

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 1° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1992

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente FRANZA

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 3, 7
CAPPELLI ( <i>Lega Nord</i> ) .....	6
FABRIS ( <i>DC</i> ) .....	6
FAGNI ( <i>Rifond.Com.</i> ) .....	5
GIOVANNIELLO ( <i>DC</i> ), <i>relatore alla Commissione</i> .....	2
NERLI ( <i>PDS</i> ) .....	4
ROGNONI ( <i>PDS</i> ) .....	5
TESINI, <i>ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile</i> .....	3, 6

*I lavori hanno inizio alle ore 12.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

##### **«Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale» (578)**

(Discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni urgenti in materia di lavoro portuale».

Invito il senatore Giovanniello a riferire alla Commissione.

**GIOVANNIELLO, relatore alla Commissione.** Dopo la discussione già avvenuta in altra sede, ritengo di essere esentato da un prologo sulla tecnica e l'economia dei trasporti.

Scopo principale del disegno di legge al nostro esame è di porre ordine nei porti italiani alla luce delle esperienze sin qui registrate e degli episodi ultimamente verificatisi, specialmente in ordine alle compagnie portuali. I lavoratori portuali sono già stati ridimensionati nel numero (dai 21.000 censiti nel 1983, sono attualmente passati a 6.800). Si dice però che siano ancora in esubero; a mio parere si tratta invece di carenze organizzative. Lo spirito del disegno di legge è appunto quello di cercare di mettere le attività economiche del settore in condizioni di essere più efficienti e competitive. Si vuole dare un taglio a certe posizioni dominanti – non mi piace il termine – che nei porti italiani sono state causa di inefficienza e disordine, ma soprattutto di perdita di concorrenzialità tale da porre in grave difficoltà i flussi mercantili e l'intera economia dei trasporti del paese.

Quanto è stato detto sulla tecnica e l'economia dei trasporti portuali (integrati, settoriali o polisettoriali), per un mercato libero, competitivo e senza vincoli è l'argomento che viene affrontato nel disegno di legge n. 578. I porti, fra i sistemi individuati nel piano nazionale dei trasporti sono il punto di riferimento dell'intersettorialità e intermodalità nella raccolta delle merci e nel trasporto dei passeggeri per un'economia attiva e vivace del paese.

Il disegno di legge stabilisce all'articolo 1 in via prioritaria ed immediata l'abrogazione degli articoli 110, ultimo comma, e 111, ultimo comma, del codice della navigazione (che si riferiscono alla riserva a favore delle compagnie portuali) e successivamente, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, l'abrogazione di tutte le norme del codice della navigazione e del regolamento marittimo che finora hanno garantito posizioni di monopolio distorsive dell'economia portuale. L'esercizio dell'attività portuale deve essere inoltre soggetto ad autorizzazione dell'ente portuale o, laddove non istituito, del capo del compartimento marittimo. Tali autorizzazioni sono concesse ad imprese richiedenti che risultino in possesso di specifici requisiti come l'iscrizione nel registro delle imprese, capacità tecnico-organizzative e finanziarie adeguate, eccetera.

L'articolo 2 concerne la trasformazione, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del provvedimento, delle compagnie e dei gruppi portuali nelle forme societarie previste dai titoli V e VI del libro V del codice civile (cioè, società di capitali o cooperative); si prevede inoltre la possibilità di procedere alla fusione con compagnie viciniori.

L'articolo 3 individua il regime fiscale applicabile al settore nella fase di trasformazione.

All'articolo 4, vengono previste norme in favore dei lavoratori utilizzando i benefici indicati dall'articolo 3 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 56, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

Con l'articolo 5 vengono istituite a livello locale commissioni consultive affinché possano esprimere il proprio parere sulle questioni ad esse sottoposte dall'ente portuale o dall'autorità marittima.

L'articolo 6 contiene norme circa il rilascio delle concessioni e i requisiti che devono essere presentati all'atto della richiesta. L'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività concernente la concessione ed esclusivamente negli spazi in essa indicati. La revoca dell'atto concessorio opera in seguito alla mancata osservanza degli obblighi assunti dal concessionario, perchè per il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati; gli indennizzi, dovuti a seguito di decadenza delle concessioni esistenti alla data di entrata in vigore del presente disegno di legge sono in ogni caso a carico dei soggetti che subentrano nella concessione.

Lo spirito del disegno di legge in esame è quello di porre ordine in tutta la materia portuale che è grande parte di un piano generale dei trasporti: finalmente si potranno realizzare, in un paese caratterizzato da uno sviluppo geografico interessante con il nostro, condizioni rispondenti alle moderne esigenze organizzative del mercato e dei traffici.

Ritengo che tale normativa debba essere inquadrata in un quadro armonico, tenendo conto di quanto è già stato fatto precedentemente in questa Commissione e tentando di aggiornare, per quanto possibile, il piano generale dei trasporti, senza il quale nessuna azione programmatica può andare nella direzione auspicata dalla legge, sapendo che il tutto potrà essere realizzato quando il rispetto degli uomini sia assicurato da spirito di equità, efficienza, e di giustizia.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Giovanniello per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

Do la parola al Ministro per una comunicazione di carattere incidentale.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Vorrei far presente agli onorevoli senatori che l'accorpamento *ad interim* del Ministero dei trasporti con il Ministero della marina mercantile, portano il sottoscritto a svolgere compiti non facili disponendo di due soli Sottosegretari, quando prima vi erano due Ministri e cinque Sottosegretari.

Ho chiesto di fare subito una dichiarazione alla Commissione per sottolineare l'estrema urgenza di questo provvedimento. Le notizie che mi sono pervenute stamane da Genova mi portano ad auspicarne una

rapida approvazione affinché possa essere superata una situazione di conflittualità nel principale porto italiano. Credo sia nell'interesse generale poter arrivare a questo risultato. Il disegno di legge riguarda comunque tutti i porti italiani non solo quello di Genova; ma Genova è pur sempre il principale porto italiano e quindi l'incidenza che ha una situazione di conflittualità e di paralisi delle attività di questo porto sull'economia genovese e nazionale credo conduca tutti noi a considerare il problema con estrema attenzione.

Il provvedimento, come è noto, nasce dalla precisa esigenza di rendere coerente la nostra legislazione con i principi del Trattato di Roma. Il ritardo nell'assolvere ai relativi adempimenti ha portato la Commissione della CEE ad avviare un procedimento nei confronti del Governo italiano per l'esecuzione della sentenza della Corte di giustizia del 10 novembre 1991, fissando il termine al 30 settembre di quest'anno. Anche questo aspetto di carattere internazionale, che va al di là di quello economico che prima richiamavo, credo debba essere tenuto presente, poichè oggi il nostro paese si trova sotto osservazione speciale da parte degli organismi comunitari e lo stesso momento politico generale credo reclami degli atti concreti in corrispondenza con le indicazioni comunitarie, vincolanti per il nostro paese.

Oltre a sottolineare questa urgenza, vorrei comunicare alla Commissione che il Governo nei prossimi giorni presenterà in Parlamento un provvedimento che completa, se così si può dire, il processo riformistico della portualità italiana, di cui il lavoro portuale rappresenta solo un aspetto. Questo lo dico perchè sarebbe stata mia intenzione, come avevo dichiarato anche in questa sede, presentare un provvedimento generale di riforma, non procedendo con due disegni di legge distinti. L'obiettivo finale che la riforma della portualità italiana si propone è infatti quello di rendere competitivo a livello internazionale il nostro sistema portuale; ciò evidentemente richiede che si intervenga su tutto un complesso di fattori, non soltanto su quelli relativi al lavoro portuale. Ma le vicende genovesi, con la loro incalzante attualità, hanno costretto il Governo a stralciare alcuni aspetti dell'intera riforma, come quello oggetto del disegno di legge in esame, per poter rispondere con tempestività alle difficoltà del momento.

Ritengo, peraltro, che mentre si avvia l'esame di un provvedimento importante ed urgente come questo si debba avere comunque la consapevolezza della necessità di pervenire il più rapidamente possibile ad una riforma più generale del sistema della portualità italiana.

NERLI. Sulla base delle dichiarazioni del Ministro, sottopongo all'attenzione della Commissione l'esigenza di procedere nei lavori ricercando posizioni comuni in modo da evitare situazioni spiacevoli che di recente si sono verificate. Abbiamo discusso un mese e mezzo sul decreto-legge che riguardava le frequenze: dopo aver insistito a lungo sull'esigenza di un discorso generale, alla vigilia della sua presentazione in Aula è stato ritirato.

Siamo tutti convinti della necessità di sottoporre a normativa organica l'intera materia portuale. Il senatore Rognoni, nel dibattito in Aula, ha proposto a nome del Gruppo del PDS una «corsia preferenziale» per concludere al più presto le procedure di approvazione. Il

disegno di legge in esame presentato dal Governo affronta invece in modo parziale le problematiche del settore portuale.

La collega Fagni ha presentato un disegno di legge sulla stessa materia, non so se ce ne siano anche altri. Suggestisco comunque di riunirci per discutere congiuntamente l'intera materia: il lavoro legislativo ne trarrebbe giovamento e si potrebbero risolvere le questioni nel loro insieme. Non dimentichiamo che dalle audizioni svolte in sede di indagine conoscitiva abbiamo potuto constatare che situazioni come quella verificatesi a Genova potranno verificarsi in altri porti del paese. Ci conviene separare la materia? La volontà di far bene e senza dilazionamenti artificiosi dei tempi esiste; allora, ripeto, riuniamoci per discutere sulla proposta di procedere ad un esame congiunto dei testi.

FAGNI. Il Ministro ha dichiarato che è *in itinere* l'elaborazione di un provvedimento di riforma in materia di gestioni portuali. Tra l'altro abbiamo un decreto sull'organizzazione del lavoro che riguarda anche il settore portuale. Ritengo anch'io sia opportuno evitare di affrontare in due tempi una materia così complessa; spezzare in due tronconi il discorso va contro l'economia generale di una discussione così importante.

Condivido le preoccupazioni del Ministro circa la situazione del porto di Genova, ma non si può imputare solo a questa l'impedimento a procedere ad una riforma delle gestioni portuali, perchè incidenti e agitazioni sono accaduti anche a Marina di Carrara e a Civitavecchia. Esiste un forte disagio nell'organizzazione del lavoro dei porti.

Abbiamo modificato il nostro disegno di legge affinchè contemplasse tutto l'insieme della materia e non soltanto una parte. Del resto, la prima formulazione era dettata anche dal fatto che c'era un provvedimento del Governo e noi volevamo avere una proposta alternativa per arrivare ad un esame congiunto, verso il quale vorrei che realmente ci fosse una disponibilità da parte del Ministro.

Il senatore Nerli ha dichiarato che il PDS si è impegnato per una corsia preferenziale. Anche noi siamo in questo ordine di idee; non perchè le compagnie debbano scomparire per trasformarsi in imprese ma perchè la situazione è divenuta insostenibile. Se si parte dal presupposto che bisogna riorganizzare il lavoro nei porti, prendendo a modello quelli del Nord Europa, è necessario sviluppare un quadro serio. Al di là dei difetti e delle difficoltà scaturite da un'organizzazione pesante del personale dei porti, dobbiamo pensare alle modalità di riutilizzo della forza lavoro competente e specializzata, perchè altrimenti rischiamo di buttarne via anche la parte sana. Disponiamo di un quadro dell'organizzazione del lavoro nell'ambito dei porti dell'Europa (penso a Rotterdam, ad Anversa, eccetera), conosciamo i dati circa la produttività dei porti francesi, inglesi e spagnoli; procediamo allora ad una riforma complessiva del settore.

ROGNONI. Mi rendo conto dell'urgenza di «raffreddare» Genova. Se però il Ministro vuole risolvere la situazione del porto di Genova lo può fare domani stesso. La questione riguarda la richiesta di circa 9 miliardi. C'è già un impegno preciso e basterebbe l'atto formale di

ascoltare il console della compagnia di Genova. Non sto certo difendendo la compagnia dei portuali di Genova che ha preso una posizione che di fatto la sta isolando dalle altre compagnie. Non si possono però strumentalizzare le sue posizioni per non affrontare in modo organico l'insieme dei problemi che interessano gli scali nazionali.

Nella nostra proposta di legge abbiamo escluso la riserva portuale. Abbiamo fatto un notevole passo avanti rispetto alle nostre precedenti posizioni, giustificato dalla responsabilità politica - che non è solo nostra ma di tutte le forze politiche - verso un paese che domanda un'organizzazione efficiente dei porti con una classificazione corretta delle autorità portuali che abbiano davvero delle responsabilità di programma. I 9 miliardi richiesti, costituiscono un problema a parte.

FABRIS. In seguito alla proposta del collega Nerli mi sembra opportuno riesaminare i provvedimenti presentati per valutare la compatibilità fra le varie normative proposte.

Siamo anche noi convinti della necessità di adottare i tempi brevi provvedimenti razionali ed efficaci. A tale riguardo credo che non debba essere sottovalutata la disponibilità del PDS e di Rifondazione comunista, e mi auguro di tutti gli altri Gruppi, per attivare una «corsia preferenziale» per l'esame dell'intera materia portuale. In questo senso diamo la nostra disponibilità ad una valutazione seria di tale proposta.

CAPPELLI. Mi associo a quanto richiesto chiedendo un accorpamento della discussione, anche perchè ritengo che se non si discutono congiuntamente i disegni di legge potranno nascere delle zone di ombra tali da far sorgere problemi notevoli.

TESINI, *ministro dei trasporti e, ad interim, della marina mercantile*. Il testo concernente gli altri aspetti della riforma portuale è già stato predisposto ed inviato per il concerto agli altri Ministeri. Venerdì prossimo il Consiglio dei ministri lo prenderà, come mi auguro, in esame per approvarlo. Nessuno sarebbe più lieto di me se si potesse pervenire rapidamente al recepimento in legge della riforma proposta. È già complessa la materia del lavoro portuale ma ancora più complessa è quella che riguarda l'istituzione delle autorità portuali e di strumenti giuridici completamente nuovi che si intende introdurre nella nostra legislazione, come i piani regolatori portuali, la trasformazione degli attuali enti portuali e delle aziende dei mezzi meccanici, nonché la disciplina della fase transitoria che affronta i problemi occupazionali per i dipendenti degli enti e quelli relativi alla sistemazione dell'indebitamento pregresso. Vi rientra il discorso che faceva il senatore Rognoni dei 9 miliardi - mi sembra - che rivendica la compagnia portuale genovese.

Tale complessità implica naturalmente una attenzione ed un impegno di tempo che certo non va d'accordo con l'urgenza richiesta dalla gravità di certe situazioni portuali. Quindi se pure posso convenire sulla praticità di accorpare i due testi non vedo come in tal modo si possano conciliare esigenze così diverse, soprattutto se si considera che si tratta di regolamentare una materia estremamente complessa ed

articolata con provvedimenti che definirei rivoluzionari e capaci di incidere in un complesso straordinario di interessi.

Ho voluto fare queste precisazioni per eliminare dalla discussione un elemento che poteva essere inquinante: il timore cioè che il Governo potesse trasformare la riforma portuale e altri obiettivi di rilancio del nostro sistema in ridotti provvedimenti circoscritti alla disciplina del lavoro portuale.

Vorrei che fosse possibile realizzare la proposta di unificare la discussione; per quel che mi riguarda sarei disposto a stare qui giorno e notte per affrontare in tempi rapidi l'intera materia portuale, però non posso nascondermi la difficoltà di tale obiettivo. Occorre fare una valutazione realistica dei problemi sul tappeto senza rinunciare al perseguimento delle finalità ma anche nella consapevolezza della necessità di pervenire il più rapidamente possibile all'attuazione complessiva della riforma della portualità italiana. In questa logica, quindi, mi sento di escludere la possibilità di andare avanti con provvedimenti distinti anche se inquadrati in una visione comune.

Il provvedimento sul lavoro portuale nasce da una serie di stati conflittuali che investono non solo le questioni più sentite dalla portualità genovese, ma anche talune altre connesse con impegni precisi assunti dal Governo italiano in sede internazionale.

Come ben noto, nel momento in cui il Governo ha licenziato il disegno di legge sul lavoro portuale è sorto anche il proposito, qualora l'iter legislativo non si fosse concluso nel termine imposto dalla CEE, di farne oggetto di un decreto-legge. Tutte le ragioni di urgenza, che stavano alla base di quell'impostazione permangono tuttora, per cui non è da escludere che il Governo nella sua collegialità ritorni a valutare l'opportunità delle iniziative da intraprendere in relazione ai motivi di urgenza prospettati.

PRESIDENTE. Se non vi sono ulteriori osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,40.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT.SSA MARISA NUDDA

