

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLE GESTIONI PORTUALI

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 29 SETTEMBRE 1992

---

**Presidenza del Presidente FRANZA,  
indi del Vice Presidente PINNA  
e del Vice Presidente FABRIS**

## INDICE

## Audizione dei rappresentanti di Confindustria e Fedarlinea

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 12, 17	LOMBARDI .....	Pag. 9, 10, 11 e <i>passim</i>
COCCIU (PSI) .....	15	MARTONE .....	8
FABRIS (DC) .....	10	MUSSO .....	5, 10, 15 e <i>passim</i>
FAGNI (Rifond. Com.) .....	12, 13, 16	PERASSO .....	3
FRASCA (PSI) .....	10	RAVERA .....	4
ROGNONI (PDS) .....	14		

## Audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale compagnie portuali

PRESIDENTE:		MAZZONI .....	Pag. 28
- FRANZA (PSI) .....	Pag. 17, 19	PIAZZA .....	33
- PINNA (PDS) .....	33	PICCINI .....	17, 20, 21 e <i>passim</i>
FAGNI (Rifond. Com.) .....	19, 20, 26 e <i>passim</i>	RUBOLI .....	32
NERLI (PDS) .....	22	SIMEONE .....	29
PINNA (PDS) .....	22		
PISCHEDDA (PSI) .....	24, 27		
ROGNONI (PDS) .....	24, 31		

## Audizione dei rappresentanti del Comitato coordinamento utenti portuali

PRESIDENTE:		COSTA .....	Pag. 34, 37, 39 e <i>passim</i>
- FABRIS (DC) .....	Pag. 36, 43	MUSSO .....	36, 37, 39 e <i>passim</i>
- PINNA (PDS) .....	33	ROSSI .....	33
FAGNI (Rifond. Com.) .....	37, 39, 41	SPALLAROSSA .....	35, 37, 43
NERLI (PDS) .....	36, 37, 40 e <i>passim</i>		
ROGNONI (PDS) .....	39, 42		

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'avvocato Giuseppe Perasso, il dottor Giuseppe Lombardi e il dottor Bruno Musso in rappresentanza di Confitarma; il dottor Giuseppe Ravera, il dottor Franco Martone e il dottor Domenico Rocchetti in rappresentanza di Fedarlinea; i signori Roberto Piccini, Giovanni Simeone, Paolo Mazzoni, Vincenzo Marinelli, Enrico Mostardi, Roberto Ruboli, Armando Piazza, Emilio Clarizia, Michele Doria e Raffaele Liguori in rappresentanza dell'Associazione nazionale compagnie portuali; il dottor Giuliano Rossi, l'ingegnere Virgilio Spallarossa, il dottor Andrea Costa, il dottor Fabio Marrocco ed il dottor Bruno Musso in rappresentanza del Comitato coordinamento utenti portuali.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,10.*

#### **Presidenza del Presidente FRANZA**

#### **Audizione dei rappresentanti di Confitarma e Fedarlinea**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle gestioni portuali.

Rivolgo innanzitutto ai nostri ospiti un vivo ringraziamento per aver accolto il nostro invito. Ricordo che l'indagine dovrebbe particolarmente concentrarsi sull'acquisire l'opinione dei nostri auditi in materia di gestione portuale in genere, sulle proposte per la gestione e in particolare sul disegno di legge n. 578 concernente disposizioni urgenti in materia di lavori portuali. Su questi argomenti sarebbe infatti molto utile avere la vostra opinione.

Do senz'altro la parola all'avvocato Giuseppe Perasso per una introduzione.

**PERASSO.** Signor Presidente, onorevoli senatori, siccome la Commissione si è rinnovata in gran parte, anche se conosciamo da tempo alcuni dei parlamentari che la compongono, vorrei fare un breve cenno di presentazione della Confederazione italiana armatori e sulla composizione della nostra delegazione. Confitarma rappresenta l'armamento privato italiano, che costituisce oltre i due terzi dell'armamento italiano nel suo complesso, mentre il rimanente è costituito dalla qui presente Fedarlinea che rappresenta il Gruppo Finmare.

Noi abbiamo circa 300 soci, ma il grosso della flotta è concentrato in circa 30-40 aziende.

A seguito della crisi petrolifera degli anni '70, la flotta che rappresentiamo si è estremamente diversificata. Durante quella crisi avevamo constatato che la concentrazione nelle tradizionali tipologie non aveva retto all'impatto del mercato. Oggi abbiamo invece tipologie molto articolate: navi petroliere, navi traghetto, navi portacontenitori, navi gasiere, rimorchiatori, navi appoggio, eccetera. Abbiamo quindi una gamma molto completa che rappresenta lo spettro dell'economia marittima sotto il profilo navale e risponde bene alle molteplici esigenze dell'industria.

Circa il problema della gestione portuale, voglio dire che noi siamo soprattutto, anche se non esclusivamente, degli utenti. Come tali vogliamo cioè solamente che il porto funzioni il meglio possibile e ai più bassi costi possibili. Anche se può sembrare singolare, nella veste di utenti noi abbiamo un'estrema coincidenza di interessi con l'interesse generale dello Stato, perchè non è nostro obiettivo che vi sia un determinato tipo di gestione, ma piuttosto quello che, secondo l'esperienza che deriva dalla frequentazione di tutti i porti nel mondo, risulta essere il modello migliore da adottare per il nostro Paese.

Ho detto «non esclusivamente» perchè alcuni dei nostri soci armatori si sono interessati anche della gestione dei terminali portuali. Si tratta di una qualificata minoranza, tra i quali il qui presente dottor Musso, presidente della nostra commissione portuale e capo di questa delegazione.

In questi ultimi anni essi, utilizzando spazi incredibilmente ridotti in porti secondari hanno dimostrato come la riforma di cui si auspica l'introduzione possa dare risultati di funzionalità estremamente importanti. Il dottor Musso, Contship, il Gruppo Messina ad esempio, negli spazi veramente ridotti del porto di La Spezia hanno realizzato una movimentazione enorme. Questo porto, insieme ad altri, è stato indice di quello che si potrebbe realizzare in tutti i porti se usasse lo stesso sistema basato sulla introduzione nei porti di conduzioni operative di tipo industriale.

L'altro membro della nostra delegazione è il dottor Lombardi, dirigente del nostro settore portuale, che è particolarmente competente nella materia analitica riferita all'articolazione del disegno di legge, perchè sui vari articoli che lo formano credo abbia trascorso buona parte dell'ultimo mese.

*RAVERA.* Signor Presidente, onorevoli senatori, analogamente a quanto ha fatto l'avvocato Perasso, vorrei brevemente illustrare l'attività marittima del Gruppo Finmare. Noi rappresentiamo 11 società di navigazione con 2.200.000 tonnellate di flotta. Si tratta di circa 150 navi, prevalentemente nella tipologia di traffico traghetti (cosiddette «Ro-Ro»).

Siamo quindi particolarmente interessati al settore portuale in quanto, solo per quanto riguarda i traghetti, noi registriamo circa 150.000 approdi durante l'anno. Seguiamo quindi con particolare attenzione tutto quanto concerne l'attività portuale, che può comportare effetti diretti sui conti economici delle nostre aziende.

Dobbiamo anche dire, con una piccola nota di ottimismo, visti i tempi, che questo settore, dal 1989, si sta in qualche modo muovendo,

molto attraverso programmi, ma anche con qualcosa di concreto. Dobbiamo infatti ricordare che il problema occupazione delle compagnie è stato ulteriormente ridotto, con un passaggio da 21.000 a 6.000 lavoratori. Sono stati anche emanati provvedimenti che consentono agli armatori attività sia in autonomia funzionale sia attraverso l'autorizzazione *ex* articolo 201 del Regolamento al codice della navigazione di operare come imprese.

Noi chiediamo che il disegno di legge che ha predisposto l'onorevole Tesini diventi al più presto una legge operante. Speravamo anzi che venisse utilizzato lo strumento del decreto-legge, analogamente a quanto fatto per l'altro provvedimento in materia di aiuti alle compagnie portuali.

Sono qui accompagnato dal dottor Domenico Roccetti e dottor Franco Martone, dirigenti della Federlinea, che potranno entrare in dettagli più precisi e puntuali sui miglioramenti possibili e sui suggerimenti relativamente al disegno di legge che - speriamo - venga rapidamente approvato.

*MUSSO.* Penso che tutti conoscano l'attuale situazione portuale e quindi non è necessario che io mi dilunghi molto per illustrarla.

Sappiamo che il settore portuale è uno di quei comparti a gestione pubblica che oggi manifesta una forte crisi di efficienza. Tra l'altro si tratta di una gestione un po' particolare, che potremmo definire «pubblica dimezzata» dal momento che la struttura pubblica si limita a fornire gli impianti e le infrastrutture (le attrezzature portuali) ma poi affida la gestione ad una cooperativa di manodopera, la Compagnia dei lavoratori portuali, che è un soggetto privato operante in situazione di monopolio in forza dell'articolo 110 del codice della navigazione. Questo sistema ha chiaramente dimostrato di non essere in grado di reggere di fronte all'evoluzione tecnologica. Infatti, gli investimenti vengono effettuati in maniera insufficiente ed in ritardo rispetto alla tumultuosa evoluzione tecnologica; si arriva a costruire con anni di ritardo impianti già superati. Per di più il monopolio blocca ogni evoluzione per cui i nostri porti sono in forte ritardo rispetto a quelli di tipo industriale del Nord Europa.

Di qui è nata la necessità di cambiare, di passare da una gestione pubblica del porto ad una di tipo aziendalistico o privato. Vorrei sottolineare che non chiediamo il passaggio ad una proprietà privata, ma ad una gestione privata: i porti rimarranno pubblici, caratterizzati dalla loro funzione pubblica, ma la loro gestione non sarà più unitaria e centralizzata, bensì decentrata, privatistica, di tipo aziendale.

Per arrivare a questo risultato, però, è necessario eliminare il monopolio della manodopera. Infatti fino a quando un unico organismo, la Compagnia, continuerà ad avere la gestione monopolistica della manodopera, i problemi che ho evidenziato non potranno essere risolti. La Compagnia potrà benissimo rimanere una delle imprese portuali operanti in porto, ma non la sola, perchè altrimenti qualsiasi innovazione avrebbe un puro carattere nominalistico, non venendo intaccata la struttura di fondo. Soltanto in questo modo saranno possibili gli investimenti privati: e non voglio ricordare che i progetti

sono molto consistenti, dato che soltanto per il porto di Genova abbiamo programmi per oltre 500 miliardi.

Questa eliminazione del monopolio deve avvenire per legge. Infatti, negli ultimi anni si è cercato di intervenire per limitare la forza del monopolio, ma, alla resa dei fatti, al momento di andare davanti ai pretori, abbiamo visto che queste limitazioni avevano un valore molto soggettivo, dato che ogni magistrato ne dava la propria interpretazione. Il primo tentativo di limitare il monopolio lo abbiamo avuto con il decreto del ministro Prandini del 6 gennaio 1989 che stabiliva cosa era «in riserva» e cosa era «fuori riserva». Il ministro Prandini, basandosi su una serie di sentenze della magistratura che avevano dato una interpretazione restrittiva dell'articolo 110 del codice di navigazione, codificò i limiti della riserva fornendo così una interpretazione da parte dell'Esecutivo delle interpretazioni della magistratura.

Un altro tentativo di limitare il monopolio si è sostanziato nella sentenza della Corte di giustizia della CEE del dicembre 1991, in base alla quale il monopolio in questione non è compatibile con la regolamentazione comunitaria. In base a tale sentenza, il ministro Tesini sentito il parere del Consiglio di Stato ha emesso il 9 luglio 1992 una circolare che affermava la caduta del monopolio. Però, di fronte alle vertenze scoppiate a Genova i pretori hanno ignorato la circolare e il decreto Prandini nonché la sentenza della CEE motivando, per i primi che l'Esecutivo non può introdurre limiti all'articolo 110 del codice della navigazione, per la sentenza che la stessa non nega il monopolio bensì il suo abuso. Non dico che questa sia l'unica interpretazione possibile, ma è stata adottata dai pretori nelle loro ordinanze vincolanti per i singoli casi giudicati. Nel caso della Genova Terminal una ordinanza ci ha interdetto la funzione di *terminal operator* nel porto di Genova. Le ordinanze pretorili possono essere revocate, ma questo ha creato grande incertezza del diritto. Oggi si può o non si può svolgere attività portuale a seconda della legittima interpretazione di un pretore su un punto controverso.

Se vogliamo uscire dall'attuale gestione unitaria e monopolistica per andare verso logiche pluralistiche, è necessario un intervento da parte del legislatore. La strada maestra da seguire è quella di una modifica dell'articolo 110 del codice di navigazione che impone il monopolio e ciò è possibile soltanto attraverso una legge o un decreto-legge.

Il Ministro della marina mercantile ha preparato una bozza di provvedimento che prevede la soppressione dell'articolo 110 del codice della navigazione. Essa non è certamente, a nostro parere, perfetta, dato che contiene alcuni punti non chiari e l'evoluzione ipotizzata è piuttosto timida. Infatti, la soppressione dell'articolo 110 viene sancita ma con alcuni vincoli, tanto che gli organismi comunitari che hanno esaminato la bozza di provvedimento l'hanno trovata insufficiente. Il punto di maggiore contrasto consiste nel fatto che è prevista una pluralità di operatori e di imprese portuali, ma rimane un monopolio da parte della Compagnia per la fornitura giornaliera di manodopera. La CEE chiede che anche per le punte si dia spazio a più aziende. Effettivamente, l'interpretazione della CEE è più corretta da un punto di vista liberistico e di mercato comune, però la soluzione prevista dal ministro Tesini,

specie se avesse una precisa scadenza temporale, potrebbe essere accettabile come ammortizzatore per governare il passaggio alla nuova situazione.

Rimane comunque fuori discussione l'estrema urgenza di questo provvedimento. È necessario un decreto-legge perchè i tempi siano compatibili sia con le istanze della CEE, sia con le necessità produttive; in mancanza si rischia di bloccare l'attività dei porti italiani. A Genova un grande rinnovamento cui potrebbero partecipare decine di imprese portuali e di terminalisti è bloccato da questo stato di cose. Il nostro è un caso tipico; la Genova Terminal ha circa venti ettari in concessione ma non può operare perchè c'è una ordinanza del pretore che lo impedisce riconoscendo il monopolio dell'articolo 110 del codice della navigazione.

Ovviamente, il provvedimento legislativo non sarebbe di per sé sufficiente: una legge o un decreto-legge non potrebbero certo risolvere tutti i problemi dei porti italiani, ma si tratterebbe di un passaggio di grandissima importanza. Andremmo da una gestione pubblica ad una privata e ciò aprirà inevitabilmente una serie di altri problemi. È logico che accanto alla legge sul lavoro portuale si preveda anche una riforma della gestione portuale, però questa riforma non può essere abbinata al provvedimento sul lavoro portuale, poichè richiede tempi più lunghi di gestazione e soprattutto perchè si va a regolamentare una gestione di tipo aziendalistico che oggi esiste solo limitatamente. Andremmo cioè a regolamentare i futuri rapporti di un soggetto che ancora deve nascere. Il provvedimento sul lavoro portuale deve permettere la nascita dell'imprenditore portuale, i problemi che porterà con sé dovranno successivamente essere regolamentati. Non possiamo oggi regolamentare *a priori* una casistica ancora inesistente.

Per fare un esempio, con una società del nostro gruppo a La Spezia, la «Cantieri del golfo», stiamo investendo 20 miliardi per metà in infrastrutture e per metà in attrezzature e ci siamo subito accorti delle difficoltà che nascono all'interno della logica attuale: per ottenere le autorizzazioni, sia dal Comune che dagli organi del Ministero (in campo demaniale esiste la doppia autorizzazione), ci sono voluti circa due anni e mezzo. Alla fine abbiamo accettato la concessione quindicinale, altrimenti i tempi si sarebbero ulteriormente allungati. La scadenza quindicinale - come si può ben comprendere - non è compatibile con gli investimenti che andiamo a realizzare. Inoltre gli investimenti sono iniziati sulla base di un «atto di sottomissione»: il cui semplice nome dà l'idea del tipo di rapporto instaurato. Infatti in teoria lo Stato potrebbe decidere di non volere gli investimenti realizzati dal privato e richiedere la rimessa in pristino ovviamente a spese del privato. I finanziamenti sono ostacolati dall'impossibilità di accendere ipoteca poichè si tratta di beni demaniali; inoltre il canone demaniale non varia se siamo noi a costruire le banchine anzichè lo Stato.

Queste incongruenze sottolineano come la nostra legislazione non preveda l'iniziativa privata in porto.

Se vogliamo porci al livello degli altri paesi europei, dobbiamo avere una situazione analoga ai terminalisti esteri, che hanno la possibilità di investire garantiti dalla normativa, che anche nel nostro Paese deve essere adeguata alle nuove logiche. La legge di riforma delle realtà portuali dovrà tenere ben presenti questi aspetti.

In altre parole, la legge di riforma del lavoro portuale è in ritardo di venti anni, mentre la legge di riforma delle strutture portuali sarebbe in anticipo di due o tre anni. Ben vengano quindi gli studi su questa materia, che però dovrà necessariamente essere disgiunta da quella riguardante il lavoro portuale: quest'ultima infatti consente agli imprenditori di nascere, mentre l'altra gli consente di svilupparsi.

**MARTONE.** Nel condividere numerose osservazioni fatte dal dottor Musso, vorremmo centrare il nostro intervento su un problema basilare per la riforma portuale: la necessità di inserire, a pieno titolo, il porto nell'intermodalismo.

Infatti l'attuale codice della navigazione (penso, in particolare, all'articolo 110, ultimo comma) è stato emanato nel 1942, quando la logistica era una scienza tutta da inventare, la tecnologia era al di là da venire, i sistemi organizzativi erano fortemente arretrati (adeguati forse alle esigenze dell'epoca, ma sicuramente preistorici rispetto alla situazione odierna). In quel contesto, caratterizzato dalla movimentazione a mano delle merci, parve al Legislatore opportuno portare avanti un discorso di tutela delle maestranze che operavano nei porti: una scelta sicuramente rivelatasi socialmente valida allora, ma del tutto inattuale.

Oggi la situazione è completamente diversa, come si rileva anche esaminando le esperienze realizzate nel Nord Europa dai porti concorrenti.

Ma ciò che vogliamo affermare con estrema chiarezza è che il problema dei porti in Italia non ha come elemento principale solo quello del lavoro che, d'altronde, nell'attuale situazione potrebbe essere agevolmente risolto. Come ricordava il dottor Ravera, all'inizio degli anni '80 i lavoratori portuali erano circa 22.000 mentre oggi sono circa 6.000. Secondo un decreto ministeriale emanato ultimamente, che fissa le piante organiche dei porti, risultano in esubero circa 3.000 lavoratori portuali. In pratica circa 3.000 portuali attualmente in servizio si trovano in un regime puramente assistenziale. Con l'attuale situazione economica del Paese questo è un lusso che in qualche modo in futuro dovremo eliminare, pur nella tutela dei diritti di questi lavoratori. Ma nell'assumere misure transitorie di sostegno si dovrà porre particolare attenzione a non penalizzare lo sviluppo della portualità, che più che mai ha bisogno di efficienza, di competitività, per essere in grado di fare la sua parte nel rilancio dell'economia del paese.

Credo che a tutti siano noti i notevoli transiti dei traffici del Nord Italia per i porti di Amburgo e di Rotterdam, mentre gli stessi potrebbero essere smistati verso i porti dell'Adriatico o della Liguria: questo è un dato emblematico della contraddittorietà economico-operativa con la quale si trovano a dover fare i conti gli operatori del settore.

Vorrei però tornare al problema dell'intermodalismo.

Se si vuole rendere efficiente il comparto portuale non si può restare dell'idea che il porto sia un momento a se stante, con una sua specificità, facendone quindi discendere privilegi corporativi. Movimentare un container in porto è la stessa cosa che farlo in un interporto o all'interno di un piazzale di una grande azienda. Per questo motivo non si può pensare di continuare ad avere una disciplina lavoristica



specifica, con diversi ed ingiustificati privilegi, come sanno bene gli esperti in materia lavoristica.

Ricollegandomi anche a quanto diceva il dottor Musso, occorre quindi sgombrare il campo da un equivoco: che il momento portuale sia un momento particolare. Esso è invece omologabile e comparabile con altri della catena del trasporto. Se per movimentare un *container* in un interporto si spendono 30.000 lire, a «Calata sanità» a Genova non se ne possono spendere 350.000. La cittadella portuale si deve aprire al resto del trasporto. Se non riusciamo in tempi brevi a superare questo *gap*, dal punto di vista del costo del lavoro, rispetto ai porti concorrenti, difficilmente potremo impostare un lavoro serio. Non si possono anteporre le esigenze di una piccola minoranza, quali sono ormai i soci delle Compagnie portuali, anche se ci sono le possibilità per aiutarla a inserirsi nella nuova organizzazione portuale. Non si andrà avanti se questa minoranza che guarda al passato continuerà a danneggiare le altre categorie produttive, non solo quelle armatoriali, esposte al mercato e alla concorrenza internazionale.

Si tenga presente che l'80 per cento delle merci importate dall'Italia arriva via mare. È necessario perciò che il porto diventi rapidamente un momento non più penalizzante del ciclo trasportistico intermodale e della intera capacità di rilancio dello sviluppo economico del paese.

*LOMBARDI.* Per integrare l'intervento del dottor Musso, è opportuno forse richiamare la vostra attenzione su un altro provvedimento, il decreto-legge n. 370 del 7 settembre 1992, che prevede uno stanziamento di 183 miliardi di cui 73 miliardi per il ripianamento dei *deficit* gestionali delle compagnie registrati alla data del 31 dicembre 1991. Riteniamo che a questo punto sia più che mai necessario chiarire che questo provvedimento è legato alla riforma del lavoro portuale. Prescindere dalla riforma, che è alla base ed anzi giustifica l'intervento finanziario da parte dello Stato, significherebbe compiere un'operazione completamente avulsa. Il decreto-legge n. 370, infatti, costituisce un sostegno finanziario soprattutto alla trasformazione delle compagnie in imprese ed ha quindi una funzione di tipo sociale. In quanto tale può essere perfettamente condivisibile; se invece un puro sostegno finanziario alle compagnie, slegate da una riforma della gestione del lavoro portuale, esso in pratica è ingiustificato ed incomprensibile.

Il decreto-legge insomma, dal punto di vista economico, è giustificato in quanto rappresenta (o potrebbe rappresentare) un aiuto nella delicata fase di trasformazione delle compagnie in imprese; crediamo che sia assolutamente necessario legarlo a tale trasformazione. Sarebbe assurdo prevedere uno stanziamento e rimettere la decisione sulla riforma istituzionale ad un altro provvedimento non urgente e non necessario, senza quindi la forma del decreto-legge. Se l'urgenza è valida per l'intervento finanziario lo è ancor di più per il provvedimento di riforma, soprattutto alla luce delle ripetute istanze che ci vengono da Bruxelles sull'adeguamento del nostro ordinamento alle direttive comunitarie. Direttive che sono state chiaramente definite nella sentenza della Corte di Giustizia della CEE e di recente da parte del responsabile per i problemi della concorrenza della Commissione CEE. Quelle direttive non possono trovare la concreta attuazione se non

con la riforma del lavoro portuale. Solo se leghiamo i due provvedimenti, quindi, l'intervento dello Stato è giustificabile; altrimenti non lo è, non ha alcun significato e potrebbe rivelarsi addirittura pericoloso.

In ordine agli aspetti tecnici del disegno di legge n. 578...

**FABRIS.** Mi scusi dottor Lombardi, la interrompo per porle una questione.

Lei ha ricordato che mentre una volta sulle banchine portuali lavoravano 20.000 persone, adesso ve ne sono soltanto 6.000. Dobbiamo considerare peraltro che di questi 6.000, 3.000 sono in più e dunque la scelta definitiva è nel senso di 3.000 unità addette ai servizi di lavoro portuale. Il decreto-legge di cui lei chiede un legame con la riforma del lavoro portuale riguarda forse le unità al di sopra del tetto di 6.000? La diminuzione da 20.000 a 6.000 è stata determinata da prepensionamenti, cassa integrazione eccetera, cioè da tutta una serie di ammortizzatori che in qualche modo hanno teso ad alleviare un passaggio che altrimenti sarebbe stato traumatico.

A cosa dovrebbero servire dunque gli interventi finanziari da parte dello Stato?

**LOMBARDI.** Il Ministro della marina mercantile, sulla base del decreto ministeriale dell'allora ministro Prandini, stabilisce quale deve essere, nell'attuale normativa (quindi nell'ambito della riserva ristretta dal ministro Prandini), la media di impiego dei lavoratori portuali. In sostanza stabilisce che, nell'ambito di questo lavoro in riserva e limitatamente ad una media di impiego di 17 giornate al mese, bastano 3.000 unità. Evidentemente il parametro è legato al mantenimento di un assetto in termini di riserva. Venendo meno questo presupposto, appare chiaro che la quantità dei lavoratori non è rapportabile ad alcuna dimensione produttiva; se si fa un discorso in termini di sviluppo delle imprese, il riferimento è del tutto irrilevante perchè è legato alla vecchia impostazione e si riferisce - ripeto - ad un lavoro di riserva, ridotto per effetto del decreto ministeriale. È in rapporto a quella situazione che sono stati calcolati i lavoratori necessari per garantire una media di 17 giornate lavorative al mese: sulla base di questi parametri si sono calcolati gli ammortizzatori sociali (cassa integrazione, prepensionamenti); è previsto il collocamento in cassa integrazione di 1.500 unità nel 1992.

Si tratta quindi di provvedimenti legati tutti ad una vecchia struttura. La nostra preoccupazione è che se l'intervento finanziario da parte dello Stato verso le compagnie portuali (un intervento di circa 73 miliardi) non è legato alla trasformazione della compagnia in impresa, esso non ha alcuna logica.

**MUSSO.** Vorrei osservare inoltre che se l'aiuto è legato alla struttura può essere accettabile, altrimenti è un aiuto alla gestione e verrà inevitabilmente bloccato dalla CEE in quanto illecito.

**FRASCA.** Forse il ministro Prandini voleva prendere questi soldi, come tanti altri, dalle leggi sul Mezzogiorno.

*LOMBARDI.* Il disegno di legge n. 578 presenta un punto sul quale riteniamo quanto mai opportuno un approfondimento, quello che concerne l'esclusiva del lavoro portuale in regime di mobilità o distacco.

Nell'ambito del lavoro portuale la fluttuazione del traffico, cioè la prevedibilità che il traffico possa mutare in funzione delle esigenze operative, è una caratteristica fisiologica; si tratta infatti di un settore nel quale non sempre si sa con certezza se vi sarà un periodo di operatività elevata o di calma. Pertanto, laddove si intende intervenire su una struttura operativa così flessibile, sarebbe quanto mai opportuno prevedere una struttura ulteriore (che può essere definita in tanti modi: «polmone», «pool»), cioè una struttura flessibile al fine di integrare la manodopera delle singole imprese portuali nei periodi in cui esse debbano affrontare esigenze operative ed organizzative tali da non potervi far fronte con il proprio personale. Si tratta di una questione che investe anche le realtà portuali del nord Europa. Ogni realtà si è data la sua soluzione, ma nell'ambito di questo disegno di legge non si capisce bene che cosa si intende fare. Leggendo il comma 6 dell'articolo 1 ed il comma 4 dell'articolo 2, abbiamo delle perplessità, non capiamo cosa debba fare la compagnia trasformata in impresa quando deve avviare al lavoro (quindi in imprese private) personale in mobilità o distacco. Se l'impiego di tale personale deve essere esclusivo, riteniamo che ciò possa essere ammesso a condizione che venga stabilito un termine prestabilito, allo spirare del quale si sappia cosa si può fare. Mi soffermo un attimo su questo aspetto che è importante dal punto di vista anche giuridico. Nell'ambito del mercato del lavoro una legge del 1960 vieta l'intermediazione della manodopera, cioè proibisce la possibilità di avviare maestranze solo per l'esecuzione di operazioni di lavoro. Nel momento in cui vengono meno gli articoli 110 e 111 del codice della navigazione, la disposizione diviene automaticamente applicabile anche alle imprese derivanti dalla trasformazione delle compagnie portuali. Il fatto che il disegno di legge n. 578 preveda che solo per le imprese sorte da ex compagnie portuali sia possibile continuare ad avviare maestranze in mobilità sta a significare che esiste e si continua a mantenere un'esplicita deroga soltanto per le ex compagnie portuali. Da ciò discende una preoccupazione: se nel disegno di legge non viene prevista una norma che consenta, al termine di una fase di transizione, il riconoscimento anche alle altre imprese, debitamente autorizzate nell'ambito del porto, della possibilità di svolgere questo servizio, si rischia, entro qualche anno (e in alcune realtà portuali forse anche prima), di dover poi provvedere con un ulteriore intervento legislativo perchè ci troveremo di fronte a imprese che non sarebbero autorizzate ad avviare personale in mobilità.

Per questo motivo consideriamo più che mai opportuno prevedere un passaggio preciso nell'articolato che stabilisca che il mercato del lavoro in mobilità deve essere mantenuto, seppur temporaneamente, in appannaggio alle ex compagnie portuali a patto che vengano fissati i criteri di esaurimento del personale nell'ambito del settore e sempre che, allo scadere di un determinato termine, vi sia la possibilità di ammettere anche le altre imprese a svolgere questo servizio, creando

così una sana competitività tra le imprese stesse anche nel campo della fornitura del servizio in mobilità.

In merito a questi aspetti, abbiamo consegnato un documento in cui prospettiamo delle soluzioni politicamente percorribili, tali cioè da consentire un impatto iniziale non traumatico. Sappiamo infatti che stabilire dall'oggi al domani che gli ex soci di una compagnia in esubero non hanno più un ruolo da rivestire in ambito portuale provoca un problema sociale non indifferente. È opportuno quindi preparare un atterraggio morbido stabilendo termini precisi e chiarendo che detto personale va iscritto in un'apposita lista di mobilità della ex compagnia la quale non può assumere altro personale estraneo alla lista stessa. Tale personale inoltre deve essere avviato in rapporto alle esigenze operative delle aziende che lo richiedono per far fronte alla necessità del lavoro in mobilità. Occorre però stabilire sin da ora, senza dover tornare sulla materia con un'ulteriore riforma, che cosa succederà quando la lista di mobilità sarà esaurita. Occorre che vi siano soggetti già previsti dalla legge che potranno sostituirsi alla vecchia struttura.

È questo un punto a nostro avviso molto importante e se non lo si chiarisce si finirà per creare un'ipoteca sull'applicazione della riforma in un futuro prossimo.

Un altro aspetto importante è quello della fusione delle compagnie. Sarebbe opportuno precisare meglio questa tematica nel disegno di legge. Quando si stabilisce che le compagnie, nel termine di 180 giorni dall'entrata in vigore della legge, possono fondersi con le compagnie viciniori si ipotizza una forma di fusione apprezzabile, a patto che sia necessaria ad integrare l'organico della compagnia che si trasforma in impresa e non ad incrementare il numero del personale in esubero, gonfiando enormemente il polmone della compagnia stessa. Supponiamo che una compagnia si trasformi in impresa ed abbia un organico di 600 dipendenti di cui 300 in esubero destinati ad esercitare attività in mobilità. Se manteniamo a questi 300 dipendenti l'esclusiva temporanea, fino ad esaurimento del servizio in mobilità, allora non si potrebbero aggiungere a questi lavoratori quelli delle altre compagnie viciniori. Aggiungere altro personale a quello che dovrebbe invece andare in esaurimento in tempi brevi, significa gonfiare inutilmente il polmone della compagnia. La fusione si giustifica solo se serve ad impiegare quel personale nella compagnia che si trasforma in impresa e non in quella che si trasforma in una specie di *pool* che deve avviare il personale in mobilità.

**PRESIDENTE.** Comunico che il signor Batini, in rappresentanza della compagnia lavoratori portuali di Genova, ha informato la Presidenza di essere impossibilitato a presenziare alla seduta odierna perchè impegnato nello sciopero. Peraltro ci ha inviato una nota scritta contenente il punto di vista della compagnia.

Possiamo quindi passare alle domande per le quali, alla luce di quanto ho appena comunicato, avremo un po' più di tempo a disposizione.

**FAGNI.** Signor Presidente, come ha già detto l'avvocato Perasso, ci conosciamo ormai da lunga data, così come con il dottor Musso; ho

invece soltanto oggi l'occasione di incontrare gli altri nostri ospiti. Conosco quindi abbastanza il contenuto delle loro proposte che devo dire essi ripetono non da oggi; nè è da oggi che assumono degli atteggiamenti e compiono atti tendenti a realizzare le ipotesi che oggi hanno illustrato.

Da tempo mi sono resa conto che un cambiamento radicale all'interno della gestione portuale e dell'organizzazione del lavoro nei porti è assolutamente indispensabile, è questione di vita o di morte; dopo di che, però, ci dividiamo sul come e, in alcuni casi, sul *quantum*. Ad esempio, mi preoccupa un po' quanto ha affermato il dottor Lombardi a proposito delle fusioni, laddove ha fatto riferimento ad un'impresa di 600 dipendenti avanzando l'ipotesi di un'operazione che a suo parere rappresenterebbe la prosecuzione di una forma di assistenzialismo a vantaggio di altri lavoratori. Mi preoccupa anzitutto la cifra cui si è fatto cenno: un'impresa portuale non può e non deve avere 600 lavoratori alle sue dipendenze perchè altrimenti salta l'economicità della gestione.

*LOMBARDI.* Tengo a precisare che ho detto un numero a caso; avrei potuto dire 60 o 100.

*FAGNI.* Sì, però ha indicato un numero alto; da tempo si parla di grandi cifre quando i termini della questione sono di diverso tenore. Quando il dottor Lombardi afferma che si deve attingere gradualmente, attraverso lo strumento della mobilità, fino a che non si sia creato un nuovo soggetto in grado di subentrare, penso che ciò voglia significare che si chiude la partita con le compagnie portuali.

Il dottor Ravera si chiede a cosa debba servire il ripiano dei debiti se non ad aiutare un'impresa che, attraverso il ripiano del debito, si rilancia sul mercato. Tuttavia vi sono alcuni aspetti, forse per un mio limite, che non mi risultano chiari. Tanto per usare la stessa cifra precedentemente indicata a caso, a me sembra che, da un punto di vista economico, l'ipotesi di rilanciare un'impresa con 600 dipendenti non regge. D'altra parte, se si deve attendere di creare un nuovo soggetto chiamato a svolgere quel lavoro, modificato, con maggiori tecnologie, con diversa professionalità, ma che comunque deve essere svolto da lavoratori, la mia preoccupazione è anzitutto che non si tenga conto della professionalità la quale deve essere creata.

Le compagnie nel bene o nel male hanno in qualche misura posto in essere la formazione professionale - passatemi questo termine che forse non è il più appropriato - nel senso che man mano che hanno assunto per concorso o per chiamata, cioè con metodi che appartengono anche al passato, hanno poi formato dei lavoratori che erano iscritti in una sorta di albo professionale delle Capitanerie di porto, in base al quale potevano svolgere quel lavoro nei modi e nelle forme che noi tutti conosciamo.

La mia preoccupazione è che si voglia non tanto puntare ad un rinnovamento anche sul piano dell'organizzazione del lavoro e della riqualificazione professionale, ma - passatemi questa brutta espressione - a sbaraccare il campo delle compagnie portuali che rappresentano una sorta di ingombro.

Il dottor Musso è a conoscenza di tale situazione, perchè il braccio di ferro fra la Tarros e i portuali di Genova si è verificato proprio per questo stato di cose.

Mi permetto di insinuare se non vi sia anche da parte vostra la volontà di sbaraccare il campo delle compagnie portuali, oltre il non tenere in debito conto l'attuale situazione portuale italiana. Quest'ultima viene sempre raffrontata con quella dei porti del Nord Europa, ma ci si dimentica che quantitativamente in Italia l'assistenzialismo portuale ha tenuto in piedi circa 144 porti. E se oggi si parla con una sorta di preoccupazione del riparo dei *deficit* delle compagnie portuali, quanti *deficit* dei consorzi e degli enti portuali sono stati ripianati con centinaia di migliaia di miliardi di lire senza che ne sia derivato un grande beneficio nella stessa gestione portuale?

Quindi, penso che si debba puntare alla riorganizzazione e non a buttare a mare delle professionalità per creare un nuovo soggetto uccidendo quello esistente.

Allora vi chiedo: siamo tutti quanti disposti ad andare nella direzione di una organizzazione che non penalizzi il porto - penso che la funzionalità di un porto sia interesse di tutti: dall'imprenditore che investe i soldi fino al lavoratore che ne trae la fonte del proprio sostentamento, senza dimenticare la concorrenzialità con i paesi del Nord Europa - invocando soltanto decreti - come lei, dottor Musso, ha fatto - nella direzione di strutturare un qualcosa che in una certa misura tenga conto delle necessità di tutti?

In tal senso invito il Governo a rivedere il numero complessivo dei porti. Già in passato mi sono permessa di pensare ad una riclassificazione dei porti, e certo non per giungere a sbarazzare il campo lasciando solo due o tre porti, che forse sarebbero pochi. Penso però che 144 porti siano tanti e a mio avviso non si può pensare ad un numero che vada al di là delle dita di due mani. Dovrebbe trattarsi di grandi porti dove si investe, dove si opera e dove si cerca con tutti i mezzi di conquistare un fetta di mercato, senza penalizzare una manodopera che in una situazione di crisi qual è l'attuale creerebbe altra disoccupazione. Forse vi potrebbe essere un risparmio per gli imprenditori, accompagnato da una maggiore redditività, ma da parte dei lavoratori vi sarebbe una perdita di salario e di occupazione.

ROGNONI. Vorrei capire meglio come vedete il problema del costo del lavoro. Immaginare, infatti, che vi sia una concorrenza fra le imprese sul costo del lavoro mi sembra quanto meno stravagante.

Se confrontiamo ciò che guadagna un lavoratore portuale del Nord Europa con quello che guadagna un portuale italiano, sono convinto che l'italiano sarebbe ben felice di guadagnare quanto il primo. Anche se so che c'è una differenza tra porto e porto; ad esempio, quello di Genova è in assoluto uno dei più cari.

Anche se vogliamo - come vogliamo - realizzare un porto delle imprese, non credo si possa prescindere dalla necessità di disporre di un polmone di manodopera. Il tutto dovrebbe essere regolato da una *port authority*, che dovrebbe essere il fulcro del potere di governo e di coordinamento del sistema portuale, e in grado di garantire determinate tariffe, e quindi trasparenza e certezza. Un *pool* di manodopera serve

alle imprese, perchè non credo che i terminalisti abbiano la possibilità - se non vogliono fallire nel giro di poco tempo - di assumere la manodopera necessaria per i picchi di lavoro più alti.

Se vi deve essere un *pool*, non capisco allora perchè la concorrenza debba esserci tra i lavoratori che ne fanno parte. E ciò è ancor più vero se si pensa che dovrà esserci un contratto per il lavoro portuale. Non è proprio pensabile infatti che vi sia la «guerra delle braccia» nei porti.

A questo punto il problema è: come difendere i livelli del lavoro e possibilmente come creare le condizioni affinché aumentino l'occupazione e i traffici. Non dimenticando mai che la vera questione è far sì che si possa contare su costi bassi. Se garantiamo costi bassi vi sarà più traffico, altrimenti verranno preferiti altri porti.

Se questi sono i principi generali, non capisco questo vostro insistere su imprese concorrenti nell'offrire i servizi di manodopera; mi sfugge!

COCCIU. Credo che il dottor Lombardi abbia svolto un intervento in riferimento al decreto-legge n. 370 che stiamo per convertire in legge e si sia posto il seguente problema: sarebbe d'accordo con l'approvazione di tale provvedimento se esso aiutasse le compagnie portuali nel momento del trapasso nella nuova fase di società per azioni o di compagnie private.

A me pare che sia proprio questo il caso, perchè il tutto si inquadra in un processo di riorganizzazione dell'attività portuale nella difficile fase della trasformazione.

Fatta questa premessa, credo che sia un fatto quasi dovuto, perchè dobbiamo far fronte ad oneri pregressi. Infatti, se andiamo a rivisitare il decreto-legge, ci accorgiamo che 80 miliardi ci servono per il rimborso dell'INPS per importi già corrisposti per dar corso al trattamento dei cassaintegrati, quindi per provvedimenti adottati nei mesi di marzo e di aprile del 1992. Poi vi sono 30 miliardi per provvedimenti da assumere nel corso del 1992 e 73 miliardi per la copertura dei deficit delle compagnie portuali registrati al 31 dicembre 1991.

Quindi, è giocoforza che siamo obbligati ad adottare questo provvedimento per sanare una situazione pregressa.

Se poi il provvedimento viene inquadrato nel riaggancio per favorire la trasformazione delle compagnie portuali, credo che noi tutti dovremmo andare avanti e votare tale provvedimento.

Questo è ciò che ho desunto dal decreto-legge e credo che il mio pensiero possa essere condiviso da molti.

MUSSO. Signor Presidente, volevo ricollegarmi a quello che ha giustamente rilevato la senatrice Fagni; effettivamente siamo in presenza di una logica nuova che è molto difficile immaginare. È legittima la sua preoccupazione, condivisa dal senatore Rognoni, circa un'impresa con 600 dipendenti. Nella nostra ottica un'impresa con 600 dipendenti appare quasi un mostro, ma questa è l'ottica del passato.

La *Contship* di La Spezia dispone di 200 dipendenti; nei porti del nord un'impresa di 2.000-2.500 dipendenti è uno *standard*. Non solo, la *Contship* investe 200 miliardi, il che comporta un onere finanziario annuale, ammortamenti e interessi passivi, che corrisponde al costo di

1.000 dipendenti. Immaginare che le nuove imprese investano 300-400 miliardi e che quindi abbiano un onere finanziario corrispondente a 2.000 dipendenti è abbastanza ipotizzabile.

Quindi, il problema del costo della manodopera e degli oneri fissi è una logica del passato quando non vi erano oneri fissi di tipo finanziario, organizzativo e strutturale. Oggi (e lo constato nella nostra azienda armatoriale), il porto è diventato un'azienda ad alta tecnologia, con oneri finanziari o organizzativi fissi, di cui il personale è una parte fondamentale ma non più l'elemento maggiormente a rischio.

Per tale motivo non possiamo mantenere i monopoli dei portuali; non perchè costino eccessivamente. Infatti, a Genova un portuale costa circa 1.000.000 di lire al giorno (effettivo e lavorato), ma al limite si può chiudere un occhio su questa cifra; quel che non si può accettare è la logica organizzativa dei portuali: non posso mettere un uomo, che non conosco e che tutti i giorni ruota, a controllare un impianto che vale 3-4 miliardi. In questo momento stiamo acquistando degli impianti del costo di circa 2 miliardi cadauno: questi sono da vari anni nel porto di Genova e non sono mai stati utilizzati perchè i portuali non sono mai riusciti ad usarli.

Se guardiamo al futuro possiamo constatare come già tra tre anni gli impianti saranno molto più complessi; non dico che sarà necessario un ingegnere per pilotarli, ma quasi. E non avremo problemi occupazionali, perchè con questa nuova logica il porto di Genova tra 4-5 anni disporrà di 5.000 nuovi posti di lavoro. In quest'ottica il *pool* di manodopera è un aspetto abbastanza marginale del sistema e personalmente (non parlo a nome della Confitarma) ritengo che se si ipotizzasse per un certo periodo un monopolio della compagnia sul *pool* non lo riterrei drammatico, poichè è un aspetto marginale e residuo del sistema: dovrebbe però essere limitato nel tempo come imposto anche dalla CEE.

Il vero problema è che la logica del monopolio non è compatibile con lo sviluppo industriale. Per approfondire questo aspetto non avete che da leggermi la memoria appena arrivata del nostro amico Batini, Console della Compagnia lavoratori portuali di Genova: una logica che può essere affascinante ma è incompatibile con la logica industriale. Essa si muove secondo una cultura rispettabile (il '68 se ne è nutrito) che però non è compatibile con quella industriale. È questo quello che blocca tutta l'evoluzione verso il porto moderno che tutti hanno giustamente sottolineato come necessaria.

FAGNI. Occorrerebbe creare una possibilità di riqualificazione del personale.

MUSSO. Il personale è qualificato, solo la logica della chiamata giornaliera non gli consente un sufficiente inserimento specifico nel ciclo produttivo. Il nostro personale invece lavora sulla nostra nave ed è caratterizzato da mansioni in perfetta sincronia.

Nel 1969 a Genova ho firmato un accordo con la Compagnia sancito da un decreto del Presidente del Consorzio che prevedeva una squadra fissa per due mesi, ma l'accordo non è stato mai mantenuto e le squadre ruotavano ed erano diverse ogni giorno.



**PRESIDENTE.** Ringraziamo gli esponenti della Confitarma e della Fedarlinea per la loro collaborazione.

**Audizione dei rappresentanti dell'Associazione nazionale compagnie portuali**

**PRESIDENTE.** Ringrazio i rappresentanti dell'Associazione nazionale compagnie portuali per aver aderito al nostro invito nel quadro dell'indagine conoscitiva sulle gestioni portuali. Do la parola ai rappresentanti dell'Associazione.

**PICCINI.** Voglio innanzitutto precisare che non rappresento il porto di Genova in quanto tale porto non fa parte della Associazione. Lo dico anche per sottolineare che forse sarà un bene per tutti non considerare la realtà genovese e quella del resto del territorio nazionale in modo omogeneo. Infatti, vi sono notevoli differenze fra i vari porti e Genova non rappresenta la realtà di tutti gli altri scali. Le differenze impongono secondo noi una riforma che abbia una visione più generale delle necessità dei vari scali. Per quanto ci riguarda, siamo fortemente interessati ad una seria riforma delle gestioni portuali, una riforma complessiva e che non si risolva solo in uno stralcio e in interventi parziali: mi pare di aver capito che da molte parti si intende una riforma esclusivamente del lavoro. Noi abbiamo in mente una riforma che abbia la capacità di rilanciare i nostri scali portuali, una riforma che affronti tutte le questioni portuali del nostro paese.

Dal nostro punto di vista riteniamo un fatto importante l'istituzione di un livello programmatico nazionale che rappresenti l'ente di sistema. A tal riguardo abbiamo predisposto un contributo scritto che consegneremo al Presidente della Commissione del quale mi limiterò ad illustrare solo alcuni punti. Noi chiediamo che all'interno dei porti italiani si metta ordine ad una situazione gestionale confusionaria.

Vi sono scali in cui è presente un ente portuale e scali dove tale ente non c'è, dove magari c'è un'azienda dei mezzi meccanici con alcune prerogative. Vi sono ancora dei porti dove la gestione è affidata alle Capitanerie. Riteniamo invece che sia necessaria l'istituzione di autorità portuali in ogni scalo e laddove le realtà concrete lo richiedano di un'Autorità portuale che raggruppi piccoli porti. Tale autorità portuale dovrebbe essere svincolata dall'esercizio e avere compiti di coordinamento, di controllo delle discipline e di promozione di immagine sbiluppando le possibilità dei vari porti in relazione al traffico complessivo. Tali autorità dovrebbero essere in sostanza un momento di congiunzione tra le realtà portuale e quella territoriale interessata dallo scalo.

Seguendo la logica della istituzione delle autorità portuali è conseguente la necessità della trasformazione degli enti e delle aziende di mezzi meccanici in autorità portuali, in soggetti pubblici economici svincolati dall'esercizio. Bisognerebbe configurare questa nuova autorità in modo tale da attribuirle compiti comprendenti la stipulazione delle concessioni, delle autorizzazioni e delle convenzioni d'uso del patrimonio demaniale secondo quanto previsto per legge, ad un livello

imprenditoriale in grado di controllare il ciclo operativo all'interno del porto. Partendo da questa constatazione abbiamo dunque individuato il livello della imprenditorialità portuale.

Occorre definire una volta per tutte la figura dell'imprenditore che deve operare all'interno del porto. Noi siamo interessati alla definizione di tale figura, perchè riteniamo sia necessario arrivare alla definizione normativa dei terminalisti, figure che dovrebbero assicurare capacità di intervento intermodale sul ciclo complessivo del trasporto, con capacità di investimento, con strutture nuove adeguate alla realtà dei traffici e alla necessità per i nostri scali di far fronte alla concorrenza dei porti stranieri. Tale livello di imprenditorialità deve gestire le operazioni portuali assumendosi la responsabilità della gestione e il controllo dei cicli; in qualche modo si deve far «pulizia» di tutta una serie di soggetti ancora presenti in alcuni porti che in questo momento vengono denominati imprese di imbarco e sbarco, ma che spesso risultano essere del tutto parassitari, che, comunque, non svolgono alcuna attività importante all'interno dello scalo, rimanendo ancorati ad un tipo di organizzazione ormai superato, e che quindi non possono più costituire gli elementi portanti della trasformazione delle attività portuali.

Riteniamo molto importante la definizione dei ruoli di questi soggetti, proprio perchè è fondamentale avviare un processo di trasformazione imprenditoriale all'interno dei vari scali. Tale livello imprenditoriale deve essere il destinatario delle concessioni, delle autorizzazioni e degli affidamenti da parte dell'autorità portuale del demanio, delle strutture, delle gru, dei magazzini necessari per lo svolgimento delle operazioni portuali. Ovviamente, le autorizzazioni e le concessioni devono essere assegnate dall'autorità portuale seguendo criteri e condizioni ben precise, anche perchè l'investimento statale deve essere in qualche modo ripagato. Bisogna affidare la proprietà a soggetti che effettivamente abbiano la possibilità e le capacità di sfruttarle al meglio.

L'altro livello di intervento è a nostro avviso quello dell'esercizio, cioè del lavoro, uno degli elementi di discussione più vivi, più acuti di quest'ultimo periodo. Noi abbiamo indicato alcune linee di fondo e crediamo sia innanzitutto necessario salvaguardare il diritto di lavoro a tutti quei soggetti che già lavorano all'interno dei nostri porti. Occorre salvaguardare la professionalità e la sicurezza del lavoro, trattandosi di uno degli elementi maggiormente a rischio: le statistiche più recenti testimoniano di ciò che purtroppo sta accadendo all'interno dei nostri porti. Per salvaguardare questo aspetto, proponiamo l'istituzione di registri specifici relativamente al lavoro portuale, registri tenuti dall'autorità portuale e nei quali siano contenuti i dati sulla professionalità e sui lavoratori di ogni porto. Tutto ciò è necessario per evitare ingressi anomali di personale non professionale nell'ambito di un settore che presenta anche situazioni di esubero che bisognerebbe recuperare in una fase di trasformazione. Noi crediamo che il livello del lavoro e dell'esercizio dovrebbero configurarsi nell'unità di lavoro così come viene chiamata nel nostro documento, capace di raggruppare tutti gli operativi soci delle compagnie, insieme ai dipendenti delle aziende e degli enti, in modo che tutti riescano a mantenere la professionalità, che

è garanzia di produttività degli scali. Tali unità di lavoro devono essere messe a disposizione delle imprese a costi definiti controllati e disciplinati da parte dell'autorità portuale. Il terminalista, l'imprenditore deve essere in grado di gestire e di controllare il ciclo e può avere anche bisogno di personale alle proprie dipendenze, soprattutto per quanto riguarda il settore orizzontale del terminalismo, che deve essere tenuto sotto controllo da chi ha profuso investimenti e si aspetta redditività. C'è poi la parte del lavoro esecutivo più flessibile, quella non programmabile, attinente alla nave, caratterizzata dal fatto di essere fluttuante in quanto la cadenza di approdo dei vettori marittimi non risponde ad una programmazione neanche grossolana. Il vettore può essere presente a banchina saltuariamente, ogni dieci o venti giorni a seconda delle frequenze base degli attacchi a banchina delle navi. In questi casi le imprese hanno bisogno di flessibilità per non essere costrette a accollarsi costi fissi pesanti corrispondenti ai loro picchi d'impresa. Le imprese cioè devono avere la possibilità di reperire sul mercato del porto personale specializzato adeguato per compiere le fasi esecutive delle operazioni nave. Le imprese, i terminalisti, coloro che detengono l'esercizio delle attività portuali, devono poter attingere da queste unità di lavoro che devono essere schedate in appositi registri portuali, suddivisi a seconda delle professionalità richieste per le diverse attività.

Noi chiediamo quindi garanzie precise affinché nessuno debba uscire dal porto in cui lavora. Chiediamo di garantire il diritto al lavoro e alla professionalità, di mantenere un quadro di regole certe anche nell'ambito dei nuovi rapporti tra le parti sociali che possono attivarsi; chiediamo di compiere insieme un percorso di trasformazione non traumatico delle gestioni portuali nei nostri scali capace di dar finalmente vita, dopo tantissimi anni, ad una legge che possa portare realmente a trasformazioni positive nel settore.

Mi rendo conto di essere stato un po' schematico, ma consegneremo alla Commissione dei documenti che riprendono le varie argomentazioni che ho esposto. Restiamo comunque a disposizione per qualunque ulteriore informazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il signor Piccini per la sua esposizione.

I senatori che intendono porre quesiti ai rappresentanti dell'Associazione nazionale compagnie portuali hanno facoltà di parlare.

**FAGNI.** Signor Presidente, non vorrei sembrare il Pierino della situazione, che fa domande a tutti su tutto, ma desidererei avere dal signor Piccini una precisazione. Egli ha esordito dicendo di rappresentare l'Associazione delle compagnie portuali di cui non fa parte Genova. Egli ha anche accennato al fatto che l'atteggiamento di Genova è diverso rispetto a quello del resto delle compagnie. Vorrei allora innanzitutto sapere se è soltanto Genova a non far parte del coordinamento. Vorrei poi sapere qual è la differenza tra le richieste che avanzano le compagnie che si sono associate e si riconoscono nel coordinamento rispetto a quelle che avanza, o non avanza ma dimostra con la sua attività, la compagnia di Genova.

**PICCINI.** Non ho citato Genova a caso, perchè noi siamo preoccupati che i senatori, i deputati, il Governo e chi lavora intorno a tale questione possano scambiare la situazione genovese per tutta la realtà portuale nazionale. Ricaviamo tale preoccupazione dal fatto che comunque non si riesce a discutere in termini omogenei nazionali in quanto in tutti i vari incontri ci accorgiamo che è presente il «problema Genova». Questo non è giusto perchè la situazione di Genova non è quella di Livorno, di Ravenna, di Trieste e così via. Vi sono differenziazioni di culture, di tradizioni, di metodi di lavoro e di situazioni consolidate non indifferenti.

Mi verrebbe quasi voglia di fare una battuta. Attualmente, dopo tutto quello che è successo durante il periodo in cui è stato ministro Prandini, nei porti si registra un certo consolidamento della situazione. In ogni realtà portuale si sono fatti degli accordi e si sono introdotti processi che comunque hanno ristabilito una certa situazione operativa e produttiva. Verrebbe quasi la voglia di lasciare le cose come stanno. C'è invece bisogno di fare passi avanti e al più presto.

Ciò che ci differenzia da Genova è il fatto che la situazione vede quella compagnia, pur preparata, non disponibile come fin qui si è dimostrata - almeno dal nostro punto di vista - ad un discorso di trasformazione che comunque inquadri, attraverso nuove regole, in un nuovo ordinamento legislativo e con nuove funzioni le esperienze - che io considero positive - che i lavoratori portuali hanno compiuto fino ad oggi. Queste devono essere utilizzate nel necessario processo di trasformazione e di modernizzazione proponendoci noi stessi come soggetti che si possono collocare all'interno della modernizzazione stessa. Come compagnie italiane noi puntiamo infatti anche ad essere imprese, non nel senso tradizionale, ma imprese nuove; vogliamo anche noi diventare dei terminalisti e confrontarci con il mercato.

Altro discorso riguarda il mercato del lavoro. Ci distingue da Genova solo la volontà di non difendere tanto i diritti che vengono dal porto quanto l'interesse dei lavoratori di fronte alle nuove prospettive del Paese e del nostro modo di essere all'interno del mondo del lavoro. Non ci troviamo infatti consenzienti su una linea di rotture che ci fa compiere dei passi indietro.

**FAGNI.** La mia richiesta di precisazione preludeva ad una parte sostanziale. Abbiamo infatti ascoltato prima i rappresentanti della Confitarma e della Fedarlinea. Vorrei allora innanzitutto chiedervi - ed è una domanda retorica - se sapete che queste due organizzazioni puntano sostanzialmente a due obiettivi: l'abolizione dell'articolo 110 del codice della navigazione e l'abolizione delle compagnie. Non si parla infatti tanto di autogestione, ma si dice espressamente che le compagnie non servono più, che non sono riformabili, aggiornabili o riqualificabili. Io prima avevo osservato che il lavoro da un punto di vista tecnologico è profondamente mutato nei porti e, rispetto a questa modifica, avevo appunto chiesto loro se la parte giovane delle compagnie poteva adattarsi. Si è allora detto che da 21.000 lavoratori si è passati a 6.000 e che si punta ad un azzeramento completo; il dottor Musso ha detto che si deve creare un nuovo soggetto che attualmente non esiste. Ciò sta a dimostrare che in realtà si vuole sgombrare il

campo dalle compagnie; non importa se queste guardino al passato o al futuro, l'importante è che questa forma di organizzazione del lavoro non deve esistere più.

Vorrei allora sapere se nei vostri progetti e nella scelta che immaginate avete tenuto conto di questa impostazione.

*PICCINI.* Non avevo dubbi che i rappresentanti di Confitarma e Fedarlinea avrebbero detto queste cose. Ci siamo incontrati diverse volte e spesso ci è stato detto che loro vogliono avere «mano libera». Ciò vuol dire non tanto avere la concorrenza sul servizio, sul mercato e sui costi, ma avere la possibilità di «mano libera» nel reclutamento della manodopera.

Abbiamo infatti assistito ad alcuni fatti incresciosi, ultimamente. Si è tentato di cominciare ad introdurre, in strutture portuali dove il controllo è meno rigido, manovalanza a basso costo. A La Spezia siamo addirittura arrivati a situazioni da «Fronte del porto». Una mattina un imprenditore si è presentato nell'angiporto, in un bar, e ha reclutato una ventina di persone per scaricare delle navi ed effettuare delle operazioni. È chiaro che queste persone si sono accontentate di un compenso che non faceva riferimento ad alcuna normativa sindacale, il che ovviamente crea la possibilità di far fruttare meglio le attività dell'impresa.

Questo principio a me sembra estremamente pericoloso. Al Ministero abbiamo avuto vari incontri anche con la controparte, con la Confitarma e la Fedarlinea: queste associazioni volevano addirittura impedire che le compagnie, quanto meno quelle meglio strutturate e quindi dotate di potenzialità, avessero diritto a costituirsi in imprese. E questo non tanto perchè pensavano che le compagnie fossero soggetti superati, quanto probabilmente per il fatto che in molti scali le compagnie hanno dimostrato di saper lavorare bene anche dal punto di vista imprenditoriale e di mercato. Del resto la realtà attuale delle compagnie, pur variegata, presenta varie sfaccettature, molte delle quali positive. Le esperienze che abbiamo condotto a livello imprenditoriale mi sembra stiano dando notevoli risultati e ciò dimostra che l'affermazione secondo cui le compagnie sarebbero irrimediabili non è esatta. Sia il dottor Musso che gli altri sanno benissimo quanto e come le compagnie abbiano modificato la propria struttura. Se possibile, girerei la domanda agli imprenditori: vorrei sapere quanti imprenditori portuali sono riusciti a trasformarsi e quanti soggetti parassitari, parlo delle piccole imprese di sbarco e imbarco, continuano invece ad operare sulle spalle delle compagnie portuali avendo a disposizione soltanto una scrivania, una macchina da scrivere e una segretaria per rispondere al telefono. Sarebbe bene che da questo punto di vista le riflessioni e le autocritiche fossero a tutto campo. È necessario essere anche imprenditori di noi stessi e nello stesso tempo rimanere lavoratori che operano all'interno degli scali rinnovati con una funzione diversa da quella prodotta dall'esperienza delle compagnie: esperienza che - ovviamente, dal mio punto di vista - giudico positiva e che tale deve essere stata se le compagnie dimostrano ora queste capacità, al di là dei monopoli e dei privilegi, cui credo non vada dato troppo peso.

**NERLI.** Prima di tutto, vorrei dire che sono d'accordo con quanto ha detto il console Piccini a proposito dell'impossibilità di affrontare solo una parte della questione. Nei prossimi giorni inizieremo la discussione del provvedimento, ma al di là della volontà che avete espresso, bisogna affrontare tutte le questioni legate alla riforma della portualità e non solo quelle del lavoro.

Vorrei chiedervi: il giorno dopo che una legge avesse modificato soltanto la parte relativa alla riserva di lavoro, sarebbe davvero possibile gestire i porti?

Rispetto alle ipotesi da lei espresse, quali sono i possibili punti limite dell'equilibrio che si può trovare tra la gestione della manodopera e forme di intervento nei momenti di mancanza di lavoro? Pongo questa domanda perchè abbiamo ascoltato in questi giorni ipotesi che prevedono la manodopera alle imprese, dopo di che, nelle fasi frizionali, si potrebbe far ricorso alla cassa integrazione guadagni, il che appare piuttosto singolare dato che allora tanto varrebbe lasciare tutto com'è, dando la cassa integrazione guadagni alle compagnie e abbassando il costo del lavoro sulle merci. In fondo, chi avanza tale proposta chiede di sostituire le imprese alle compagnie portuali lasciando inalterato il meccanismo.

Ho apprezzato il modo col quale avete posto la questione della trasformazione delle compagnie e quindi la vostra impostazione sul tema complessivo del lavoro nell'insieme della realtà portuale, ma vorrei sapere cosa accadrebbe se prendesse corpo una ipotesi del genere.

**PINNA.** Ascoltando la Confitarma, ci siamo sentiti dire che essa riconosce alle compagnie un elevatissimo livello di professionalità. Anzi le compagnie sarebbero persino più veloci dei terminalisti degli armatori. La Confitarma ha però aggiunto che laddove le compagnie scaricano sette pezzi i loro terminalisti sono in grado di scaricarne trentacinque nello stesso lasso di tempo in quanto le compagnie, anche se trasformate, hanno una organizzazione interna che comporta rigidità. In altre parole ad una determinata nave da scaricare verrebbero inviate squadre sempre diverse per questioni di organizzazione interna, il che fa a pugni con una logica di impresa dal punto di vista degli armatori.

Vorrei comprendere questo aspetto. Sia Confitarma, sia voi avete parlato di trasformazione in imprese in grado di stare sul mercato in condizioni di concorrenza, ma evidentemente i due aspetti vengono visti da angoli visuali totalmente contrapposti: Confitarma vede la possibilità di arrivare a questa situazione di mercato attraverso la scomparsa delle compagnie; voi dite di voler autotrasformarvi in impresa. Vorrei comprendere meglio quali sarebbero i vostri concorrenti in questa ipotesi e quale potrebbe essere il punto di incontro, di mediazione tra le vostre posizioni e quelle della Confitarma.

**PICCINI.** Chi ha posto il problema della rigidità o fa riferimento esclusivamente ad un porto o non conosce la realtà. È bene allora che si sappia che in tutti gli scali le compagnie hanno abbandonato da tempo l'avviamento al lavoro in squadre. Prima avevamo squadre composte da un certo numero di lavoratori, mentre ora c'è una organizzazione del

lavoro estremamente flessibile che si adegua alla richiesta dell'imprenditore sia per quanto riguarda l'avviamento del singolo lavoratore in base alla sua professionalità sia per quanto riguarda il numero di operatori necessari a rendere una produttività ottimale, tenuto conto anche delle normative di sicurezza. Infatti, non è possibile inviare una sola persona anche sulle navi per contenitori dato che ci deve essere qualcuno a dare i segnali al gruista o a chi lavora in altre condizioni di estremo pericolo nelle stive. In ogni caso, al di là dei vincoli posti dalle norme di prevenzione, l'avviamento è estremamente flessibile. Da tre anni non esistono più le squadre fisse: c'è il cosiddetto «rubricone», che ovviamente tiene conto delle diverse professionalità - a volte presenti in uno stesso lavoratore - in quanto abbiamo compiti specializzati da svolgere, come nel caso della guida delle grosse macchine, e nella movimentazione dei grossi carichi.

Quindi posso affermare che nel 98,9 per cento dei casi le rigidità non esistono più nelle compagnie.

Per quanto riguarda la velocità di movimentazione dei pezzi, penso ci si riferisse ai contenitori e non alle merci varie. Si tratta in ogni caso di una affermazione abbastanza curiosa, tanto che chi l'ha fatta penso non entri nei porti da parecchio tempo. Infatti, per quanto riguarda le navi *full container*, la cadenza della produttività è data dal mezzo meccanico, dalla gru «paceco», che ha tempi determinati per entrare a bordo e uscire, tempi calcolati a cronometro. Non c'è intervento manuale se non per liberare i contenitori dalla legatura di sicurezza.

Una volta stabilito che il gruista ha dei tempi precisi, che la macchina muove tanti pezzi l'ora, si comprende come l'osservazione fatta non tenga conto della realtà.

Occorre fare una distinzione rispetto al livello della domanda: in sostanza, quali sono i concorrenti della compagnia?

Le compagnie hanno deciso di dar vita a delle imprese, vogliono diventare quei nuovi soggetti, terminalisti o no, che per quanto riguarda il servizio, i costi, l'offerta, i contratti si misurano con gli altri imprenditori, partendo dalle stesse possibilità. Le compagnie che vogliono dar vita ad un'impresa devono avere delle condizioni che consentano loro di stare al pari delle altre imprese. Si deve passare perciò ad una nuova forma di impresa, distinguendo tra imprenditore e lavoratore. Non vedo possibile una compagnia-istituzione che si trasforma in impresa: vedo possibile che lavoratori portuali della compagnia diano vita ad un'impresa. La compagnia-istituzione potrà poi anche scomparire, lasciando il posto ad un soggetto nuovo, ma sarà un discorso completamente diverso. La vecchia compagnia dovrà rappresentare un serbatoio di manodopera (così come negli altri porti europei), il *pool* di mano d'opera, l'agenzia del lavoro che raccoglie questi ed altri lavoratori.

Il senatore Nerli si chiedeva se all'indomani dell'approvazione della legge si lavorerà nei porti: io credo proprio di no. È dagli anni '60 che non si interviene in questo settore, e molto probabilmente per trasformare una realtà così importante e complessa saranno necessari processi lunghi, fasi di transizione. Chi pensa che con un colpo di spugna sia possibile cancellare quanto già c'è senza sostituirlo con modelli più reali commette un errore: si creerebbe solo una confusione

che porterebbe via tempo e lavoro a tutti. Senza contare le tensioni sociali che si potrebbero alimentare.

Vorrei aprire una parentesi a questo riguardo: nell'ultimo incontro avuto al Ministero con il dottor Musso, egli sosteneva che ha il pieno diritto di chiamare all'interno del porto chi ritiene più opportuno, dato che l'imprenditore investe il denaro e lo impiega come meglio crede; la mia risposta è stata che nessuno pensi che io mi scansi dalla stiva dove lavoro da tantissimi anni per far posto ad un altro che nel porto non ha mai lavorato. Sarebbe come dare in appalto a dei privati la gestione delle ferrovie e poi pretendere comunque di mettersi alla guida dei treni.

Questi aspetti del lavoro portuale vanno governati nella giusta maniera, dando libertà all'imprenditore ma anche dando la possibilità a chi lavora nel porto di espletare la sua professione nel modo migliore.

**PISCHEDDA.** Ho molto apprezzato l'impostazione data al discorso ma vorrei avere qualche chiarimento. Se è vero che i terminalisti devono assumere direttamente, rispetto all'efficienza dei porti il problema è decidere se devono assumere in rapporto alle punte massime di lavoro (e far ricorso alla cassa integrazione guadagni nei periodi di calo del lavoro, gravando così sulla collettività) o se non debbano invece «tarare» le assunzioni in rapporto al *trend* normale, riservandosi la possibilità di coprire anche le situazioni di picco.

Secondo la proposta che avete avanzato, vi candidate come agenzia del lavoro che offre questo servizio essendo in possesso della professionalità, dell'esperienza e della tradizione necessarie. Personalmente giudico ragionevole questa posizione, non essendo ammissibile che un lavoro così specializzato e pericoloso veda impegnato manodopera occasionale. Rimane però il problema che in questo modo avreste ancora una volta la possibilità di ragionare in un posizione privilegiata, di monopolio, potendo imporre tariffe anche in contraddizione con le necessità degli imprenditori.

Il disegno di legge n. 578 prevede che le tariffe siano pubbliche e comunicate all'autorità portuale: da questo punto di vista occorrerà uno sforzo da parte degli imprenditori per vedere se esiste una sede in grado di individuare delle tariffe strettamente connesse ai parametri economici e non ad altro.

Voglio concludere affermando che nella fase di transizione dall'attuale normativa all'applicazione della legge il comparto dovrà essere seguito con estrema attenzione: è anche per questa ragione che condivido quanto avete qui affermato.

**ROGNONI.** Il dottor Martone prima affermava che agli inizi degli anni '80 i lavoratori portuali erano circa 22.000, mentre oggi sono circa 6.000, di cui circa 3.000 in esubero, secondo quanto è stato stabilito con il decreto emanato dal ministro Prandini: vorrei conoscere le vostre opinioni al riguardo.

Come sapete, il dottor Musso è un abile incantatore: egli ha affermato che tra cinque anni a Genova con un nuovo sistema si potrebbero creare 5.000 nuovi posti di lavoro. Lasciando tutti con il fiato sospeso. Vorrei anche a questo proposito conoscere le vostre opinioni.



C'è poi un passaggio che mi è parso contraddittorio: da un lato vi è la richiesta di un maggior numero di imprese di servizi in competizione tra loro, mentre dall'altro si afferma che il costo del lavoro non è più un problema. È stato a questo proposito fatto l'esempio della Contship, che investendo 200 miliardi ha degli oneri finanziari paragonabili al costo di 1.000 dipendenti. Quando si dice che la VTE intende investire 450 miliardi, si parla di oneri finanziari paragonabili al costo di 2.000 dipendenti. In altre parole gli oneri finanziari risultano essere molto più condizionanti rispetto al costo del lavoro (il contrario di come era una volta). Dunque non si tratta tanto di intervenire sul costo del lavoro. Ho avvertito la disponibilità anche ad un contratto nazionale per chi lavora in porto, in modo che non persista la cosiddetta «guerra delle braccia». Non si vuole questo, ad è stata dichiarata la disponibilità a pagare bene il lavoro, per quel che è giusto.

Le compagnie invece dovrebbero dirci qualcosa in merito al fatto che chi investe vuole che a gestire le strutture ed i macchinari siano propri dipendenti e non dipendenti della compagnia che a rotazione espletano il loro turno. Mi rendo conto che sotto questo profilo è stato determinante il peso della struttura portuale di Genova, ma si tratta di un grande porto e la legge deve riguardare tutti.

*PICCINI.* Noi contestiamo che i terminalisti possano assumere solo personale proprio. Il lavoro portuale è molto composito e, volendo utilizzare una scorciatoia di ragionamento, potremmo definirlo orizzontale e verticale. Orizzontale è quello che si può programmare, che è più specializzato (l'accesso al *terminal*, i servizi accessori, la guida dei mezzi di piazzale che servono per lo stivaggio a terra della nave, per la riconsegna delle merci e quant'altro); il lavoro verticale è estremamente più flessibile e riguarda le operazioni che vanno dal fondo stiva al ciglio banchina, in altre parole il carico e lo scarico delle merci a bordo delle navi. Già oggi nei porti si sta affermando una filosofia di questo tipo. Ad esempio, il porto di Genova è stato diviso per lotti che sono stati concessi ai terminalisti o agli armatori. Già esiste una divisione fra le operazioni orizzontali alle quali vengono adibiti lavoratori direttamente dipendenti dal terminalista e operazioni di altro tipo che attengono alla nave, svolte da lavoratori portuali. In altri casi ciò non accade, o perché l'armatore si oppone o perché vi sono altre condizioni: per esempio, situazioni in autonomia funzionale.

Il *terminal* contenitori di Livorno è gestito invece da una società mista composta da tre grossi utenti e dall'impresa della compagnia portuale. La società ha assunto in distacco gli operativi della compagnia-istituzione, per un anno, e ha assunto direttamente alcuni specialisti (addetti all'informatica, tecnici, quadri e altri) per esigenze finanziarie oltre che organizzative e produttive.

Che convenienza hanno i terminalisti? Se fossi un terminalista - come credo di essere a Livorno - non dimensionerei il personale al livello minimo: assumerei direttamente gli amministrativi ed i quadri, mentre recupererei il rimanente personale dalla compagnia-istituzione, pagando il «turno». Direi che è il mercato che impone una scelta di questo tipo. Ritengo che il senatore Pischetta abbia centrato il termine:

«tarare», questa è la preoccupazione che tutti dovrebbero avere nella costituzione di nuove aziende.

Ma mi permetta, senatore Pischedda, talune forme nuove di organizzazione del lavoro potrebbero veramente configurarsi come una posizione dominante o di privilegio in qualche modo capaci d'imporre i propri prezzi.

Nella proposta che abbiamo avanzato, vi è innanzi tutto l'indicazione che le compagnie portuali una volta per tutte devono essere liberate da una serie di costi impropri di cui da sempre sono state vittime. Credo che non esista nessuna azienda in Italia che deve pagare come noi le pensioni, le liquidazioni di invalidità e le pensioni *ex* articolo 17 della «Regolamentazione nazionale dei lavoratori portuali», mentre non ha a disposizione il TFS dei lavoratori che prima era gestito centralmente presso il Ministero, mentre ora che i fondi centrali non esistono più non ci è stato consegnato. Si tratta di elementi che vanno a gravare sul costo del lavoro. Se, al contrario, gli oneri impropri verranno posti a carico degli istituti previdenziali a ciò preposti ed alle Compagnie portuali verrà reso il TFS dei lavoratori (si tratta di una grossa massa di capitali), ma soprattutto, se i crediti riconosciuti dal Ministro Prandini saranno effettivamente onorati i nostri costi si abbasseranno notevolmente.

FAGNI. Ora vi ripianeranno i debiti.

PICCINI. Io, veramente, parlavo di crediti.

Noi proponiamo che questa unità di lavoro avvii il proprio personale con costi controllati facenti riferimento al contratto di lavoro precipuo. Desidero comunque sottolineare che negli anni trascorsi non sono state le compagnie che hanno formulato le tariffe: queste sono state emanate dalle capitanerie di porto, previa approvazione del Ministro della marina mercantile (Ufficio del lavoro portuale). Se avessimo potuto provvedere noi, probabilmente lo avremmo fatto in modo diverso. Siamo comunque d'accordo a continuare in questo regime: l'autorità marittima concorda i costi della prestazione del lavoro portuale con le organizzazioni sindacali dell'utenza e con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, sottoponendoli all'approvazione del Ministro della marina mercantile, facendone un tariffario ufficiale e trasparente valido all'interno dei porti. Siamo d'accordo, ma negli anni trascorsi non erano certo le compagnie che imponevano i costi.

#### **Presidente del Vice Presidente PINNA**

(Segue PICCINI). È praticamente l'impresa che fa le tariffe al cliente armatore, calcola le competenze della compagnia portuale o dell'agenzia del lavoro o del *pool* e aggiunge il ricarico. Ed io non so dire a quanto ammonta questo ricarico, ma sono questi quegli elementi parassitari cui prima facevo cenno.

**PISCHEDDA.** Questo è ciò che accade oggi. Nella vostra ipotesi il rapporto è diretto?

**PICCINI.** È già diretto quando operiamo come impresa. È per questo che non vedo più la necessità di mantenere intermediazioni non significative.

Il senatore Rognoni ha accennato al fatto che le piante organiche prevedono ancora degli esuberi. Ciò è accaduto perchè, a mio avviso, si è compiuta una operazione sbagliata. Le piante organiche del porto dovrebbero essere dimensionate all'entità ed al volume di traffico del porto. Il Ministero ha realizzato una operazione semplice. Il ministro Prandini stabilì che il lavoro in riserva poteva essere svolto dall'equipaggio; ma questo è il modo per far andare a fondo i traghetti, così come già è accaduto. Quello dei contenitori a detta di questo Ministro, al pari di altre merci, non sarebbe un lavoro da considerare in riserva; ed allora lo stesso Ministero ha depurato dalle attività portuali quelle che ha escluso dalla riserva inventando le «operazioni nautiche» e stabilendo che i lavoratori portuali debbono operare esclusivamente sulle merci in riserva, cioè il 30 per cento delle movimentazioni all'interno di un porto. La realtà è che vi sono porti che ancora oggi hanno il pieno impiego dei lavoratori portuali, malgrado il regime descritto, mentre altri hanno personale in esubero e poco traffico. Questo peraltro è un problema nazionale che dipende dalle condizioni del nostro paese; la pianta organica, però, è stata impropriamente fissata sulla base di questi criteri.

È vero che il costo del lavoro non è più un problema. Si è giocato molto su questo aspetto e in alcuni casi sono state praticate tariffe sbagliate e condizioni che andavano modificate. Tuttavia, per ridimensionare la questione va considerato che nel ciclo completo di trasporto interoceanico di un contenitore, che complessivamente costa 5.500 dollari, il costo delle prestazioni dei lavoratori incide soltanto per 22 dollari. Come vedete, si tratta di un falso problema.

Per quanto riguarda i 5.000 posti di lavoro in più di cui si è parlato, se il dottor Musso ci insegna come si fa, ci prodigheremo anche noi; forse però egli non tiene conto che il traffico in Italia purtroppo sta calando, non solo perchè non siamo competitivi rispetto ad altri sistemi, ma perchè il paese in generale sta vivendo un momento di recessione e di condizioni estremamente particolari. Inoltre va considerato che le nostre strutture sono molto lontane dai sistemi più moderni. Ecco perchè una riforma di attività portuali meriterebbe uno studio più approfondito per verificare, in termini di struttura, come competere con i sistemi più avanzati e più moderni.

Per quanto riguarda l'ipotesi del contratto d'area, proposto anche dalle organizzazioni sindacali, non saremmo contrari, al fine di mettere ordine nell'attuale giungla, al fatto che tutte le categorie operanti all'interno del porto abbiano un unico contratto di riferimento sottoposto ad una stessa normativa, ovviamente tenendo conto delle varie differenze nel modo di lavorare. Un simile quadro omogeneo di riferimento sarebbe una garanzia per i lavoratori e consentirebbe di fissare costi e tariffe non dico più trasparenti ma almeno calcolabili da tutti.

**MAZZONI.** Non vorrei che il mio intervento venisse interpretato come momento di retroguardia o come retaggio storico rispetto a quello che sono diventate le compagnie portuali dopo i cosiddetti decreti Prandini. Questi ultimi hanno portato una rivoluzione all'interno dei porti e le compagnie si sono adeguate diventando imprenditori, anche perchè, a seguito della legge n. 58 del 1990, non sono più assistiti all'interno dei porti e la parola d'ordine è: «Chi lavora mangia, chi non lavora non mangia».

Per sfatare quanto ha affermato il dottor Musso, aggiungo che le compagnie portuali si sono dotate di mezzi per poter operare all'interno del porto. Intendo dire che non lavorano solo di braccia, la mia compagnia, ad esempio, possiede oltre 100 carrelli elevatori che vanno da una portata di 2,5 tonnellate ad una di 42 tonnellate (ralle, trattori e ruspe). Le compagnie, inoltre, si sono autofinanziate mentre mi risulta che il dottor Musso fa l'armatore proprio in virtù dei finanziamenti che gli provengono dallo Stato.

Non si può quindi accusare le compagnie di non sapersi adeguare e pertanto di mantenere alti i costi. Certamente la Confitarma ha le sue idee e deve portare avanti una linea di liberalismo più sfrenato anche laddove, come nel caso del porto spezzino, ci si affida al mercato delle braccia. Si parla di 5.000 nuovi posti di lavoro in breve tempo; personalmente ho delle perplessità. La Tarros, che il dottor Musso rappresenta a La Spezia in funzione d'impresa imbarco e sbarco (articolo 111, comma 3 del codice della navigazione), risulta avere sul libro paga, da un censimento svolto dalla capitaneria di porto, una ventina di dipendenti. Non mi sembra quindi che dimostri di essere così magnanima nell'assumere personale o nel dare occasioni di lavoro.

**FAGNI.** Se è un'impresa, è giusto che operi così: non può avere 600 dipendenti.

**MAZZONI.** Sì, però poi ci si affida al mercato dei bar, e non alla compagnia portuale. Personalmente ho avuto un contenzioso con il dottor Musso e mi è stata data ragione, anche se quanto è stato deciso non viene rispettato. Comunque non voglio fare polemiche, bensì portare, se ci riesco, un contributo.

Le compagnie hanno sempre fornito il personale a chi glielo chiedeva ed hanno sempre prodotto in termini di prestazioni di lavoro costi variabili. È falso dire che si scaricano meno contenitori perchè i lavoratori sono soci anzichè dipendenti della compagnia; semmai è vero il contrario perchè il socio della compagnia fino ad ora ha lavorato a cottimo e quindi non poteva certo limitarsi passivamente nell'attività di sbarco e imbarco in quanto è incentivato alla massima produzione in virtù della natura del lavoro a cottimo. La compagnia di La Spezia, ad esempio, ha raggiunto i ventisette contenitori l'ora nel corso delle operazioni di imbarco e di sbarco con gru tradizionali cioè senza gru Pacheco.

Dopo i cosiddetti decreti Prandini ritengo che la compagnia di La Spezia rappresenti un modello gestionale di cui non si è mai parlato male, e bene ha fatto il presidente Piccini a prendere le distanze dal

modello genovese. Non ce ne vogliono i genovesi, ma se il problema è il porto di Genova, si risolve quel problema. Non si può amalgamare tutto come se le compagnie e i porti fossero tutti uguali.

A La Spezia vi è una pluralità di imprese, ben tredici iscritte secondo l'articolo 111 del codice della navigazione. Esistono i terminalisti, l'azienda dei mezzi meccanici e la compagnia portuale, ed insieme andiamo d'accordo e siamo riusciti ad ottenere risultati che potete leggere su tutti i giornali. La compagnia portuale non ha mai creato problemi. Essa gestisce un *terminal* all'interno del porto, dato in affitto (molto oneroso) dall'Amministrazione marina militare, per fornire un servizio a quei clienti o armatori che non hanno la possibilità di disporre di un *terminal* privato, in concorrenza con gli altri *terminal* esistenti.

Occorre diffidare quindi dell'equazione «libero uguale bello», occorre diffidare di chi vuole che lo Stato non svolga più alcuna attività di controllo nella parte pubblica dei porti. Diffidiamo di quegli armatori che dicono di voler investire e creare occupazione perchè il loro unico obiettivo è quello di diventare, oltre che armatori, anche terminalisti, chiudendo così il ciclo e realizzando una situazione di oligopolio a svantaggio dei deboli.

**SIMEONE.** Signor Presidente, si è fatto riferimento alla Confitarma e alla Fedarlinea, anche se a mio giudizio si tratta di una piccola parte dell'utenza portuale reale, che può essere solo quella che gestisce i collegamenti con le isole. Il traffico interessa tutti i porti nazionali - non si tratta soltanto di quelli di cabotaggio o di quelli di collegamento con le isole - vi sono milioni di tonnellate di merci che importiamo da paesi anche extracomunitari e che esportiamo allo stesso modo con navi battenti bandiera estera. Quindi, il parere che può essere espresso dalla Confitarma è estremamente di parte e limitato rispetto alla complessiva movimentazione nazionale di merci via mare.

Quello dell'europeizzazione dei nostri scali in prospettiva a quella che sarà la Comunità europea in futuro, o comunque alla scadenza della data del 1° gennaio 1993 è il cavallo di battaglia che è stato assunto abbastanza di recente a livello comunitario dal commissario della CEE Leon Brittain contro sei inquisiti; io sono uno di questi e vi assicuro che ho approntato - ciò l'ho già fatto e l'ufficializzerò quanto prima, se volete inviando anche a voi una copia - una risposta che puntualmente ribatte alle accuse che mi sono state personalmente mosse dalla Comunità europea in quanto responsabile della compagnia portuale di Taranto, e che sono state mosse al Governo italiano in quanto responsabile della portualità nazionale.

Vediamo almeno nello specifico le accuse più appariscenti e più macroscopiche.

Intanto, viene imputata l'esistenza all'interno del settore portuale nazionale di un regime di monopolio. Ciò è indiscutibile, tanto è vero che viene sancita dall'articolo 110 del codice della navigazione la prerogativa dell'esecuzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie per cui sarebbe inutile nascondere e dire che non corrisponde a verità. Attenzione però, perchè non credo che nelle altre nazioni e quindi nelle altre realtà portuali anche del Nord Europa vi

siano condizioni di lavoro diverse. Poc'anzi ha detto bene il collega Piccini quando ha affermato che il porto non è un'azienda dove si può pianificare e programmare l'organico e la forza lavoro in rapporto alle esigenze di una presunta produzione. Il porto è una porta aperta e accoglie più o meno navi a seconda che queste affluiscano più o meno intensamente. Quindi, deve essere in grado di poter gestire picchi massimi e minimi di lavoro.

Quindi, non vi è la possibilità di stabilire all'interno di un porto un livello ottimale di organico. Più che in altri settori dell'economia, è necessario disporre all'interno del porto di personale qualificato e specializzato. Ciò attiene anche alla particolare pericolosità del lavoro portuale.

Vi è poi il discorso sulla sicurezza della navigazione, in merito al quale molto spesso proprio gli armatori sorvolano pur di ottenere il massimo profitto dai loro traffici. È sintomatico l'affondamento di molte navi-traghetto per sbandamento del carico non fissato bene. Questo è il primo aspetto.

La differenza è tutta qui: mentre nel nostro sistema il monopolio, e quindi la garanzia della professionalità dei lavoratori delle compagnie portuali è stata acquisita attraverso l'articolo 110 del codice della navigazione, e quindi da una legge nazionale, negli altri porti, compresi i maggiori scali nordeuropei, lo stesso monopolio deriva da accordi posti in essere a livello territoriale con l'avallo dei Governi o delle amministrazioni pubbliche locali, o a livello di imprenditori.

Comunque, tutti usufruiscono di un *pool* di manodopera perchè all'interno di un porto è necessario avere lavoratori specializzati e flessibili a seconda delle necessità, che oltre a dare garanzie rispetto al problema della sicurezza, concorrino concretamente all'economicità delle operazioni commerciali.

Debbo confessarvi che mi sento citato in prima persona da tale questione, tant'è che ho dato mandato al mio avvocato di vedere se vi sono gli estremi per una denuncia penale nei confronti di Leon Brittain per procedere conseguentemente.

In un altro passo accusano le compagnie - si tratta di un ennesimo errore - di aver adottato in passato, ma di continuare a farlo, delle metodologie di quantificazione delle tariffe non trasparenti e comunque illegittime. Anche questa è una enorme mistificazione, perchè, come diceva Piccini, le tariffe non vengono mai predisposte dalle compagnie. Infatti, sia la tecnica di elaborazione delle tariffe, sia le loro quantità sono state elaborate, dal punto di vista dei principi, mantenendo come punto di riferimento la regolamentazione prevista dal codice della navigazione. Invece, come entità salariale delle stesse, si è mantenuto il riferimento alle contrattazioni nazionali, cosa che avviene in tutti i settori del mondo del lavoro.

Quindi, non vi è nessuna autonomia impositiva o di potere dominante espressa dalle compagnie, bensì solo l'attuazione di provvedimenti legislativi.

Detto questo non vorrei prendere in considerazione tutti i punti mossi dall'accusa del commissario CEE, ma delineare il superficiale livello di approfondimento che la stessa Comunità europea ha ritenuto di dover assicurare in queste indagini.

Per quanto mi riguarda posso affermare che Leon Brittain, o chi per esso ma sempre per conto della Comunità economica europea, ha mosso alcune accuse all'indirizzo di sei porti nazionali, avendo come riferimento solo e soltanto un dato quantitativo. In altre parole, non ha fatto altro che prendere il prontuario di porti, vedere quali sono state nell'anno 1990 le realtà portuali che hanno movimentato più di 10 milioni di tonnellate di merci, e dedurre conseguentemente che chi si fosse trovato al di sopra avesse sicuramente imbrogliato.

Non può essere altrimenti, perchè hanno inserito tra le altre cose all'interno di queste sei realtà una compagnia che non ha mai movimentato più di 10 milioni di tonnellate di merci; si tratta della compagnia di Taranto. Si è fatto anche l'errore macroscopico di non considerare la sostanziale differenza che vi è tra una compagnia portuale e il lavoro posto in essere all'interno di un'autonomia funzionale che movimenta - e ciò corrisponde a verità - più di 10 milioni di tonnellate.

Questo è sintomatico per capire, come prima dicevo, il livello di scarso approfondimento e quindi la superficialità con la quale gli organismi della CEE discutono questioni di grossa importanza ed emanano direttive, che discendono da elementi di valutazione scarsi ed errati e, comunque, nel caso concreto fuori dalla realtà della portualità italiana, e pesano enormemente sui lavoratori delle compagnie portuali che le devono subire.

FAGNI. Poichè ho sentito parlare di *pool* di manodopera specializzata e flessibile, alla quale si attinge per far fronte ai picchi e che quindi si presta alle compagnie-impresa o ai *terminal operators*, mi sorge spontanea la seguente domanda: per questi lavoratori che fanno o dovrebbero far parte in ipotesi di un *pool* vi è un salario per due o tre giorni, oppure un salario mensile come è accaduto fino ad oggi?

A mio avviso, da parte di alcuni operatori vi sarebbe l'accettazione del *pool* di manodopera anche altamente qualificato, però come avviene oggi attingendo all'ufficio di collocamento, e cioè prendendo un lavoratore quando serve per un certo periodo e pagandolo soltanto a cottimo.

ROGNONI. Vorrei un chiarimento, perchè o sono condizionato dalla situazione di Genova oppure non capisco. Quando dite che sulle tariffe voi non c'entrate questo non si sembra del tutto vero. Può anche darsi che vi sia tutta una parte dell'operatività che viene fissata da tariffe concordate o determinate dalle varie autorità portuali; vi sono però delle realtà, come ad esempio Genova (e non so se anche a Livorno, vi sia la stessa situazione), di accordi fatti tra compagnie e armatori.

Quello che trovo sbagliato è il tentativo di far passare a tutti i costi il fatto che la sentenza della CEE condanni il monopolio; non è vero, essa condanna l'abuso di monopolio. Ora il rischio di abuso di monopolio vi è quando si praticano tariffe diverse per lo stesso servizio. Per il terminal frutta della Coeclerici c'è un accordo diretto con la compagnia. Per il terminal contenitori o per quello merci varie che dipendono dal CAP vengono praticate tariffe più alte, per esempio, rispetto alle tariffe concordate con un armatore singolo. Si parla anche

della metà; se è così, mi pare che siamo in presenza di una grande scorrettezza. Non so se anche a Livorno vi siano casi simili, però mi ricordo che in passato se ne era parlato.

Sono guerre tra poveri.

La compagnia è una figura ambivalente: da una parte è gestione di servizi, dall'altra è anche soggetto autonomo. Non è un'impresa, però si comporta come tale.

È un problema vero: è inutile che si dica che per le tariffe le compagnie non c'entrano, perchè non è vero.

*PICCINI.* Cerco di spiegarle la questione. Prendiamo ad esempio Livorno, anche se potrei citare il caso di altre compagnie e porti. Storicamente la compagnia di Livorno ha sempre operato come impresa (ex articolo 111). In qualità di impresa la compagnia portuale stipulava contratti diretti con gli armatori e a questi forniva una tariffa di servizio chiamata a *forfait*. Questa tariffa conteneva tutto: il salario dei lavoratori, le assicurazioni e tutti i servizi resi. L'armatore sapeva che pagava un costo chiuso al cui interno erano raccolti una serie di servizi necessari per le operazioni a bordo delle proprie navi. Nel far queste tariffe la compagnia portuale apponeva sul contratto stipulato la seguente dicitura: «tariffe emesse dalla capitaneria di porto», riferendosi alla quota riguardante la prestazione degli uomini. Le tariffe di impresa che si aggiungevano a quelle della capitaneria erano relative ai servizi ulteriori prestati: mezzi, meccanismi, attrezzi di lavoro, materiale di consumo, stoccaggio nei magazzini, affitto e guardiania dei magazzini, assicurazioni merci, eccetera.

E questo è quello che avviene per la maggioranza dei soggetti che operano nel porto di Livorno. Le imprese portuali private del porto di Livorno, ma potrei dire di Trieste, di Ravenna, eccetera, dispongono del tariffario della compagnia portuale timbrato dall'autorità marittima; quindi sono a conoscenza dei costi della compagnia portuale. Quando sono loro in qualità di operatori privati a fare le tariffe al cliente, all'armatore, oltre a tener conto delle tariffe della compagnia portuale contrattano le proprie prestazioni e i propri servizi e lì accade quel che accade. Quando è la compagnia a fare offerte dirette ci siamo resi conto che questa è estremamente competitiva, perchè su un'economia di scala si fanno delle tariffe che non sono gravate di costi aggiuntivi esageratamente alti ma giusti.

Comunque sia è corretto dire che le tariffe del lavoro e della prestazione dell'uomo per la compagnia sono codificate, trasparenti e dettate per legge. Tra l'altro, viene distribuito il tariffario a tutti gli utenti mediante l'Ufficio del lavoro portuale; esso viene rinnovato ogni anno in modo che siano a conoscenza delle tariffe praticate per l'anno dalla compagnia portuale.

*RUBOLI.* Anche la tariffa delle imprese viene fissata dall'autorità marittima ed è comprensiva delle prestazioni del lavoro portuale e dei servizi aggiuntivi. È una tariffa intorno alla quale è ammessa la concorrenza tra le imprese del porto. All'interno di queste situazioni vi sono anche processi di *dumping*, poichè ciascuna impresa ritiene di fare le proprie politiche per accaparrarsi i clienti.



**PIAZZA.** Nelle tariffe pubbliche degli enti troviamo delle differenziazioni per le quantità; tant'è vero che il porto di Venezia è stato oggetto di un'interpellanza parlamentare (credo proprio al Senato) nel corso della precedente legislatura, proprio perchè venivano trattate tariffe diverse per una stessa tipologia di merce.

**PRESIDENTE.** Vi ringrazio per il contributo portato e per i chiarimenti forniti, cercheremo di farne tesoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

#### **Audizione dei rappresentanti del Comitato coordinamento utenti portuali**

**PRESIDENTE.** Do il benvenuto al dottor Giliano Rossi, all'ingegner Spallarossa, ai dottori Andrea Costa, Fabio Marrocco e Bruno Musso, presenti oggi in veste di rappresentanti del Comitato di coordinamento degli utenti portuali.

Do senz'altro la parola al dottor Rossi.

**ROSSI.** Grazie, signor Presidente, per averci invitato ad esprimere le nostre considerazioni. Rappresentiamo il Comitato nazionale di coordinamento degli utenti e dei operatori portuali che raggruppa da tre mesi sia gli utenti che gli operatori. Fino allo scorso giugno il Comitato di coordinamento dell'utenza portuale rappresentava la Confindustria, l'Intersind, l'Asap, la Confetra, la Confitarma, la Fedarlinea, la Federagenti. Da giugno si è unita l'associazione dei terminalisti e quindi il Comitato raggruppa l'intera gamma di chi opera nei porti e di chi utilizza i porti.

Come Comitato di coordinamento rappresentiamo quindi delle associazioni e costituiamo un punto di mediazione di tutta una serie di interessi che gravitano sui porti. A volte tali interessi possono anche essere singolarmente in contrasto tra di loro: noi però siamo il punto di coordinamento delle politiche della portualità e dell'intermodalismo collegato.

Il Comitato è nato proprio per occuparsi delle problematiche portuali che abbiamo soprattutto seguito nei loro sviluppi negli ultimi quattro o cinque anni, dalla presentazione della legge Prandini in poi, proprio in quanto i problemi della portualità, anche in vista delle scadenze comunitarie, sono estremamente importanti e si riflettono sull'intera economia nazionale. Noi crediamo che la portualità sia parte integrante del tessuto industriale e come tale riteniamo che nei porti debbano vigere gli stessi criteri validi per il resto del mondo industriale. Fino ad oggi ciò non è accaduto per tutta una serie di motivi, in particolare per le remore presenti soprattutto in materia di lavoro portuale, in specie con riferimento alla cosiddetta riserva prevista dall'articolo 110 del codice della navigazione. Negli ultimi tempi invece, da quando è stata emanata la sentenza della Corte del Lussemburgo del 10 dicembre 1991, il problema del lavoro portuale, di per se stesso fondamentale, ha avuto una ulteriore rilevanza in quanto tale sentenza ha dichiarato gli articoli 110 e 111 del codice della navigazione non

conformi con la normativa comunitaria. In base alla giurisprudenza della Corte costituzionale e del Consiglio di stato, è infatti considerato atto dovuto conformare la legislazione nazionale ai dettati della Corte di giustizia. Vi è stato anche un intervento del Commissario CEE per la politica della concorrenza che ha ribadito tale concetto.

Riteniamo pertanto in questo momento fondamentale una regolamentazione che riguardi possibilmente tutte le problematiche portuali, da adottare nei tempi più brevi possibile. Partendo dal problema del lavoro, si può veramente avviare una riforma complessiva.

Su tale punto vorrei invitare il dottor Costa ad intervenire per evidenziare i problemi degli operatori portuali, settore del quale si occupa in modo particolare.

*COSTA.* Nel momento in cui si modifica completamente la struttura dei soggetti preposti allo svolgimento delle attività portuali, il problema del lavoro portuale diventa fondamentale. Fino ad oggi l'attività portuale è stata sostanzialmente governata da enti pubblici (i diversi Consorzi autonomi del porto) o da altri enti quali le aziende dei mezzi meccanici. In alcuni porti minori, nei quali non sono presenti queste strutture, l'operatività dello scalo è controllata dall'autorità marittima. Da alcuni anni, soprattutto dopo l'introduzione dei decreti Prandini, si registra la presenza di soggetti privati che, pur non determinati vincoli, hanno iniziato a svolgere attività portuali. Però, finora, la possibilità per questi ultimi di svolgere attività imprenditoriale nei porti è stata estremamente limitata a causa di alcuni vincoli, in particolare da quelli relativi all'uso della manodopera portuale. Viene comunque ormai riconosciuta l'importanza che soggetti privati svolgano un servizio a carattere pubblico nei porti, in modo che gli enti pubblici possano svolgere essenzialmente una funzione di *port authority*. Ma nel procedere a questa trasformazione è molto importante che i soggetti privati possano lavorare con le stesse regole imprenditoriali vigenti nel settore privato. Ciò vuol dire essenzialmente poter gestire i vari fattori della produzione, in particolare il fattore lavoro, e quindi gli investimenti.

#### **Presidenza del Vice Presidente FABRIS**

(*Segue COSTA*). Tale gestione deve inoltre avvenire in condizione di parità tra i diversi soggetti. Voglio dire che i vari porti sono in concorrenza fra loro, anche considerando la relativa vicinanza di molti scali (nel Tirreno, a distanza di circa 200 chilometri, vi sono, ad esempio, i porti di Savona e Livorno; nell'Adriatico, i porti di Trieste, Chioggia, Venezia e Ravenna insistono geograficamente in una zona interessata dallo stesso tipo di mercato).

Pertanto, soggetti privati che dovessero operare in condizioni differenti l'uno dall'altro finirebbero per non riuscire più ad operare, in quanto se uno dovesse avere dei vantaggi estrometterebbe dal mercato

gli altri a prescindere dalla sua capacità ed efficienza. Il discorso delle parità di condizioni relativamente ai fattori imprenditoriali da utilizzare e quindi un punto estremamente importante. In egual misura è rilevante il discorso sui criteri delle concessioni delle aree e dei relativi canoni, quello sui criteri con cui si può utilizzare la forza lavoro, quello sui criteri con cui si può decidere o meno di fare degli investimenti.

Vorrei poi sottolineare anche un altro aspetto che nel dibattito nel mondo esterno non viene evidenziato sufficientemente. Quando infatti si parla di porti e di queste realtà imprenditoriali non si può fare di ogni erba un fascio, non si possono cioè fare delle medie di carattere generale. Nell'ambito di queste attività portuali ve n'è una parte a più alta intensità di capitale e un'altra a più elevata intensità di lavoro. Nei diversi porti quindi si creano situazioni differenti in relazione alle diverse tipologie di attività. Per fare un esempio, basterebbe pensare all'attività sui contenitori: un *terminal* che lavora sui contenitori utilizzando il sistema «Lo-Lo» (ossia dello scarico/carico dall'alto a mezzo gru) richiede investimenti enormi, mentre una nave contenitori con traffico «Ro-Ro» (ossia scarico/carico su ruote) necessita ovviamente di investimenti estremamente più limitati. Se poi consideriamo invece il settore merci varie - di cui si parla troppo poco - la quantità di lavoro necessaria è altissima rispetto ad altre tipologie di traffico. Il problema lavoro per questo tipo di attività assume quindi un'importanza straordinaria. Le regole del gioco per quanto concerne il trasporto delle merci varie, che rappresenta forse ancora la maggior parte del traffico nei nostri porti, sono essenzialmente condizionate dal problema lavoro.

*SPALLAROSSA.* Sono qui a nome della Federagenti, che rappresenta tutto l'armamento estero che scala nei nostri porti. Gli armatori italiani infatti molto spesso dispongono di loro organizzazioni portuali, mentre tutto l'armamento estero, che rappresenta la stragrande maggioranza della clientela dei nostri porti, è solitamente rappresentato da agenti marittimi italiani. L'occupazione e il giro d'affari delle agenzie marittime sono quindi molto grandi. Questa occupazione, così come quella degli spedizionieri, i tanti vituperati intermediari del traffico marittimo che rappresentano una catena importantissima di operatori, è sempre più minacciata dalla drammaticità della situazione portuale.

Il fatto che non si possano liberamente sviluppare le attività portuali naturalmente influisce molto in prima battuta sugli agenti marittimi e anche sugli spedizionieri, per cui molti posti di lavoro sono in pericolo. Un gran numero di lavoratori ha già cambiato mestiere. Anche noi siamo pertanto convinti della necessità di una riforma di tempi brevissimi, perchè la situazione rischia di diventare insostenibile.

Ci siamo recati una volta dal ministro Tesini il quale ci ha detto che non potevamo volere tutto e subito. Io in realtà vorrei soltanto qualcosa di concreto, perchè la situazione si sta deteriorando in modo drammatico.

Il nostro lavoro riguarda certamente anche le navi «Ro-Ro», che però ci forniscono un lavoro relativamente poco importante. Le navi «Ro-Ro», cioè con il sistema *roll on-roll off*, sono quelle che sbarcano, attraverso i portelloni, dei mezzi su ruota. Il grosso del nostro lavoro

avviene invece soprattutto per il trasporto di merci varie per il quale, sia per gli operatori che per le nostre aziende, c'è moltissimo lavoro che però è bloccato da una situazione portuale che non permette ad alcun imprenditore, che non sia pazzo, di investire non disponendo, in particolare nel caso delle merceologie varie (un po' meno per i *containers* e quasi nulla per il trasporto «Ro-Ro»), di elementi sufficienti di sicurezza, almeno fino a quando ci sarà una situazione del lavoro quale è quella attuale.

**PRESIDENTE.** I senatori che intendono porre quesiti ai rappresentanti degli utenti portuali hanno facoltà di parlare.

**NERLI.** Non ho avuto modo di ascoltare prima l'audizione dei rappresentanti della Confitarma e della Fedarlinea. So però che è stata fatta un'affermazione secondo la quale, attraverso una diversa organizzazione dei porti, si potrebbe, ad esempio a Genova, nel giro di poco tempo, avere 5.000 occupati in più. Vorrei che mi si spiegasse questa affermazione, che a me sinceramente pare inverosimile.

**MUSSO.** Si tratta ovviamente di ordini di grandezza che rappresentano degli obiettivi, però è fuori discussione che le infrastrutture esistenti, gestite in maniera diversa, hanno una potenzialità elevatissima. Non abbiamo ancora chiaro il livello effettivo di questa potenzialità, perchè stiamo parlando di una logica di là da venire, e non possiamo neanche utilizzare l'esperienza dei porti esteri in quanto noi abbiamo una situazione molto particolare di carenza di spazio che all'estero non esiste. Ad esempio, la Contship di La Spezia - di cui il dottor Costa è vice presidente - opera con quasi 300.000 contenitori su un'area di poco più di dieci ettari. Ebbene, nei porti del Nord un'area di queste dimensioni rappresenterebbe un *terminal* piccolissimo, mentre 300.000 contenitori sono un quantitativo abbastanza grande, rappresentando l'equivalente di quasi tutto il traffico di Genova. Se però usiamo questi indici, che emergono dal primo esperimento italiano di un *terminal* di tipo industriale, vediamo che si arriva ad ordini di grandezza di 4 contenitori a metro cubo di spazio portuale cioè 40 tonnellate a metro cubo, contro uno *standard* di 2 tonnellate a metro cubo. Si tratta quindi di indici circa 20 volte superiori. Sono ovviamente casi limite, ma in media si può parlare di una potenzialità di dieci volte il livello *standard*.

Sulla base di questi indici, le potenzialità dei nostri porti sono molte elevate. Per quanto riguarda Genova, ad esempio, sarebbe ipotizzabile un movimento di un 1.500.000 di *containers*, mentre per il porto di Voltri si potrebbe ipotizzare un movimento di 800.000-1.000.000 di *containers*; a questi ordini di grandezza corrisponderebbero ovviamente i relativi livelli di occupazione.

È un fatto quasi matematico: esistono indici di occupazione sia per quanto riguarda il settore strettamente portuale sia per quanto riguarda l'indotto. Nel settore portuale viene indicato un rapporto di un uomo ogni mille *containers*: quindi, un milione di *containers* richiedono l'opera di mille uomini. Per l'indotto il rapporto è tre o quattro volte superiore. Così arriviamo ad una stima di circa 5.000 posti di lavoro. Faccio questa valutazione perchè ci troviamo in un momento di

evoluzione e quindi ritengo opportuno non fornire dati troppo appariscenti, ma se dovessi fare una scommessa punterei su una occupazione ancora più alta nel giro di cinque o sei anni.

**SPALLAROSSA.** Sono perfettamente d'accordo con il dottor Musso. Uno studio dell'ILRES di qualche anno fa indicava addirittura un rapporto tra occupazione portuale e indotto da 1 a 9,5 quasi 10. Quindi i valori sarebbero addirittura più alti.

**MUSSO.** Lo studio dell'ILRES evidentemente non è vangelo e quindi può anche non essere vero che a mille occupati nel porto corrispondono novemila occupati dell'indotto. Il mio problema è dimostrare la coerenza tra quei livelli occupazionali e le potenzialità del porto, peraltro parlando soltanto di *containers* e non di merci varie.

**NERLI.** Ma dove la immaginate occupata tutta questa manodopera?

**MUSSO.** Proprio in questo è l'elemento di novità, dato che pochissimi lavoratori svolgerebbero attività portuale tradizionale visto che al limite potremmo immaginare - sempre per i *containers* e non per la merce varia - una struttura robotizzata. Gli occupati sarebbero addetti a tutto il resto dei servizi, all'informatica, alla logistica, tutta una serie di attività che vanno dagli agenti marittimi all'intermodalità.

**NERLI.** E sarebbero organizzati tramite le imprese?

**MUSSO.** Attraverso una serie di imprese.

**COSTA.** Innanzitutto voglio precisare che il traffico nei porti è molto legato all'andamento dell'economia nazionale. Parlare di determinati livelli occupazionali e di volume di traffico ha senso solo in rapporto alle previsioni di sviluppo economico. Il fatto di esistere non assicura automaticamente al porto un certo livello di traffico. Il porto è un anello della catena del trasporto ed il traffico viene generato dall'industria.

Per il 90 per cento il traffico dei porti italiani è prodotto nell'area geografica del nostro paese.

**FAGNI.** Si tratta di cabotaggio, quindi.

**COSTA.** No, ci sono anche le merci da esportazione e da importazione. Del resto (e non è un mio parere personale, ma ho cercato di approfondire la questione con alcuni istituti di ricerca) non si può fare affidamento sull'acquisizione di traffico attualmente diretto verso i porti del Nord Europa. Tutt'al più qualche area del Centro Europa può essere interessata al traffico attraverso i nostri porti, ma non possiamo far conto su cifre particolarmente elevate. La maggior parte del traffico che transita nei porti italiani ha origine e destinazione italiana, quindi il suo sviluppo e le sue potenzialità sono legate all'andamento dell'economia nazionale. Ci sono diversi fattori su cui si discute rispetto a questa possibilità di crescita, ed io penso che il traffico

nel Mediterraneo potrà avere un tasso di crescita abbastanza importante nel momento in cui si svilupperanno paesi come l'Egitto, la Siria e in genere tutti quelli della fascia sudmediterranea. Ripeto: penso sia poco probabile una ipotesi di acquisizione di quote di traffico dal Centro Europa in su.

Per quanto riguarda il discorso dei volumi e dei tempi necessari al raggiungimento di determinati livelli di efficienza soprattutto in relazione alle potenzialità delle nostre strutture, posso solo confermare quanto diceva il dottor Musso. In un *terminal* specializzato come quello di La Spezia in questo periodo si movimentano anche 25 mila contenitori al mese, i quali in termini di «teus» (un'unità di misura di questi carichi) arrivano a quota 360-370 mila l'anno, che equivalgono ad una quantità maggiore di quella movimentata nel porto di Genova. Ebbene, a La Spezia abbiamo un impiego di 200 dipendenti diretti più una media di 120 occupati di imprese che lavorano per il *terminal* in operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei contenitori sulle navi, nonché per operazioni di movimento delle ralle all'interno del porto. Si è cercato di fare accordi con operatori locali per favorire l'indotto.

Gli standard di occupazione per unità movimentata indicati dal dottor Musso sono pienamente in linea con l'esempio di La Spezia: circa 320 occupati per 360-370 mila «teus» l'anno. Questo esempio vale per quanto riguarda un tipo di struttura ad alta densità di capitale con riferimento all'occupazione diretta. Vanno poi considerati gli occupati *indotti* come i piloti dei rimorchiatori, gli agenti marittimi, gli addetti all'intermodalismo, i trasportatori: insomma un indotto che è sull'ordine di grandezza citato prima.

Ma la maggiore intensità di lavoro concerne le merci varie. Un *terminal* come il nostro di La Spezia ha una quota di dipendenti diretti molto alta. Nella circolare del ministro Tesini si parla di almeno il 50 per cento di personale occupato nella struttura terminalistica: noi siamo parecchio oltre avendo 200 dipendenti diretti contro i 120 delle imprese esterne. Per quanto riguarda il lavoro sulle merci varie, il livello della manodopera esterna è molto più elevato. Penso quindi che il problema dell'organizzazione del lavoro debba essere studiato prestando una certa attenzione alle varie esigenze. Vi sono strutture che hanno molto lavoro in presenza della nave, per cui gli addetti vengono chiamati soltanto quando la nave è in porto; vi sono *terminal* (come quelli per contenitori) che comportano molto lavoro anche in una fase successiva alla partenza della nave per la consegna della merce, per il riordino dei piazzali e così via.

Chi sono gli addetti nel porto? Si va dai conduttori delle grandi gru di banchina e di terra, ai conduttori delle ralle che da sottobordo portano i contenitori nelle diverse posizioni del piazzale; ci sono i cosiddetti *checkers*: oggi tanto per i contenitori quanto per le merci varie abbiano sempre più addetti che lavorano al *computer*.

Chi, per esempio, effettua il controllo del contenitore che scende da bordo non esegue più una semplice verifica manuale utilizzando supporti cartacei: oggi anche il personale meno qualificato utilizza per il proprio lavoro mezzi sofisticatissimi. Questi sono tutti elementi nuovi che vanno tenuti nel giusto conto.

Quando si lavora con le merci varie, le funzioni sono più tradizionali: se si deve sbarcare una nave di frutta vi è ancora un forte utilizzo di lavoro manuale di tipo tradizionale.

ROGNONI. Qual è lo stipendio medio dei lavoratori di La Spezia?

COSTA. Il contratto di lavoro che applichiamo è quello dell'Ausitra, che prevede un costo medio, inclusi gli straordinari, che si aggira intorno ai 67 milioni l'anno (parlo di costo complessivo, compresi i contributi). A Genova vi è una situazione diversa: il costo medio è di 80 milioni l'anno, con diversi livelli di efficienza.

Lo stipendio netto dei nostri lavoratori è perciò di circa 35 milioni l'anno, pari a un reddito lordo di 53/55 milioni circa.

Il porto di La Spezia ha questi livelli di costo più elevati della media poichè è l'unica struttura in Italia a carattere industriale in cui si lavora 24 ore su 24 (quattro turni di sei ore e mezza): ci sono cinque squadre in attività. Si lavora tutti i giorni, compresi il sabato e la domenica; lavoriamo 360 giorni l'anno, così come gli altri *terminals* europei.

MUSSO. Con il costo dichiarato dal dottor Costa l'incidenza per *container* è di circa 15.000 lire; a Genova lo stesso servizio viene effettuato per 130.000 lire a *container*.

ROGNONI. Non mi sembrano comparabili i due dati.

COSTA. In effetti non ho un costo di 15.000 lire a *container*.

MUSSO. È chiaro che c'è una certa elasticità, ma gli ordini di grandezza sono quelli.

COSTA. Dipende da come viene utilizzato il lavoratore portuale.

FAGNI. Sin dalla prima audizione si è fatto riferimento a Genova come ad un elemento di turbativa della problematica dei porti: vorrei capire se lo scopo è arrivare all'emanazione di un decreto che riguardi soltanto Genova.

Il dottor Costa nella prima parte del suo intervento ha evidenziato la presenza del pubblico nei porti, oltre all'eccessiva vicinanza dei porti stessi, considerato che nell'Alto Tirreno lungo una fascia costiera di soli 200 chilometri vi sono porti come Genova e Livorno (per non parlare dell'Alto Adriatico). Mi chiedo allora quale sia la soluzione: si intende per caso togliere di mezzo qualche porto per aumentare le distanze tra un porto e l'altro e per consentire un maggiore sviluppo di quelli che resteranno?

Il dottor Costa ha fatto due volte riferimento all'intensità di capitali (concetto più volte espresso in passato dalla Confindustria allorchè parlò di passaggio di fase da *labour intensive* a *capital intensive*), visto che oggi i processi di automazione ma non solo quelli hanno fatto intensificare la presenza di capitali e diradare la presenza dei lavoratori. La mia preoccupazione è che in questo modo si possa arrivare, magari anche stabilendolo per legge, ad una ulteriore consistente riduzione dei posti di lavoro esclusivamente per i lavoratori portuali.

Dal momento che ci accingiamo ad elaborare un provvedimento di riordino del settore, sarebbero utili dei chiarimenti da parte vostra sui punti che ho richiamato.

NERLI. Rispondendo ad una mia domanda, il dottor Costa ha affermato che il traffico dipende anche da elementi macroeconomici, di politica economica. Mi chiedo allora come si può pensare di risolvere il problema nel suo complesso affrontando subito soltanto la questione del lavoro. Davvero non ritenete opportuno che si affronti l'insieme della riforma della portualità e quindi il problema delle imprese oltre che del lavoro?

La mia preoccupazione è che gli elementi di riferimento delle vostre proposte possano poi risultare in qualche modo monchi.

COSTA. Il fatto che i porti siano vicini presenta svantaggi e vantaggi. Evidentemente, le attività portuali debbono avere una dimensione minima per consentire delle economie di scala e determinati livelli di organizzazione. Non si può dire pertanto che se in un porto vi è una certa struttura ve ne debba essere anche un'altra per garantire la concorrenza. Sotto il profilo strutturale e logistico, infatti, una simile concezione determinerebbe delle difficoltà. Abbiamo visto che in altri porti, ad esempio in quello di Fos, erano partiti disponendo sulla stessa banchina di tante strutture: poi, piano piano, quelle strutture si sono unificate. Se in un porto vi è una struttura unica, lo stimolo della concorrenza proviene da altri porti che insistono nella stessa area geografica.

Lo svantaggio invece può essere determinato da un eccesso di offerta di servizi rispetto alla relativa domanda: se il divario è troppo ampio, vi è sì un risvolto positivo per l'utilizzatore, perchè le tariffe si abbassano; ma quando i prezzi sono a livelli antieconomici, allora ne soffrono la produttività, gli investimenti, la sicurezza del lavoro eccetera.

Questi elementi vanno tenuti in considerazione nella programmazione dell'attività portuale. Lasciare totalmente autonome le singole autorità portuali nel determinare la loro strategia, può portare a situazioni di anomalia sotto il profilo generale.

Si sente parlare a tale proposito (non so se l'ipotesi verrà portata avanti) del CIPET in funzione di coordinamento. Trattandosi di un discorso ancora troppo vago, non abbiamo compiuto una riflessione al nostro interno; e ne parlo quindi a titolo personale: mi sembra di intravedere una logica ed una razionalità nell'idea. Infatti, ha senso, secondo me, pensare al CIPET in funzione di controllo e coordinamento della programmazione, anche al fine di evitare che gli squilibri tra la domanda e l'offerta di servizi finiscano per incidere negativamente sulla gestione dell'occupazione in ambito portuale.

Si è sottolineato più volte il fatto che si stia passando ad un tipo di strutture portuali *capital intensive*. In realtà si tratta di una rivoluzione che sta interessando tutti i nostri porti. Può essere utile osservare che presso il *terminal* di La Spezia in poco più di dieci ettari il Ministero dei lavori pubblici, cioè lo Stato, ha investito 50 miliardi per la piattaforma portuale ed i privati hanno già investito 110-120 miliardi, con un programma di investimenti totali di 170-180 miliardi. È evidente l'apporto significativo che può offrire una struttura imprenditoriale



privata, con tutto ciò che ne consegue. Tutti sanno che La Spezia presenta una situazione particolare: sono stati conclusi accordi tra tutte le parti sociali, mentre l'Azienda mezzi meccanici opera anche sul terminal *Contship*. Vi è in altre parole un equilibrio che fa di La Spezia un caso particolare, ma che può essere significativo per la portualità italiana. Penso anche alla VTE di Voltri, che annuncia programmi di investimento di 180 miliardi (a mio avviso, se utilizzeranno i nostri stessi *standards* di qualità, dovranno essere molti di più): anch'essi si pongono quindi il problema dei vincoli nella gestione della manodopera; ed è un problema che va risolto oggi e non fra 3 o 6 mesi.

FAGNI. A quanto ammonta l'investimento dello Stato nella VTE?

COSTA. Non conosco in cifra assoluta l'investimento dello Stato nella VTE, ma ritengo che non sia neppure confrontabile con quello di La Spezia. A Voltri, infatti, si è dovuto provvedere a tutte le opere di banchinamento ed i riempimenti riguardano fondali molto profondi. Il dottor Rossi suggerisce inoltre che, considerando i 30 anni di lavoro ed i conseguenti oneri per interessi, sicuramente il costo è stato molto più alto rispetto a quello che avrebbe potuto essere con un altro tipo di programmazione. Comunque, per la conoscenza che ho di strutture dello stesso tipo, ritengo che la cifra finale di investimento privato in aggiunta a quello statale sarà notevolmente più alta dei 180 miliardi di cui si parla.

Tornando al discorso sull'occupazione, mi viene di pensare al porto di Ravenna che non è certo una struttura solamente *capital intensive*. A Ravenna ben 12 strutture operano nello stesso ambito portuale, con un totale di occupazione molto più oscillante. Anche a Genova i 900 addetti della compagnia portuale potrebbero trovare agevolmente piena occupazione, se accettassero di lavorare allo stesso modo di altre compagnie portuali.

È stato osservato che sarebbe opportuno non parlare esclusivamente di Genova, dal momento che la portualità italiana è molto più estesa. In effetti in altri porti, altri gruppi portuali, altre compagnie si stanno preparando alla riforma con fatica e difficoltà. Si tratta ancora di una situazione in movimento, ma da contatti informali che ho avuto con altre compagnie si evince che le stesse stanno compiendo lo sforzo di trasformarsi in gruppi con mentalità più imprenditoriale. Lo stesso porto di Livorno ha problemi di esubero, ma anche lì lo sforzo di ragionare in senso imprenditoriale è reale.

Vorrei accennare ad un altro problema relativo alla disponibilità di soci di compagnie portuali a diventare dipendenti di strutture terminalistiche. A Genova questo è un tabù, è una soluzione assolutamente improponibile. Nel Sud, invece, se questo discorso non è ancora andato avanti sulla base della circolare Tesini, ciò è avvenuto non per mancanza di disponibilità (ad esempio, mi risulta ci fosse un gruppo di sedici persone disponibili a passare dipendenti), ma perchè questi soggetti sono stati sconsigliati dai colleghi ad accettare finchè non si fosse chiarito il quadro generale. Effettivamente anch'io ritengo che questa iniziativa avrebbe potuto rompere equilibri in alcune situazioni locali; e di ciò occorre tener conto.

Ci si chiede il motivo per cui si spinga per la riforma del lavoro portuale anziché affrontare la riforma portuale nel suo insieme; in linea di principio quest'ultima ipotesi è quella auspicata da tutti perchè evidentemente vi sono stretti legami fra le diverse fasi della riforma. Tuttavia, anche sulla base di passate esperienze, la sensazione è che i tempi di una riforma globale possano risultare troppo lunghi, mentre oggi vi sono tante situazioni che già potrebbero avviarsi a soluzione qualora venisse almeno risolto il problema del lavoro. È quindi un fatto di praticità cui si aggiunge lo stimolo verso certe soluzioni che proviene da parte della Commissione europea di Bruxelles.

Avere subito la sola riforma del lavoro non è quindi un'esigenza assoluta nostra: se i tempi per poter affrontare i problemi nella loro globalità dovessero essere troppo lunghi, continueremmo a trovarci ovunque in una situazione oggettivamente difficile.

ROGNONI. Se non vado errato, da circa dieci anni i contenitori che transitano per il Mediterraneo sono intorno ai due milioni; e si tratta di una cifra più o meno fissa. Non vedo quindi in base a quale ragionamento, se non di medio termine, si possa pensare di passare a tre o a quattro milioni di contenitori. Mi sembra fantascientifico ipotizzare crescite per il porto di Genova pari a uno o due milioni in più di contenitori nell'arco di cinque anni.

Per quanto riguarda l'altro aspetto centrale, quello della riforma portuale, mi rendo perfettamente conto che il vostro interesse è che qualcosa si muova, e probabilmente il fattore lavoro è quello che attualmente vi preme di più. Tuttavia, se guardiamo all'interesse generale di un paese che non ha mai realizzato una politica dei porti e che è disperso in un clientelismo perverso teso a difendere una miriade di porti, senza invece avere il coraggio di sceglierne sei o sette in modo da ragionare in termini di «sistema Italia», appare evidente uno scontro politico che non potete ignorare. Se avete il coraggio di esprimere le vostre posizioni su questo scontro politico, ben vengano, altrimenti l'impressione è che in questo momento si usi politicamente il punto più debole, cioè quello dell'organizzazione del lavoro dove obiettivamente è necessario riformare in modo drastico ma non esclusivo.

NERLI. Vorrei intervenire su un aspetto toccato dal collega Rognoni. Il mio Gruppo politico ha offerto al Ministro, fin dal luglio scorso e su sua richiesta, una corsia preferenziale. Per quanto riguarda questa Commissione, quindi, il testo potrà essere licenziato in pochi giorni e non ci vorranno quindi dei mesi, a meno che non vi siano riserve politiche.

MUSSO. Il porto va verso un'organizzazione *capital intensive*, il che significa aumento dell'investimento e minor occupazione per unità prodotta, ma con conseguente aumento delle unità prodotte. Tutta l'evoluzione industriale è stata caratterizzata dal passaggio da un'organizzazione *labour intensive* ad una *capital intensive*. All'inizio del secolo si diceva che ciò avrebbe creato disoccupazione ed abbiamo avuto i luddisti che distruggevano le macchine. L'esperienza ha dimostrato che invece l'occupazione è aumentata.

Giustamente ci è stato chiesto per quale motivo parliamo di aumento del traffico. È vero che oggi l'Alto Tirreno muove circa 1.500.000 *containers*, ma è anche vero che movimentiamo il 18 per cento del traffico europeo e il restante gravita sui porti del nord Europa. Viceversa il nostro mercato naturale, cioè quello all'interno della linea dell'equidistanza dal mare, è del 40 per cento, il che significa che abbiamo perso più di metà del traffico. Inoltre, rispetto all'Est, nelle destinazioni oltre Suez (50 per cento del traffico) l'Alto Tirreno ha 4 giorni (1800 miglia) di navigazione in meno, rispetto al Nord Europa, con enormi vantaggi. Se parliamo poi di cabotaggio, la sola Sicilia rappresenta un mercato potenziale di 2.000.000 di *containers*.

Le nostre non sono fantasie. Ma è necessario un alto livello di efficienza che siamo convinti di poter assicurare: è questa la scommessa portuale. Il 50 per cento del traffico della Tarros non è italiano, ma arriva da altre zone dell'Europa.

Certamente sarebbe auspicabile poter risolvere il problema portuale nella sua globalità, cioè non solo l'aspetto del lavoro ma anche quello delle organizzazioni portuali. Tuttavia riteniamo che l'Italia non sia pronta a livello conoscitivo e culturale. Oggi, rispetto alla riforma portuale, l'unico elemento di riferimento è rappresentato dall'esperienza di La Spezia. Si fanno nascere cinque o sei imprenditori e, sulla base di quelle esperienze, si modella un sistema portuale di tipo industriale. Partire adesso significa farlo *de iure condendo*, su ipotesi teoriche con un forte rischio di sbagliare in partenza. Se il Parlamento deciderà di operare in tal senso, ne saremo lieti, ma sottolineiamo che un ritardo nella soluzione del problema lavoro significa un grosso rischio di fronte all'Europa.

**SPALLAROSSA.** Vorrei sottolineare che non va dimenticato il settore delle merci varie dove c'è ancora lavoro. La Spezia è un caso particolare che però dimostra che la Contship alcuni anni fa ha avuto la felicissima intuizione di scegliere un porto in cui la compagnia dei lavoratori portuali era praticamente inesistente, nel senso che era ridottissimo il numero dei lavoratori. A Genova, circa negli stessi anni, i lavoratori portuali erano 8.000 e tale numero esuberante bloccò ogni sviluppo in senso imprenditoriale.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti gli auditi per le preziose informazioni che ci hanno fornito.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 18,45.*

