ser-
vizi e utenza (vedi esperienze di Savona,
Genova, Venezia e ultimamente Napoli).

Sarebbe utile approfondire queste espe-
rienze per proporre, proprio in relazione al-
la complessità del problema e alla diversità
delle situazioni, la istituzionalizzazione di
queste procedure, rendendole obbligatorie,
rispetto alle decisioni che gli organi preposti
dovranno prendere sul piano tariffario e
rendendo vincolanti le decisioni program-
matorie sul piano gestionale.

Quindi, la proposta contenuta nella boz-
za a pagina 57, che si muove su questa li-
nea, dovrà essere coordinata con quelle pre-
cedenti già ricordate e resa più esplicita sul
piano concreto.

Ma nel momento in cui si conclude una
indagine sul sistema portuale italiano, mi
sembra importante soffermarsi, proprio in
relazione alla complessità delle gestioni e
alla loro influenza sulla produttività e sui
costi, su di una descrizione delle diversità di
competenze e di trattamento tra i diversi
porti in determinati settori. Non è pensa-
bile, infatti, proporre conclusioni operative
sul piano di una riforma globale se non
vengono riviste e portate a discipline omoge-
nee alcune strutture operative e alcuni isti-
tuti giuridici.

Circa le tasse portuali, per esempio, si ri-
scontra che la tassa supplementare di anco-
raccio esiste solo nei porti di Genova, Na-
poli, Venezia e Trieste ed è devoluta agli
Enti portuali; la tassa sui passeggeri esiste
solo nei porti di Genova, Napoli, Trieste (in-
teramente devoluta agli Enti portuali a Ge-
nova e a Trieste e devoluta al cinquanta per
cento all'Ente portuale di Napoli), la tassa
sulle merci sbarcate ed imbarcate esiste nei
porti di Genova (con possibilità di addizio-
nali del dieci per cento), Venezia, Napoli,
Civitavecchia, Trieste, Savona-Vado, Palermo

ed anche Livorno e Brindisi (agli Enti portuali va un'aliquota e all'erario un'altra parte della tassa). La tassa sui carri ferroviari è prevista solo nei porti di Genova e Napoli; la tassa sugli automezzi solo a Genova ed è devoluta agli Enti portuali.

Altri proventi riguardano contributi ordinari dello Stato in misura molto diversa per rimborso spese sostenute per la manutenzione, illuminazione, pulizia specchi d'acqua e banchine. Per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere marittime e portuali si provvede attraverso convenzioni con il Ministero dei lavori pubblici. Per Genova e Napoli provvedono direttamente gli Enti senza convenzioni, ma con contributi forfettari dello Stato.

Alcuni porti hanno contributi obbligatori a carico di comuni, province, regioni (solo nel caso, per queste ultime, di Trieste, Napoli e Palermo) o delle Camere di commercio e dello Stato (Trieste, Napoli).

Gli impianti per lo sbarco dei prodotti petroliferi sono normalmente costruiti e gestiti da società private, ma a Genova il porto è stato costruito ed è gestito direttamente dal Consorzio

Nei porti amministrati dallo Stato la gestione dei servizi ferroviari è di competenza delle Ferrovie dello Stato, le strade, parchi, e così via, sono finanziati dalle competenti amministrazioni, i terminali traghetti sono gestiti da privati e da cooperative. Nei porti amministrati dagli enti portuali l'esecuzione delle opere ferroviarie nell'ambito dei porti è eseguita dalle Ferrovie dello Stato o dal Genio civile opere marittime a proprie spese. A Trieste solo dal Genio civile opere marittime.

La manutenzione degli impianti ferroviari è dovunque effettuata dalle Ferrovie dello Stato e dagli uffici del Genio civile opere marittime. A Trieste viene eseguita direttamente dall'Ente in accordo con le Ferrovie dello Stato che rimborsano il 75 per cento delle spese sostenute dall'Ente, con un massimo annuale.

Il servizio manovre ferroviarie è affidato agli enti portuali nei porti di Genova, Napoli, Savona. A Trieste, l'Ente gestisce ed anche

riscuote per conto dell'amministrazione ferroviaria le tariffe di trasporto. A Venezia, Palermo e Civitavecchia il servizio manovre ferroviarie è svolto dall'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Dove esistono gli Enti, questi hanno il compito di amministrare i beni del demanio marittimo, ivi compresi i magazzini, ed incassano i canoni di concessione.

Gli Enti provvedono alla gestione dei mezzi meccanici fissi di banchina mediante proprio personale. I mezzi mobili appartengono quasi totalmente a privati. Gli Enti stabiliscono le tariffe e le modalità di utilizzazione. La conduzione dei servizi è affidata alle Compagnie portuali. A Venezia e a Trieste, però, parte dei mezzi mobili è manovrata da personale dell'Ente portuale e a Trieste è di proprietà dell'Ente

Anche nel servizio reso alle merci ci sono disparità. Le operazioni a bordo si svolgono sotto la competenza del vettore marittimo. Alle operazioni di terra, compreso il magazzinaggio e la consegna, provvedono nei porti di Venezia e di Trieste gli Enti portuali; a Genova, fino a poco tempo fa, una impresa a capitale pubblico.

Ma a Genova l'impresa aveva competenza anche per le operazioni di bordo per quanto riguarda i *containers* e a Trieste l'Ente portuale ha competenza anche per le operazioni di bordo per i cereali, le rinfuse, nonché per le navi-traghetto e i porta-contenitori.

Ci sono diversità anche sul piano fiscale (riduzioni di aliquote per Genova), sulle garanzie per i mutui, e così via.

Un altro esempio di diversità è che alcuni enti rinviando ai successivi esercizi l'accantonamento delle somme necessarie per l'adeguamento delle indennità di anzianità maturate dai dipendenti.

Ho voluto soffermarmi su alcuni punti dell'attività portuale, così come risulta nella complessa realtà italiana, per sottolineare come il fattore costo e il fattore produttività possano variare da porto a porto perchè diverse sono le situazioni e diverse le voci. Ora, questi problemi sono strettamente collegati al tipo di gestione che si vorrà instaurare ed hanno una stretta correlazione

con la determinazione dei costi. La riforma delle gestioni portuali dovrà passare attraverso anche la revisione di queste situazioni e quindi, se da una parte è necessario fare proposte concrete sul piano generale delle competenze programmatiche, dell'ordinamento degli Enti portuali, del lavoro portuale, delle gestioni portuali, non può essere ignorato il problema della presenza di organismi statali e la necessità di coordinarli con il complesso quadro della gestione portuale. Mi riferisco principalmente al servizio della dogana, ai servizi ferroviari, all'uniformità delle tasse portuali, all'uniformità dei bilanci degli enti portuali. Non si può prevedere una riforma completa ed efficace dell'ordinamento portuale se non vengono affrontati in termini innovatori anche questi temi.

Il servizio della dogana è talmente collegato al discorso della produttività, che è assurdo pensare che non esista un'unica direzione, al momento in cui andremo a fare gli enti gestionali, almeno sul piano operativo fra gestione del porto e gestione della dogana. Se non riusciamo a introdurre questa riforma — non so però come — è chiaro che non possiamo nemmeno affrontare il discorso della gestione portuale.

Ho cercato di portare un contributo affrettato — e di questo chiedo scusa — alla stesura definitiva del documento conclusivo dell'indagine sul sistema portuale italiano. Penso che la strada per la riforma sarà lunga e difficile e forse sotto questo profilo è comprensibile la difficoltà dell'altro ramo del Parlamento a varare una riforma completa. Pur restando personalmente perplesso sull'utilità di una riforma parziale, così come proposta (ma sulla quale avremo occasione di soffermarci per cercare di puntualizzarla il più possibile), non posso non sottolineare, a conclusione del mio intervento, la mancanza di progetti da parte dell'Esecutivo sul piano delle iniziative e delle proposte. Dopo la presentazione, nell'altra legislatura, da parte del Ministro della marina mercantile del tempo, di due disegni di legge sui porti e sugli Enti portuali, è mancata in questa legislatura l'iniziativa del

Governo, per affrontare nel suo complesso il problema dell'ordinamento portuale.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È stato proprio per non far ritardare l'esame dei documenti d'iniziativa parlamentare che il nostro testo non è stato presentato ufficialmente, ma è diventato parte di altri.

T O N U T T I. Poiché la riforma dell'ordinamento portuale comporta la riforma anche di altri settori dello Stato, è auspicabile una visione unitaria anche da parte governativa.

Non si hanno inoltre notizie su come procedono i lavori della commissione per la riforma del codice della navigazione, lavori che non possono non affrontare specialmente il settore del lavoro portuale, così strettamente collegato al disegno di riforma. È auspicabile che, se da questa indagine uscirà un documento unitario, pur generico, ma indicativo dei nodi da sciogliere, questo nostro lavoro possa provocare un'ulteriore iniziativa per completare, nella sua globalità — e su questo concetto nuovamente mi soffermo — il disegno di una riforma degli ordinamenti portuali su basi veramente innovative, per rendere sempre più efficiente e sempre più competitiva questa parte importante dell'economia del Paese.

Aggiungo una breve considerazione. Ho letto soltanto questa mattina le ultime pagine della bozza di documento predisposta dal collega Federici; sottolineo che è stato molto opportuno concludere il discorso inquadrando il problema della riforma in un vasto giudizio di ordine generale, specialmente per quanto riguarda la politica del Mediterraneo. In linea di massima mi trovo d'accordo con le osservazioni fatte, riservandomi, al momento della definizione del testo del documento, di prospettare alcuni ritocchi.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il senatore Tonutti per l'approfondimento che ha dato alla stesura del documento.

8ª COMMISSIONE

7º RESOCONTO STEN. (15 marzo 1979)

Vorrei quindi chiedere alla Commissione di esprimersi circa l'ulteriore *iter* dell'esame della bozza di documento conclusivo dell'indagine.

F E D E R I C I. Signor Presidente, ritengo opportuno addivenire alla nomina di un Comitato ristretto per definire il testo del documento da sottoporre poi all'approvazione della Commissione la quale potrebbe essere convocata mercoledì prossimo, mentre la riunione del Comitato potrebbe aver luogo il giorno precedente.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare e non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito del dibattito sul documento conclusivo dell'indagine è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 12.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. RENATO BELLABARBA