

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLE GESTIONI PORTUALI

2<sup>o</sup> Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 SETTEMBRE 1992

(Pomeridiana)

---

**Presidenza del Vice Presidente FABRIS**

**INDICE**

**Audizione dei rappresentanti di Assoporti**

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 7, 12 e <i>passim</i>	ACCARDO .....	Pag. 3, 12
NERLI (PDS) .....	9, 12	CECCHETTI .....	5
ROGNONI (PDS) .....	8	MAGNANI .....	6, 10, 12

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in rappresentanza di Assoport, il dottor Pasquale Accardo, il commendator Franco Cecchetti e i dottori Rinaldo Magnani e Luigi Robba.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,20.*

### **Audizione dei rappresentanti di Assoport**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle gestioni portuali.

Diamo il benvenuto ai rappresentanti dell'Assoport, dottor Accardo, commendator Cecchetti, dottor Magnani e dottor Robba.

Loro sanno che il motivo di questa audizione, per la quale hanno prodotto una memoria che ho già fatto dare ai colleghi presenti (ma è disponibile anche per coloro che arriveranno o comunque gliela faremo pervenire), è che noi abbiamo due provvedimenti da esaminare: il decreto-legge 7 dicembre 1992, n. 370, concernente misure urgenti in materia portuale e il disegno di legge governativo sull'organizzazione del lavoro portuale.

Vorremmo sapere anche qual è, secondo voi, lo stato di salute oggi dei porti italiani.

Abbiamo già avuto la possibilità di sentire la Confitarma, la Fedarlinea, le Compagnie portuali, l'utenza portuale: abbiamo sentito quasi tutti gli addetti ai lavori e possiamo farci un'idea abbastanza precisa della situazione.

**ACCARDO.** Sarò breve, signor Presidente; abbiamo infatti consegnato una memoria perchè potesse restare agli atti il nostro pensiero sulla questione generale.

Ringraziamo l'8ª Commissione del Senato per l'onore che ci fa di essere consultati e di dire il nostro avviso su di un così importante problema.

Riteniamo che il decreto-legge n. 370 del 7 settembre 1992 concernente misure a favore delle compagnie portuali e ammortizzatori sociali, con quelle piccole modifiche da noi suggerite, vada convertito in legge nel minor tempo possibile.

Poi c'è il disegno di legge n. 578 sul lavoro portuale, sul quale l'Assoport ha espresso già con chiarezza il proprio pensiero che ribadiamo in questa sede: è un provvedimento che è necessario approvare al più presto possibile.

Se molto tempo (e credo di interpretare anche il pensiero di tutti gli utenti portuali, non soltanto dell'Associazione dei porti) dovesse trascorrere prima dell'approvazione, il Governo dovrebbe emanare un decreto-legge, perchè altrimenti nei porti, e segnatamente nei porti della fascia settentrionale del paese, in modo particolare in quello di Genova, ci sarà un disordine, un'indisciplina ed un caos cui non sarà possibile porre riparo da parte delle autorità locali.

Quindi noi siamo in linea di massima favorevoli all'approvazione *sic et simpliciter* del disegno di legge presentato dal Governo, con alcune precisazioni che abbiamo indicato, che non stravolgono il significato e il contenuto del disegno stesso.

Una migliore definizione dei compiti, ad esempio, delle commissioni che dovranno vagliare le nuove autorizzazioni per le imprese portuali; la menzione esplicita dell'abolizione degli articoli del codice di navigazione relativi, per esempio, alle commissioni ruolo e produttività, al consiglio del lavoro portuale: essi di fatto verrebbero aboliti dalla trasformazione in legge di questo disegno di legge, ma non sarebbe errato, ad evitare problemi interpretativi successivi, abrogare espressamente.

Poi c'è la questione delle aziende dei mezzi meccanici. Bisogna, con un'altra piccola modifica che abbiamo suggerito e per la quale ci siamo permessi di scrivere anche il testo di un emendamento, fare in modo che le aziende dei mezzi meccanici possano «convenzionare», così come fanno attualmente, e non restare soggetti completamente avulsi dal discorso che si viene ad instaurare con le aziende portuali.

Sul tema più vasto della riforma dell'ordinamento portuale, se mi è consentito dire qualche breve parola, credo che il discorso culturale e di dottrina fino a questo momento, fatto anche dalle forze politiche presenti in Parlamento, sia per una riforma che tenga conto dei modelli occidentali nordeuropei nel senso di una trasformazione degli attuali enti e consorzi in autorità portuali, enti economici pubblici con compiti primari di programmazione, di costruzione delle nuove opere, di manutenzione delle opere portuali e di gestione del territorio, con possibilità di gestione dei servizi di interesse generale (ad esempio la pulizia a terra, gli specchi d'acqua, l'illuminazione) e nel senso di affidare tutto il resto, ciò che riguarda la gestione delle attività portuali a terminalisti o a società per azioni o a privati, in modo da realizzare una giusta fusione tra le necessità moderne dell'imprenditoria e della velocità della movimentazione delle merci e la salvaguardia dell'ordine nel territorio e la regolamentazione delle tariffe affidate ad un soggetto che abbia natura pubblica.

Tutto il resto è discutibile; non saremmo però d'accordo se questa riforma dovesse vedere la luce creando una molteplicità di soggetti con funzioni diverse e quindi se, anziché accorpare funzioni, mettere ordine, fare in modo che da un'unica autorità portuale promani questa regolamentazione e la gestione del territorio, si sostituisse a questa autorità una miriade di soggetti, creando un disordine operativo.

Noi non vogliamo anticipare considerazioni critiche; però riteniamo che se nel mondo, occidentale in modo particolare, sono state fatte delle esperienze positive, queste vadano recepite dal nostro ordinamento, creando organismi snelli, non appesantiti burocraticamente e in grado quindi di migliorare l'efficienza dei nostri porti, con una seria programmazione e assicurando nei porti maggiori, dove attualmente abbiamo le aziende, la creazione di autorità portuali.

Più diffusamente abbiamo anche detto che nei porti di Bari, di Brindisi, di Catania, bisognerà procedere alla creazione di autorità portuali, mentre per i porti minori l'ipotesi delle aziende speciali gestite dalle camere di commercio, che ha dato buoni frutti fino a questo momento, sembra perseguibile.

Ci permettiamo altresì di dire al legislatore che il desiderio giusto di novità non deve andare a detrimento di modelli positivi che hanno dato la loro sperimentazione nel presente; cioè, bisogna cambiare le cose che non vanno bene, ma se ci sono cose che nel tempo hanno trovato un loro fondamento, una loro economicità, che non sono costate allo Stato appesantimenti o sperperi di denaro pubblico, io credo che se ne debba far tesoro, migliorarle, potenziarle, e non cancellare il tutto soltanto per il desiderio di fare delle novità.

Mi riservo comunque una completa disponibilità mia e dell'Associazione per quanto potesse ritenere opportuno la Presidenza e la Commissione.

*CECCHETTI.* Intervengo in qualità di Presidente dell'Azienda del porto di Livorno.

Io vorrei solo soffermarmi sul particolare aspetto delle Aziende dei mezzi meccanici. Noi abbiamo scritto anche al Ministro facendogli presenti alcuni riflessi e anche alcuni timori che sussistono in rapporto al disegno di legge n. 578 che è all'esame del Senato.

La produzione legislativa degli ultimi cinque anni ha previsto accomunati gli enti porto e le aziende in tutti i disegni di legge e in tutti i decreti-legge, a cominciare dalla legge n. 20 del 1985. Questa volta vi è una differenza che può essere motivata da uno scorporo di questo disegno di legge da un più vasto disegno per la riforma portuale, ma che può creare notevoli difficoltà e incongruenze. Mi riferisco agli articoli 5 e 6. Con l'articolo 5, nell'ultimo comma, si affidano alla commissione di cui al comma 3 che, ove esistono gli enti porto, è presieduta dal presidente dell'ente porto (forse anche in relazione alle competenze che ha l'attuale ente porto con il lavoro portuale), compiti consultivi sulle questioni attinenti all'organizzazione portuale mentre nulla si dice sui porti in cui esistono le aziende dei mezzi meccanici. Inoltre, si introduce all'articolo 6 un elemento che ha poco a che fare con il lavoro portuale, ma che è caratterizzante di una riforma portuale complessiva: le concessioni.

Ora noi temiamo che nell'eventuale intervallo tra l'approvazione di questo provvedimento e la definizione di un nuovo testo di riforma - che purtroppo comincia a datare, a livello di discussione parlamentare, dal 1972 - si possano creare dei problemi. Infatti, il patrimonio delle aziende oltre che appartenere allo Stato appartiene anche alle aziende stesse, soprattutto i mezzi e le infrastrutture. La legge n. 961 del 1967, poi, è ancora punto di riferimento e specifica chiaramente che i beni - allorchè ci fosse un provvedimento che sciogliesse le aziende - passerebbero allo Stato, ma finchè questo non avviene restano patrimonio esclusivo dell'azienda. Non si vede, quindi, come l'autorità marittima possa disporre dei beni in amministrazione ai sensi della legge n. 961. Non può dare concessioni, quindi, su una cosa di cui non ha la disponibilità, nè può richiamare singole parti di demanio se permane la giustificazione che ne ha causato la consegna, cioè il deposito delle merci sia nei magazzini che allo scoperto.

Il patrimonio di un'azienda non è un fatto isolato, un bel soprammobile di cui si può fare a meno, ma è strettamente correlato agli impegni finanziari dell'azienda stessa e ad una massa stipendiale e

assicurativa che noi dobbiamo tutelare. Pertanto il nostro timore è che ci vengono sottratte delle entrate permanendo gli oneri per il personale.

Ecco che allora ci chiediamo, nello spirito della riforma e nell'indirizzo più volte espresso anche se non concluso dal Parlamento, di poter fare convenzioni di tipo privatistico, la quale cosa permetterebbe ugualmente di raggiungere lo scopo desiderato. In ultima istanza, siccome le nostre delibere - per decorrenza dei termini - debbono essere approvate dal Ministero vigilante, altrimenti non avrebbero alcun valore, noi vorremmo che fosse presa in considerazione una più vasta articolazione. Faccio un esempio: se ci viene richiesto, in convenzione o in concessione, in altri porti un *terminal*, non debbo considerare tanto l'ammontare del ricavo quanto l'onere di cui vengo sgravato se per convenzione posso distaccare un certo numero di dipendenti a svolgere il lavoro che poi è quello che è sempre stato fatto. La professionalità di questi lavoratori fa parte del patrimonio dei porti e noi vorremmo gestirlo sotto il controllo del Ministero vigilante, ma a livello di un consiglio in cui siano rappresentate le organizzazioni sindacali, la dogana, la capitaneria di porto, le camere di commercio, le regioni e i comuni, un consiglio, quindi, molto articolato e rappresentativo della realtà cui il porto si rivolge.

D'altra parte, abbiamo questo timore anche perchè mentre il Parlamento sta discutendo questo tipo di ipotesi esistono già circolari che vengono applicate in periferia per la costituzione della commissione. Non voglio fare commenti, ma mi sembra che si potesse attendere l'opinione del Parlamento che non ritengo sia una variabile indipendente.

In sostanza, quindi, non vogliamo difendere privilegi, ma vogliamo gestire questo passaggio che indubbiamente deve avvenire da modelli vecchi a nuovi modelli in armonia, senza creare momenti di trauma e cercando di ricollocare i lavoratori nell'ambito naturale del loro lavoro e non con distacchi a carico dello Stato.

*MAGNANI.* Cercherò di fare un quadro della situazione portuale esistente facendo riferimento soprattutto alla portualità genovese, anche perchè condivido quanto diceva il presidente Accardo.

Noi qui ci troviamo di fronte ad una questione politica, amministrativa ed economica ed è necessario che Parlamento e Governo l'affrontino con la dovuta concretezza e decisione, intanto per ottemperare agli impegni comunitari poi, perchè esistono delle interpretazioni della magistratura che creano una situazione di instabilità e confusione. Inoltre, se si vuole risolvere il problema più complessivo, cioè di una legge che affronti tutte le questioni della portualità, è necessario che venga convertito il decreto-legge che ripiana i disavanzi delle compagnie e bisogna, nello stesso tempo, non decidere domani ma per il domani che nei porti deve essere superato il monopolio, l'esclusiva, da qualsiasi parte provengano, dando i tempi necessari perchè questo superamento avvenga, confortando il tutto con una legge di riforma. Comunque una decisione - per legge o per decreto-legge - deve esserci con rapidità perchè altrimenti non si potrà avviare nessun processo di riforma. Noi lo abbiamo avviato, a Genova, e

credo si muova sugli indirizzi e sulle linee del Governo in termini di privatizzazione però garantendo la pubblicità del servizio e coinvolgendo i privati nella gestione dei terminal. Vi è, quindi, la necessità di una organizzazione del lavoro più flessibile la quale trovi una sua organicità all'interno dei porti. Ma è necessario avere il coraggio politico di rimuovere i monopoli.

Dico questo sia sul versante dell'organizzazione del lavoro, sia sul versante della gestione privata. Ora, se questo non avverrà, mi riferisco alla situazione portuale e in particolare al porto di Genova, si potrebbero creare grosse diseconomie in un momento in cui il paese richiede pesanti contributi ai cittadini. Sarebbe sbagliato se non riuscissimo a sfruttare le potenzialità economiche finanziarie e occupazionali di un sistema portuale pienamente operativo. Quindi il vero problema è questo. Noi siamo - come dicevo - in una situazione molto difficile. Proprio ieri si è svolta una conferenza di tutte le categorie (camera di commercio, imprese, utenze, spedizionieri, autotrasportatori e industriali) nella quale si è anche profilata la possibilità di un blocco da parte loro delle attività portuali nell'eventualità in cui non venisse scongelata la situazione che attualmente esiste a Genova.

Voglio concludere chiarendo che il problema non è certamente quello di eliminare i lavoratori portuali. Occorre però vedere in quali termini il lavoro rimane. Io credo che a questo punto vi siano le condizioni per creare un'organizzazione del lavoro che riesca a garantire i lavoratori che già operano nel porto e nuova occupazione agli altri, in modo che non vi sia, come si verifica oggi a Genova, l'abuso di posizioni dominanti. Quando infatti una compagnia portuale fa sciopero solo contro i settori gestiti dalla parte pubblica e lavora invece in quelli nei quali ha trovato intese con i privati, magari a prezzi inferiori a quelli del rapporto con la gestione pubblica, ciò significa che indubbiamente c'è qualcosa che non funziona. È per questo che sono convinto che occorra scongelare questa situazione.

**PRESIDENTE.** Vi ringrazio per la vostra esposizione e credo si possa passare alle domande da parte dei senatori. Aggiungo subito che la Commissione provvederà poi a leggere anche il documento da voi consegnato, nel quale ho visto già che viene ripreso il testo del disegno di legge n. 578 con una sintesi di quelle che, a vostro giudizio, sono le articolazioni dei vari rapporti.

Come avevo già detto prima, la Commissione ha ascoltato la Confitarma, la Fedarlinea e il comitato dell'utenza portuale. Con questa audizione credo quindi sia possibile avere un'idea generale, anche se le parole da voi dette ci sono state in parte riportate anche ieri. Ciò è d'altronde ovvio perchè la situazione dei porti è conosciuta; abbiamo ascoltato comunque utili indicazioni per cercare di superare alcune situazioni che sono state poc'anzi ricordate. Ci auguriamo che lo sforzo che andremo a fare sarà in questa direzione, perchè non è possibile continuare ad avere un sistema portuale medievale rispetto ad un'Europa che marcia velocemente.

I senatori che intendono porre quesiti ai rappresentanti di Assoporti hanno facoltà di parlare.

ROGNONI. Signor Presidente, sento innanzi tutto il bisogno di ringraziare la Assoporti, ma in modo particolare, per la sua presenza, il dottor Magnani, anche perchè tale presenza si contrappone all'assenza di ieri del signor Batini. Mi sembra giusto sottolineare la diversa sansibilità di fronte alla richiesta di questa Commissione di capire meglio di prima la situazione per poter affrontare il dibattito su un disegno di legge molto delicato, che tocca questioni centrali come quelle dell'organizzazione dei porti e che, a nostro giudizio, appare mutilato rispetto all'impegno che anche noi come forza politica avevamo preso con il Ministro a seguire una corsia preferenziale per realizzare una riforma reale e non parziale, che non tenda soltanto a dare un messaggio in una direzione politica senza allargare il proprio campo, per così dire, a 180 gradi. Si vogliono infatti salvare le aziende meccaniche così come erano, si vuole conservare la struttura di 140 porti italiani, mentre non si vogliono scegliere quei 6-10 porti che meritano di essere inseriti in un contesto di programmazione generale del paese; si vuole soltanto entrare nel merito di un problema importante, ma che certamente non è l'unico, per trasformare la portualità italiana integrandola nel sistema generale dei trasporti in questo paese.

Abbiamo ascoltato diverse testimonianze e l'impressione che si ricava è che questo disegno di legge sia fatto *ad hoc* per Genova. Avendo ascoltato imprenditori e compagnie di altre realtà economiche, ho la sensazione che il vero problema sia Genova e che quasi sarebbe possibile realizzare una riforma tenendo conto soltanto di questo problema. Mi rendo conto che da una parte vi è l'urgenza della situazione del più grande porto italiano, che è completamente paralizzato; e che dall'altra vi sono state delle dichiarazioni strumentali. Dire infatti che la sentenza della CEE del 1990 elimina il monopolio mi sembra una interpretazione che, stando a quanto hanno dimostrato tutti i magistrati, è diversa dalla realtà. Ho però visto degli inviti pressanti ad evitare l'abuso di posizioni dominanti, cosa che ritengo personalmente ancor più grave per le compagnie perchè è chiaro che ciò trasferisce il confronto nei tribunali, e quindi crea un contenzioso perenne senza mai risolvere i problemi.

È invece fondamentale procedere in modo rapido. Noi crediamo si debba arrivare in tempi veloci anche all'eliminazione della riserva di manodopera così come è stata concepita ed utilizzata fino ad ora. Vi è però anche - e mi sembra giusto dirlo in questa sede, in modo che sia chiaro a tutti - un prezzo politico che noi chiediamo, a fronte di quello che andiamo a pagare eliminando un punto essenziale dell'organizzazione del lavoro degli ultimi 40 anni; vi è la richiesta che si dimostri da parte del Governo la volontà di modernizzare davvero il sistema portuale e non di procedere colpendo quella che al momento sembra la parte più aperta. Su questo si misura la capacità di un Governo, cioè nell'approfitte della contingenza per dare realmente al paese un sistema nuovo.

Un altro punto centrale è rappresentato dalla necessità di capire come i lavoratori che oggi si trovano nei porti possano essere garantiti e tutelati. Sappiamo già che i portuali da 21.000 sono scesi a 6.000; a Genova erano 10.000 e attualmente sono circa 1.000. Vi è stato quindi

un forte ridimensionamento dell'occupazione. Abbiamo anche letto che esistono piani di piante organiche che prevedono il passaggio da 6.000 a 3.000 unità secondo quello che era il progetto Prandini. Si tratta allora di capire se questo piano è ancora in piedi, se ha ancora un senso o se invece è da considerare decaduto. Dobbiamo capire quali sono i modi per garantire l'efficienza, per creare il porto delle imprese senza che però vi sia la guerra della manodopera all'interno dei porti.

Credo che, anche per la sua esperienza, il presidente del consorzio di Genova, dottor Magnani, potrà tentare di farci capire la situazione specifica di Genova, per comprendere perchè sia diversa da quella degli altri porti e in un modo così radicale. Mi sembra infatti che a Livorno o a Trieste non vi sia una situazione analoga. Ogni porto ha una sua storia, ma mi sembra curioso che in questo momento si predisponga un disegno di legge soltanto per Genova. Se così deve essere si abbia il coraggio di dirlo; oppure, si faccia un intervento che abbia senso a livello nazionale, che modifichi tutto il sistema.

NERLI. Vorrei aggiungere solo alcune cose a quanto già detto dal collega Rognoni, la prima delle quali si riferisce a quanto ieri l'armatore Musso (che peraltro si è presentato sotto due vesti diverse nelle audizioni, prima con la Confitarma, e poi con l'utenza) ha affermato sostenendo che, se si approva rapidamente e in questi termini la riforma prevista (cioè soltanto la parte relativa alla questione della riserva di lavoro), nel giro di un paio d'anni a Genova si potrebbero avere 5.000 occupati in più. Abbiamo cercato di farci spiegare questa affermazione perchè, se così fosse, procedendo porto per porto, nel giro di pochi anni si potrebbero risolvere tutti i problemi! Poi però ci hanno dovuto dire anche che il lavoro dipende dal traffico e il traffico risponde a qualche grandezza macroeconomica in più, il che dimostra che la questione della riserva di lavoro è un punto, ma certamente non l'unico.

Ecco, io vorrei capire se voi avete la stessa sensazione: che si può arrivare ad uno sviluppo del settore a partire da questo obiettivo di fondo.

La seconda domanda è la seguente. Noi abbiamo verificato, nelle audizioni di questi giorni (ma ne eravamo perfettamente convinti, lo eravamo anche osservando e analizzando quello che è successo in questi anni e in questi ultimi mesi), che non si può intervenire praticamente solo sulla riserva ma che bisogna agire sull'insieme. Io ho letto velocemente il documento che avete presentato e la domanda è questa: non ritenete che sia necessario affrontare l'insieme della materia subito, per realizzare condizioni legislative e politiche nei porti perchè il tutto poi possa funzionare? È chiaro che poi ci sarà una fase di transizione. Quindi, «bocce ferme», intendendo comprendere con questa espressione sia i lavoratori sia le aziende dei mezzi meccanici. A noi pare di capire che sia una condizione per avere, almeno nella quasi totalità dei porti, un atteggiamento delle stesse compagnie portuali positivo. Abbiamo ascoltato con grande interesse le cose dette dal «console» Piccini, in nome dell'Associazione delle compagnie portuali, però è importante anche l'atteggiamento di tutte le altre compagnie.

Allora: di questo cosa ne pensate? Io credo che sia importante, per poter affrontare l'insieme della materia, signor Presidente, che da parte

dei vari soggetti interessati ci sia una spinta in questa direzione, non solo una discussione teorica o accademica in Parlamento, ma anche un sostegno: se si vuole, si affrontano tutte le materie, in questo caso se c'è la convinzione politica che è necessaria la riforma della portualità.

*MAGNANI.* Intanto vorrei chiarire una questione. Può anche darsi che il disegno di legge n. 578 sia stato presentato tenendo conto della situazione di Genova, che non è una situazione da poco, ma non credo che sia stato predisposto per Genova. Io però sarei d'accordo, se è vero che in tutti i porti c'è benessere e tranquillità, sull'opportunità di una legge per Genova, in quanto rappresenta l'unica situazione anomala.

Io credo che oggi limitarsi a portare avanti il discorso di una legge generale senza affrontare l'emergenza dell'organizzazione del lavoro voglia dire voler affossare i porti e certamente Genova. D'altra parte, dico con molta chiarezza che i problemi che non risolve il Parlamento li risolve la forza delle cose perchè il giorno in cui ci si troverà con una paralisi a Genova e con la richiesta da parte degli utenti di sostituire i lavoratori portuali, con conseguente necessità di interventi autoritativi da parte dell'autorità portuale, prima o poi anche le responsabilità del Parlamento e del Governo saranno chiamate in causa sulla spinta di denunce e pressioni. Cioè, se a Genova non avremo un provvedimento chiaro sull'organizzazione del lavoro allora verranno fuori le responsabilità.

Il problema su cui non ci siamo ancora messi d'accordo è quello di avere un disegno sulle portualità, cioè se vogliamo accentrare o decentrare, se vogliamo seguire il processo collegato alla regionalizzazione e quindi alle autonomie e al decentramento mentre siamo ancora bloccati a discutere sui privilegi di una categoria di lavoratori.

Io non mi sbilancio sui 5.000 occupati, ma credo di poter affermare che un porto che funziona al 30 per cento potrà accogliere circa 2.000 lavoratori produttivi, con conseguenze positive sull'indotto.

La situazione di crisi dell'area metropolitana genovese oggi può solo essere superata con il rilancio delle attività portuali. E allora, questa è una scelta di carattere politico.

Si dice: compagnie sì, compagnie no; ma chi vuol togliere le compagnie? I lavoratori della compagnia oggi fanno 22 o 23 turni al mese, guadagnano più di tre milioni al mese quando nella città cresce il fenomeno dei cassintegrati della siderurgia e della cantieristica. Per 1.200.000 lire è stato impedito lo sbarco alla nave «Vento di levante» per tre giorni, cioè per due lavoratori a 600.000 lire; la compagnia riceve 580.000 lire uomo/turno dal *terminal* pubblico di calata sanità, riceve 290-300.000 lire dall'armatore Grimaldi: lavora con Grimaldi e fa sciopero nel *terminal* pubblico.

Ora, rispetto a queste cose, non è in discussione la difesa del lavoratore portuale. Il problema è un altro: è quello di vedere se all'interno del porto, costruendo l'impresa, è quest'ultima che deve governare il lavoro, attivando l'operatività delle compagnie o delle altre imprese, oppure se è la compagnia che deve governare il lavoro dell'impresa, perchè quando la compagnia fa sciopero l'impresa non funziona più. Questo è il problema di fondo che io credo tutte le forze politiche dovrebbero porsi; non è una questione, diciamo, ideologica di

parte, ci mancherebbe altro; anzi, dico di più, cioè che la cosa mi stupisce ancora per il fatto che la compagnia alla quale mi riferisco, che è la compagnia portuale di Genova, è una compagnia che sotto l'aspetto del lavoro e della produttività, quando vuole lavorare, credo che abbia pochi eguali non solo a Genova o in Italia, ma in Europa. Il problema è però rappresentato dalle condizioni alle quali il lavoro viene prestato. In altri termini, quando c'è solo la compagnia che governa la banchina, questa può imporre le proprie condizioni agli operatori.

Noi abbiamo un *terminal* per la carne congelata intorno al quale da nove mesi c'è una trattativa in corso; ma poichè si tratta di sbarcare e imbarcare dei quarti di bue e siccome a lavorare ai contenitori si guadagna di più e si fa meno fatica, la trattativa sui quarti di bue non riesce a concludersi. Allora, poichè la compagnia non vuole farlo, lasci che nel porto, senza creare tensioni e blocchi, una cooperativa di lavoratori che ha bisogno di lavorare sbarchi i quarti di bue. Sapete perchè la compagnia ha scioperato in agosto? Perchè in quel mese era in ferie per dieci giorni circa il 30 per cento dei suoi dipendenti e se si fossero coperti tutti i turni di agosto non avrebbe avuto il personale necessario per coprirli. Ecco perchè c'è stato uno sciopero di tre turni su quattro e si è ripreso a lavorare solo ieri con la motivazione singolare che, siccome l'alluvione ha colpito Genova, la compagnia riprendeva a lavorare.

Poi, possiamo affrontare tutti i problemi che qui vengono indicati. Sono d'accordo con il senatore Rognoni che occorre una legge che individui i porti, che li classifichi, che individui anche i finanziamenti e le funzioni. Noi a Genova cerchiamo di portare avanti una autoriforma per trasformare gli enti portuali in una vera *authority*, ma occorre sbloccare subito la paralisi, e le compagnie devono diventare imprese a tutti gli effetti, e cioè in libera concorrenza, anche se già lo sono di fatto perchè la compagnia del porto di Genova svolge l'80 per cento del lavoro con contratto di impresa privata: ha contratti con Clerici sulla frutta, con la Tirrenia e Grimaldi sui traghetti; ha contratti con l'ente pubblico sui determinati settori dei contenitori e delle merci varie; oggi partecipa inoltre ad una gara per acquisire determinati *terminal* a Genova in concorrenza con altre imprese private. Tutto ciò sta ad indicare che in realtà si tratta di un'impresa. Tuttavia un conto è essere impresa e affrontare il mercato, un altro è dire di voler essere impresa e giocare su due ruoli, l'esclusiva e il monopolio da una parte e l'impresa dall'altra. Bisogna sciogliere questo nodo. Sarei persino più contento se il Parlamento dicesse che le compagnie portuali sono la migliore istituzione mai esistita nel paese, che devono gestire il lavoro portuale soltanto loro; almeno a questo punto si farebbe chiarezza, ci sarebbe un indirizzo definito, con buona pace della CEE. In realtà oggi non si vuole fare nè l'una nè l'altra cosa. Dico questo a voi e a me stesso, per le grosse responsabilità che a tutti competono in una situazione come quella attuale.

Infatti, da conti effettuati negli ultimi cinque anni, lo Stato dal porto di Genova ha ricavato circa 2.000 miliardi in diritti doganali e queste entrate potrebbero aumentare.

È inutile una politica di rigore se non facciamo lavorare determinati porti e li collochiamo in Europa, riuscendo ad aumentare le

entrate dell'erario senza prelevare risorse dai cittadini. Si tratta di una grande responsabilità che tutti dobbiamo assumerci, ma credo che anche il sistema delle compagnie portuali come è oggi evidentemente costituisce una remora notevole.

In verità, quindi, preferirei che si chiarisse subito il ruolo dell'organizzazione del lavoro, dando tre o quattro mesi perchè si trasformino le compagnie, anche attraverso i contributi dello Stato, e nello stesso tempo si porti avanti il progetto per una legge più generale, stabilendo i principi e le regole.

Adesso occorre parlarci chiaro: in Italia si è sempre andati avanti in questo modo, perchè i Governi durano tre mesi, poi cambiano e di conseguenza cambia anche il ministro. C'è poi un nuovo Governo che rinvia l'esame del disegno di legge e non l'affronta. Questa situazione va avanti da moltissimi anni.

**NERLI.** Lei dice che, se noi affrontiamo la questione dell'organizzazione del lavoro e quella delle autorità portuali, il riordino della portualità rimane sempre un problema?

**MAGNANI.** Non credo sia possibile. Se voi diceste che in dieci giorni riuscirete ad approvare le riforme potrei anche ringraziare ed andarmene. Il vero problema oggi secondo me sta nel disegno di legge del ministro Tesini. Certamente questo provvedimento non è esaustivo della questione portuale per cui dovrà essere seguito da una riforma più complessiva. Tuttavia mettendo un punto fermo saremo sicuri che non si sbloccherà questo meccanismo riformatore. Permettetemi di aver un po' di sfiducia sui tempi delle riforme onnicomprensive.

**PRESIDENTE.** Lei reputa, quindi, se ho ben compreso, che quello proposto dal ministro Tesini è un provvedimento che va affrontato e portato avanti prioritariamente. L'importante è che per fare il resto non si blocchi anche questo avvio. Ho compreso bene il suo pensiero?

**ACCARDO.** L'Associazione dei porti - non solo il porto di Genova - ritiene che l'approvazione di questo disegno di legge con le modifiche da noi suggerite avvii a soluzione alcuni problemi. Non si tratta solo del lavoro portuale ma anche della regolamentazione del lavoro di impresa, dei terminalisti, eccetera. Si tratta di una parte della riforma e ciò non toglie che in un successivo momento (noi riteniamo all'incirca tra un mese) si possa affrontare il problema generale alla cui vetta c'è la politica del Governo per il mare, altrimenti noi possiamo stabilire che si lavora gratis in tutti i porti italiani, aumentando del 4-5 per cento il traffico, né di più, né di meno. Tutto quel che il Governo e il Parlamento andranno a fare sarà inutile se non verrà supportato da una politica di presenza del nostro armamento in seno alle *conferences* e di difesa della nostra bandiera.

**PRESIDENTE.** Ringrazio tutti gli intervenuti per aver partecipato ai nostri lavori e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad alta seduta.

*I lavori terminano alle ore 16.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

**DOT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA**

