

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE GESTIONI PORTUALI

3^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 1^o OTTOBRE 1992

Presidenza del Presidente FRANZA

INDICE

Audizione dei rappresentanti di Filt-CGIL, Fit-CISL e UIL trasporti

PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 13	CARCASSI	Pag. 9
GIOVANNIELLO (DC)	12	MOSCHERINI	3, 11
NERLI (PDS)	10, 11	SORIANI	12, 13

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in rappresentanza della Filt-CGIL i signori Giovanni Moscherini e Salvatore Bonadonna; in rappresentanza della Fit-CSL il signor Massimo Soriani e in rappresentanza della UIL Trasporti i signori Paolo Carcassi, Giuseppe Messina e Paolo Gattai.

I lavori hanno inizio alle ore 9,10.

Audizione dei rappresentanti di Filt-CGIL, Fit-CISL e UIL trasporti

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

Oggi è in programma l'audizione dei rappresentanti sindacali, cui do senz'altro la parola.

MOSCHERINI. I sindacati confederali hanno elaborato, in relazione al disegno di legge n. 578 presentato dal ministro Tesini sul lavoro portuale, una proposta unitaria.

Sono ormai 8 anni che discutiamo di un provvedimento del genere e quindi penso che le nostre posizioni non costituiscano una novità per il Parlamento. Oggi siamo di fronte alla proposta di legge del ministro Tesini che il sindacato giudica inaccettabile come provvedimento stralcio sul lavoro portuale fuori da un disegno di riordino complessivo del sistema portuale italiano.

Per maggiore chiarezza dirò che nel caso le organizzazioni sindacali si trovassero di fronte ad un provvedimento stralcio che affrontasse solo i problemi del lavoro portuale si andrebbe certamente ad uno scontro sociale nei porti. Le precedenti esperienze vissute in altri porti europei - il Parlamento deve valutare con attenzione questo aspetto - hanno prodotto pesanti effetti sul sistema produttivo del Paese. Infatti gli scontri non più controllabili possono sfociare in un blocco totale dei porti e a tempo indeterminato.

Ovviamente non vuole essere questo un ricatto ma l'esplicitazione chiara di un rischio reale, che può essere evitato soltanto con l'approvazione in tempi brevi di una riforma complessiva delle gestioni portuali che non scarichi sul lavoro il prezzo della riforma.

È indubbio che occorra procedere con urgenza alla modernizzazione dei porti, sia a livello istituzionale di governo sia a livello operativo rendendoli compatibili con le evoluzioni tecnologiche che si sono succedute nella produzione industriale, nel trasporto delle merci e nella movimentazione delle merci, all'imbarco e allo sbarco.

A noi pare evidente la necessità di una riforma che parta dal «cervello», dal motore dei porti, vale a dire dagli organismi istituzionali, autoritativi di governo delle realtà portuali. Poniamo l'accento sulla esigenza di istituire una autorità portuale con funzioni di programmazione e di controllo. Attualmente infatti le più grandi realtà portuali italiane, quelle che determinano la concorrenzialità a livello continentale-

le e particolarmente con il Nord Europa, sono rette da enti portuali o hanno aziende di mezzi meccanici per gestire le grandi infrastrutture pubbliche.

Come Filt-CGIL auspicheremmo una netta separazione tra le funzioni autoritative dello Stato e/o della municipalità esercitate dall'autorità portuale che la riforma individuerà e le funzioni operative che dovrebbero essere affidate con apposita «autorizzazione» alle imprese, e tra queste anche quella derivata dalla compagnia portuale, che abbiano la capacità di assicurare servizi intermodali di imbarco e sbarco delle merci.

Per quanto riguarda la riforma del lavoro portuale, voi sapete che oggi esso è frammentato, anche per effetto di una legislazione che si è sviluppata per sommatoria progressiva: al codice della navigazione si sono aggiunti regolamenti, circolari, leggi istitutive di enti portuali e di aziende di mezzi meccanici e così via. Di conseguenza anche il lavoro nei porti è caratterizzato da una pluralità di soggetti: abbiamo i lavoratori altamente professionalizzati dipendenti dagli enti portuali o dalle aziende dei mezzi meccanici; quelli specializzati delle compagnie portuali che svolgono le stesse funzioni: conduzione di gru, di mezzi meccanici, composizione delle merci a terra, intermodalità per i contenitori; abbiamo infine i dipendenti delle imprese private. Nei grandi porti, retti da enti portuali, scarsa è la presenza di imprese private se non addirittura nulla, poichè le leggi istitutive affidavano allo stesso ente la funzione di impresa in termini monopolistici. Gli organici attuali dei lavoratori dipendenti dagli enti e dalle aziende mezzi meccanici ammontano a circa 3.500 unità. Poi abbiamo lavoratori autogestiti delle compagnie portuali. Da questo lato stiamo vivendo la vicenda che conoscete e che ha indotto il Ministro a predisporre con sollecitudine un disegno di legge. Anzi, il Ministro ha minacciato l'emanazione di un decreto-legge.

La sentenza della Corte di giustizia della CEE contesta i due monopoli, quello di impresa e quello del lavoro. Noi riteniamo che essa interessi giuridicamente solo taluni porti, come del resto ha confermato lo stesso Leon Brittan, e non metta di per sé in discussione il codice della navigazione. Questo nostro pensiero è stato confermato tra l'altro anche da recenti sentenze della magistratura ordinaria. Il chiarimento definitivo, però, non può venire dalle sentenze dei giudici ma da un urgente provvedimento legislativo di riforma.

Per quanto riguarda la nostra proposta sul lavoro, riteniamo che l'Italia per la natura delle sue coste e dei suoi porti non abbia particolari specializzazioni rispetto agli altri paesi europei, nè possieda termini comparativi per aumentare o diminuire i privilegi per modificare o meno i sistemi tradizionali ancora presenti nella nostra legislazione, ma nemmeno per renderli inferiori a quelli degli altri paesi che oggi si trovano molto più avanti di noi in tale materia.

Voglio ricordare alla Commissione che il Parlamento francese nel giugno scorso ha approvato, a stragrande maggioranza, la legge di riforma della portualità e del lavoro portuale. La soluzione francese contrasta fortemente con quella indicata dal disegno di legge Tesini, il quale peraltro sembra rispondere prevalentemente alle sollecitazioni della parte meno imprenditiva della Confindustria, se consideriamo che

invece la componente confindustriale caratterizzata da maggiori qualità imprenditoriali non è affatto d'accordo con quel tipo di normativa del lavoro portuale.

Il disegno di legge Tesini, infatti, si limita ad abrogare con due articoli del codice della navigazione un certo sistema del lavoro, senza disegnarne uno alternativo, volendo far credere che la soluzione della concorrenzialità nella portualità nazionale italiana dipenda puramente e semplicemente dalla eliminazione della riserva del lavoro portuale. Noi sosteniamo che per questa via si determinerebbe soltanto una guerra spietata fra cooperative che sorgerebbero come funghi, senza regole e l'economicità deriverebbe soltanto dalle condizioni normative e contrattuali.

Vorrei far presente che questa non è demagogia sindacale. Il professor Carbone, nel convegno tenuto dall'Assoporti a Genova, ha citato l'eventualità di una frammentazione dell'offerta dei servizi come un pericolo per l'economia portuale. Se in un primo momento il sistema delle cooperative che si fanno la guerra reciprocamente può apparire strumento di riduzione dei costi - ha osservato il professor Carbone - alla lunga può produrre il ritorno al «fronte del porto». Ad una prima fase di concorrenza sfrenata, succederebbe, necessariamente, una tendenza delle cooperative a consorziarsi e dunque a riprodurre una nuova forma monopolistica.

Un esperimento in tale direzione è già stato fatto. Mi riferisco alla situazione di Oristano, che negli anni 87-88 veniva citata come un esempio di nuova portualità. Il risultato è stato la fuga dei traffici dopo qualche anno e, soprattutto, un progressivo abbattimento della resa e dunque della produttività. Le navi rimanevano in porto molti più giorni di quelli che occorreavano negli altri porti. Tutto ciò ha inciso negativamente sul lavoro e alla fine si è verificato che gli stessi imprenditori hanno abbandonato Oristano e sono ritornati nei porti di provenienza.

La nostra proposta è invece che sia costituita un'agenzia pubblica del lavoro portuale che gestisca i registri dei lavoratori portuali. In parole povere, tutte le professionalità che oggi operano nel porto, diversamente collocate, devono essere iscritte in registri pubblici ai quali le imprese che ricevono l'autorizzazione ad operare nel porto devono attingere per dotarsi della manodopera di cui hanno bisogno. In sede di prima applicazione, le imprese, anche per il personale che assumono alle loro dirette dipendenze, debbono in via privilegiata, anche a garanzia dell'occupazione di chi già lavora, attingere all'agenzia. Nel caso che determinate professionalità non siano presenti nei registri perchè nuove o esaurite o perchè vi sia un rifiuto dei lavoratori di quel settore di andare alle dipendenze di una data impresa, in quel caso l'impresa stessa è autorizzata a rivolgersi al mercato della manodopera esterna. In casi particolari (ad esempio a fronte del fallimento dell'impresa) i lavoratori, in quanto iscritti nei registri, tornerebbero tra i lavoratori avviati giornalmente o in mobilità periodica.

Oltre al registro ricognitivo dei dipendenti fissi, noi proponiamo che l'agenzia gestisca i registri dei lavoratori giornalieri. Tali lavoratori sarebbero a disposizione per il porto per tutte le occorrenze, al di là dell'organico dei dipendenti fissi.

Noi auspichiamo infine che nel periodo transitorio (che chiediamo sia almeno di un anno e non di 180 giorni, come è indicato dal Ministro nel suo disegno di legge) tra le parti si realizzi, secondo una precisa previsione di legge, il rinnovo del contratto di lavoro per un nuovo sistema di gestione e di avviamento della manodopera nel porto.

Mi sia consentita a questo punto una considerazione. Il Ministro Tesini ha presentato il disegno di legge n. 578 affermando che non comporta oneri per lo Stato. Ciò è materialmente impossibile, anzi vogliamo sottolineare con molta chiarezza che la riforma della portualità avrà costi rilevanti per lo Stato, essenzialmente per due ordini di motivi.

In primo luogo, sciogliere le compagnie portuali e trasformarle in impresa significa provvedere al risanamento di tutte le situazioni deficitarie. È un capitolo che stiamo discutendo con il Ministero.

In secondo luogo, anche perchè si tratta di un settore legato al codice della navigazione che svolge un servizio pubblico, bisogna portare a compimento il processo di adeguamento degli organici.

Per questo abbiamo chiesto al Ministro duemila prepensionamenti: mille per i dipendenti degli enti portuali e delle Aziende dei Mezzi Meccanici e mille per i lavoratori soci delle compagnie portuali.

SORIANI. Intervengo in rappresentanza della Fit-CISL e svolgerò il mio intervento cercando di essere sintetico, anche perchè mi pare che molti aspetti di carattere generale siano stati affrontati e ben illustrati dal collega Moscherini, soprattutto in riferimento alla necessità che si addivenga ad un intervento legislativo complessivo. Questo è un dato molto importante.

Come sindacato abbiamo ritenuto di evidenziare che stiamo vivendo una fase che può rivelarsi esiziale per la portualità perchè si sta determinando nel paese fra gli operatori che operano in questo settore la sensazione che si possa intervenire con provvedimenti mirati a singole problematiche e non all'insieme delle questioni. Cercherò di chiarire meglio il concetto.

Sono anni che la portualità non riesce più a proporsi come un settore attivo, trainante per l'economia del paese. Sono anni che il sindacato, come del resto altre forze, è impegnato nella definizione di progetti di riorganizzazione del comparto. Improvvisamente, sotto l'azione di alcuni settori dell'imprenditoria che ha portato ad un intervento comunitario (rispetto al quale abbiamo sempre nutrito grossi dubbi che si fosse verificato in completa autonomia in riferimento allo specifico delle vicende di questo paese), si è deciso di portare un attacco che si è concretizzato nella predisposizione di strumenti diretti ad affrontare in modo parziale i problemi. Addirittura si era paventato un provvedimento di urgenza assunto dal Ministro sotto la forma del decreto-legge.

Un altro versante è rappresentato dalla possibilità che la spinosa questione relativa agli enti portuali venga risolta attraverso una privatizzazione, senza neanche bisogno di uno strumento legislativo, dal momento che gli enti portuali, come tutti gli enti pubblici economici, credo possano essere trasformati in società per azioni.

Se la prospettiva fosse quella di un riforma della portualità realizzata intervenendo su questi due aspetti, senza affrontare invece

l'insieme delle problematiche presenti, credo che non si riuscirebbe a raggiungere l'obiettivo fondamentale, quello di un rilancio della portualità, del settore nel suo complesso. E questo rilancio, proprio per la peculiarità delle problematiche del settore portuale, può avvenire soltanto con un disegno di legge complessivo.

Uno dei problemi fondamentali è quello della profonda disomogeneità della portualità italiana, che è estremamente composita. Le realtà nord-europee sono strutturalmente diverse: storicamente, come sistemi nazionali, sono organizzate su pochi porti molto attrezzati dotati di grande capacità operativa. Noi invece abbiamo una portualità polverizzata sul territorio, rispetto alla quale non c'è mai stata un'azione del Governo finalizzata ad una selezione efficace degli scali in modo da dare risposte positive alla crescita del settore. Vi è quindi la necessità che un progetto complessivo di riforma affronti il nodo della riqualificazione del comparto portuale. Noi crediamo che da solo l'intervento in materia di lavoro portuale non possa essere sufficiente a dare risposte ad esigenze molto più ampie, al rilancio della portualità italiana. Come ha bene evidenziato chi mi ha preceduto, il sindacato considera irrinunciabile un intervento legislativo complessivo sulla gestione dei porti italiani.

Venendo al merito delle questioni specifiche contenute nel provvedimento del ministro Tesini, credo si debba muovere da una prima considerazione: questo progetto, per come è formulato, contiene una ricetta che non consente di costruire la portualità del futuro. Comprendo che il settore portuale è complesso e molto articolato nella sua organizzazione, per cui chi non è addetto ai lavori rischia di non capire fino in fondo questi discorsi, ma se analizziamo gli effetti che deriverebbero dall'applicazione delle norme ipotizzate dal Ministero della marina mercantile arriviamo alla conclusione che da qui a 5-10 anni i porti italiani saranno organizzati su imprese aventi esclusivamente lavoratori alle proprie dipendenze. La soppressione degli articoli 108 e 110 del codice della navigazione non incontra assolutamente opposizione pregiudiziale da parte del sindacato. Ma un tipo di organizzazione portuale che si basi su lavoratori dipendenti non esiste in alcun porto del mondo, proprio per la specificità di questo lavoro che è per sua natura incostante. Un simile modello è sicuramente destinato a conseguire il risultato di demolire, in una fase transitoria, l'esistente, per riproporre, di qui a 5-10 anni al massimo, uno scenario quale quello che veniva paventato, un vero e proprio ritorno al «fronte del porto». Infatti, nel momento in cui le regole che attualmente consentono di dare ordine alle attività portuali venissero meno, si verificherebbe la possibilità per le imprese che operano negli scali con propri dipendenti di rivolgersi all'esterno - dopo un lasso di tempo che potrà avere durata differente a seconda delle singole realtà portuali - per dotarsi di maestranze in relazione alle esigenze del traffico. Si verificherebbe così il progressivo appiattimento verso il basso degli organici dipendenti e si darebbe la possibilità in prospettiva alle imprese di reclutare all'esterno del porto la manodopera necessaria per svolgere le attività legate all'andamento dei traffici che, ripeto, sono incostanti nell'arco dell'anno. Correremmo allora il gravissimo rischio di creare all'interno dei porti quella situazione di presenza di manodopera non qualificata né

professionalizzata, sicuramente non controllabile, che costituirebbe un enorme passo indietro rispetto al momento di civiltà rappresentato dall'attuale ordinamento portuale. A tale proposito voglio sottolineare che questo ordinamento portuale non funziona non perchè inidoneo a sopperire alle esigenze, ma perchè afflitto da una serie di disfunzioni accumulate nel corso di questi anni e soprattutto per l'evidente incapacità di applicare disposizioni dettagliatamente previste.

Sono queste le ragioni che ci inducono a ritenere che il modello contenuto nel disegno di legge Tesini possa rispondere tutt'al più all'esigenza di azzerare l'attuale situazione, ma non certo a quella di dare una risposta credibile per il futuro. Il sindacato da tempo propone una soluzione che restituisca al lavoro portuale la centralità nell'organizzazione complessiva del porto in relazione alla specificità dell'attività da svolgere. L'agenzia pubblica è uno dei perni fondamentali dell'organizzazione del porto nel suo complesso, come autorità che governi l'insieme dei soggetti che operano all'interno del porto, gli imprenditori con i loro dipendenti, una compagnia portuale che dovrà mettersi al passo con i tempi e evolvere verso forme imprenditoriali, omologandosi sempre più ai modelli dell'imprenditoria privata. L'agenzia costituirebbe lo strumento pubblico di controllo della manodopera professionalizzata all'interno del porto, per evitare che questo torni ad essere terra di conquista per faccendieri o soggetti estranei i quali, nel momento in cui non esistessero più barriere in grado di selezionare l'accesso di manodopera alle attività portuali, potrebbero assurgere al ruolo di punto di riferimento per chi ha bisogno di maestranze da utilizzare all'occorrenza. L'agenzia va considerata uno dei perni fondamentali dell'organizzazione del nuovo porto.

Secondo la Fit-CISL, bisogna operare una riflessione attenta sui soggetti pubblici chiamati alla gestione degli enti portuali. Nessuno nega che in prospettiva la *port authority* sia il modello migliore dal punto di vista del ruolo del settore pubblico.

Tuttavia bisogna tenere in considerazione il fatto che la nostra esperienza per tanti anni è stata costruita su enti portuali che non sono stati messi in grado dall'attuale legislazione di dare risposta ad una serie di problemi di molteplici e complesse attività, che non sono di carattere soltanto autorizzativo ma anche gestionale.

Ora, proprio per la disomogeneità che caratterizza il settore portuale italiano, non possiamo non prendere atto dell'attuale situazione, cioè al momento vi sono realtà portuali con enti che sul piano degli organici raggiungono livelli assai elevati ed altri che invece sono su livelli molto modesti. Non solo: vi sono enti da tempo impegnati direttamente nella gestione delle attività, e che quindi hanno un patrimonio di professionalità fra i lavoratori dipendenti, ed enti che invece hanno da tempo rinunciato a questo.

Proprio in base alle esperienze fin qui realizzate e per dare il segno di un dissenso rispetto ad una ipotesi che preveda l'improvvisa completa rinuncia della presenza pubblica nell'ambito portuale e quindi la privatizzazione delle attività, considerata l'unica soluzione possibile per i problemi di questo settore, noi sosteniamo che (ripeto, posto che il modello di *port authority* è quello di riferimento al quale non si può rinunciare per il futuro) debba essere previsto che, laddove non esistano

soggetti privati in grado di proporsi credibilmente nella gestione delle attività portuali, l'ente mantenga residualmente la possibilità di partecipare in forma consorziata oppure di assumere direttamente la gestione di questi servizi al fine di assicurare in ogni caso nelle grandi aree portuali un ruolo del soggetto pubblico nella sfera delle attività economiche complessive.

Anche io vorrei fare l'osservazione che è stata fatta nell'intervento precedente: è impossibile immaginare una riforma del settore portuale a costo zero, per una serie di circostanze che sicuramente, se questo fosse il dato assunto, porterebbero ad una situazione che sarebbe difficile gestire nel complesso. Dico questo anche perchè, ad esempio, semplificando molto, proprio rispetto agli enti portuali viene fatto il riferimento alla possibilità che questi vengano seccamente trasformati in enti autorizzativi, in *port authority*, vengano messi in liquidazione e le loro funzioni passate alle capitanerie di porto, eccetera. Ebbene, occorre sottolineare che in questi enti portuali attualmente lavorano 3.500 persone, per le quali, se questa dovesse poi essere la prospettiva finale, dovranno essere individuate soluzioni credibili per dare certezze sul piano dell'occupazione, essendo questo per il sindacato il dato di riferimento di tutta la sua elaborazione.

CARCASSI. Signor Presidente, desidero intervenire molto brevemente, anche perchè coloro che mi hanno preceduto hanno già esaurientemente illustrato le questioni da affrontare. Peraltro, in materia di lavoro portuale abbiamo elaborato una proposta che crediamo possa essere utile.

Vi sono tre punti che comunque vorrei sottolineare. Anzitutto, riteniamo che non si debba fare un provvedimento che tratti soltanto la parte riguardante il lavoro portuale poichè a nostro avviso questa è solo una delle questioni da affrontare, è un elemento parziale e limitato. Vi sono molti altri problemi che devono essere affrontati, come quello delle imprese, dei diritti portuali e della programmazione.

Il ministro Tesini si era impegnato a presentare un disegno di legge globale entro il 30 settembre, ma non l'ha fatto; speriamo che lo faccia entro la fine del mese di ottobre proprio per consentire l'approvazione di un provvedimento che affronti complessivamente i problemi del settore, e a tale proposito riteniamo che possa essere data qualche indicazione utilizzando, peraltro, il lavoro che era già stato fatto nel corso della precedente legislatura, in modo da accelerare l'*iter* della riforma.

La seconda osservazione riguarda gli enti portuali. Quello della *port authority* è senza dubbio l'elemento prioritario da valutare e su cui muoversi, ma bisogna tenere presente che in alcuni grandi porti abbiamo diverse migliaia di lavoratori che si occupano della gestione dei servizi e svolgono attività operative; per cui non ci si può dimenticare di questi lavoratori, che peraltro hanno un rapporto di lavoro di tipo pubblicistico e nei cui confronti si pone una serie di problemi di non facile soluzione, che non possono essere ignorati. Quindi ipotizzare che, in condizioni di economicità, di partecipazione, di sinergia con le altre realtà, una serie di servizi portuali possa essere assicurata, laddove siano presenti anche le società che vedano come

protagonisti gli enti portuali è, a nostro avviso, una possibile soluzione ad un problema che esiste.

La terza considerazione riguarda infine un problema relativo a tutti i 6.000 lavoratori portuali: il trattamento di fine rapporto di questi lavoratori era erogato dal fondo autonomo portuale, che però è stato eliminato, per cui nessuno sa chi dovrà pagare per il trattamento di fine rapporto di questi lavoratori, che era assicurato man mano dalle tariffe. Adesso il fondo non esiste più e quindi non si sa chi dovrà assicurare tale trattamento. Le compagnie non hanno avuto la possibilità di effettuare accantonamenti a tale scopo, non essendo tenute a farlo e sarebbe oggi ingiusto, oltre che impossibile dal punto di vista economico, accollare loro tale onere. Questo problema riguarda tutti i lavoratori del settore portuale attualmente in servizio. Quindi, se non vogliamo che salti l'intero sistema, occorre trovare una soluzione, poichè si tratta di un diritto di tutti i lavoratori, che deve essere salvaguardato anche per quelli addetti al settore portuale.

Per la parte relativa al lavoro portuale viene proposta una soluzione che è ampiamente illustrata nel documento che abbiamo consegnato alla segreteria della Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per i loro interventi.

I senatori che ritengono porre quesiti ai nostri ospiti hanno facoltà di parlare.

NERLI. A mio avviso, è importante che le tre organizzazioni sindacali esprimano l'esigenza di un provvedimento che affronti complessivamente i vari problemi del settore portuale e quindi non solo quello del lavoro.

Il nostro Gruppo ha presentato un disegno di legge globale; riteniamo infatti che sarebbe del tutto negativo in questo momento separare le questioni.

In questi giorni abbiamo avuto una serie di audizioni: tra i soggetti che associano porti e l'utenza ci sono anche posizioni diverse. Alcuni degli ospiti che sono intervenuti sostengono la tesi di un provvedimento complessivo; altri hanno dimostrato sfiducia sulla reale volontà di porlo in essere. Abbiamo avvertito nell'audizione dell'Associazione delle compagnie portuali una forte spinta in tal senso. Si comprende bene il perchè, ma è un dato di fatto dal quale non si può prescindere. Quella che è emersa è una posizione unitaria importante per la trasformazione del settore.

L'Associazione è un soggetto decisivo non solo nella fase della discussione parlamentare ma anche in quella successiva della gestione. Se non si pervenisse ad un disegno generale tutte le tensioni che si sono registrate negli anni e nei mesi passati si riprodurrebbero, forse anche in forme esasperate e difficilmente riconducibili ad unità in un disegno di legge.

Ciò premesso, vorrei porre alcune domande e chiedere dei chiarimenti.

Il primo quesito riguarda l'organizzazione del lavoro. Sono convinto che l'Agenzia sia oggi storicamente forse l'unico strumento possibile. Fra l'altro, esperienze del Nord Europa lo dimostrano, però

non mi convince la posizione espressa dalla Filt-CGIL sui doppi registri (il registro dei lavoratori professionali e quello dei giornalieri). Mi sembra che ciò possa reintrodurre elementi di non governabilità nel settore. Credo sia necessario individuare chi opera dentro i porti, per poter realizzare una riorganizzazione e decidere il da farsi. Ci sono lavoratori che hanno lo *status* di dipendenti pubblici e bisognerà lavorare seriamente senza apportare un peggioramento di condizioni in questo processo di trasformazione. A mio avviso un registro unico è preferibile, consentendo realmente il *pool*, non uno spezzettamento della domanda e dell'offerta di manodopera.

Il secondo aspetto che vorrei toccare riguarda le autorità portuali. Sono convinto che dovrà essere varata una legge flessibile che si adatti alle diverse realtà dei porti italiani, le quali, come è noto, sono profondamente differenti fra di loro. Non mi convincerebbe l'idea di lasciare alla spontaneità la forma da dare all'autorità portuale. Mi sembra importante approfondire il punto.

La separazione tra il ruolo istituzionale delle autorità portuali e gli elementi di gestione deve essere netta, se non vogliamo creare confusione e mettere un serio freno alla riforma, anche nella fase del dibattito parlamentare.

A mio avviso la riforma delle autorità va di pari passo con quella del lavoro. I due aspetti, sia dal punto di vista dell'organizzazione, sia da quello della ripartizione dei compiti, e anche dal punto di vista dell'approccio politico all'intera materia, vanno di pari passo. Certo, c'è bisogno di una fase di transizione: ragioniamoci pure, ma è importante l'aspetto che ho inteso sottolineare.

Vorrei inoltre chiedervi se non ritenete che per le future concessioni si debba procedere attraverso gare per non riprodurre certe situazioni vergognose che si sono verificate in alcuni porti, quale ad esempio quello di Genova.

MOSCHERINI. Concordo sostanzialmente sulla opportunità di un unico registro. In tal senso la nostra è una proposta unitaria, non solo della Filt-CGIL. Si dice che l'Agenzia ha l'affidamento del registro ricognitivo dei dipendenti delle imprese perchè non vogliamo che le imprese attingano manodopera al di fuori del registro stesso, ma mentre nel registro dei giornalieri sono iscritti quanti saranno chiamati dalle imprese giorno per giorno, l'altro rimane fermo e l'Agenzia lo gestirà soltanto in caso di problemi di mobilità, di crisi aziendale, e così via. Mi preme chiarire che l'Agenzia non manda questa gente a lavorare, in quanto si tratta di dipendenti fissi dell'impresa.

NERLI. Però questo presuppone una flessibilità dell'Agenzia. Ci può essere un porto in cui l'Agenzia è una società mista pubblico-privato, mentre in un altro porto essa potrebbe rivestire la forma della cooperativa. In tal modo invece si creerebbe una rigidità.

MOSCHERINI. Nella nostra proposta è prevista la possibilità di una gestione diversa, compresa l'autogestione, anche perchè riteniamo che il legislatore debba per tutta questa materia predisporre una legge-quadro. Quindi, l'agenzia è delineata dal punto di vista generale. Nelle

singole realtà va realizzata in rapporto alla storia, agli usi ed agli accordi che si dovessero realizzare tra i protagonisti del porto.

Per quanto riguarda la questione delle concessioni, siamo perfettamente d'accordo sulla opportunità di utilizzare lo strumento della gara. Il disegno di legge Tesini concede una liberalizzazione alle imprese, ricomprendendo un po' di tutto: dal venditore di tappeti al terminalista portuale. Noi riteniamo invece che si debba concedere l'autorizzazione alle imprese in base a criteri precisi e che abbiano caratteristiche intermodali; quindi - ripeto - lo strumento della gara ci sembra una garanzia di trasparenza.

SORIANI. Per quanto riguarda la questione dei due registri, vorrei chiarire, onde evitare equivoci, che l'Agenzia dovrebbe gestire un registro pubblico tenuto dall'autorità portuale per i lavoratori giornalieri, mentre il registro generale dei dipendenti avrebbe soprattutto una funzione ricognitiva ed entrambi i registri hanno la finalità di dare in tempo reale la possibilità di verificare quali lavoratori sono abilitati ad operare nel porto.

Se assumo un lavoratore, questo deve appartenere ad un registro o ad un altro; non deve esserci la possibilità che nel porto giri manodopera raccoglitrice. Quindi la finalità è di ordine pubblico; si recupera un concetto presente nell'ordinamento.

Sugli enti portuali, vorrei ribadire che la prospettiva è questa, il modello non può che essere questo. Però, noi ci poniamo un problema: la capacità di esprimersi efficacemente sul piano gestionale di molti enti portuali è stata condizionata dal fatto che su questi si sono poi scaricate nel corso dei decenni tutte le contraddizioni delle organizzazioni portuali, a partire da Genova e Trieste. Ciò non toglie che questa sia una giustificazione allo stato attuale delle cose. Comunque, in questi porti vi sono una cultura ed una potenzialità rappresentata anche dalla professionalità dei lavoratori che, se posta nella condizione oggi di essere completamente svenduta, pregiudicherebbe sicuramente la possibilità del contributo di valorizzazione che il soggetto pubblico invece può dare in alcune realtà (in una fase transitoria, ad esempio, o in tutto quello che si vuole). Anche dall'andamento di questo dibattito, mi sembra di avvertire che l'imputato sia uno: i lavoratori che fino a questo momento sarebbero stati del tutto inadeguati in questo settore. Ma non è affatto così poichè nella portualità italiana l'imprenditoria manca.

GIOVANNIELLO. Li hanno gestiti soltanto i sindacati.

SORIANI. Tutti gli interventi dello Stato hanno portato negli ultimi anni ad un abbattimento dei costi che è stato valutato in 5.000 miliardi; questi quindi sono 5.000 miliardi di risparmio della portualità. Non vi è stata una lira su investimenti produttivi da parte dell'imprenditoria nè vi è stata la ricerca di un chilogrammo di merce sul mercato internazionale.

GIOVANNIELLO. Proprio per questo ci sono i sindacati.

SORIANI. Ma il sindacato non è nella gestione, caso mai lo sono le compagnie portuali.

L'intervento dello Stato - consentitemi di dirlo - si è trasformato in puro profitto per chi gestisce posizioni di monopolio; mi riferisco, ad esempio, al problema del cabotaggio, su cui vi è una riserva, essendo realmente una posizione monopolistica.

Concludendo, vorrei far presente che non vi è opposizione rispetto a quanto sostenuto: vorremmo però che fosse previsto che per determinate realtà, laddove vi è una certa organizzazione e quindi potenzialità, questa non fosse svenduta: occorre trovare forme per cui questo possa essere un elemento di valorizzazione. Poi il soggetto autorizzativo può anche essere di altro avviso e rinunciare alla gestione, per cui si privatizzeranno i porti e quindi si metterà il privato nelle condizioni di essere l'unico soggetto che gestisce le attività portuali.

Sulle concessioni sono pienamente d'accordo: dovrà essere valutata con la massima attenzione l'imposizione di criteri che selezionino effettivamente gli imprenditori in ambito portuale e non chi si inserisce in questa delicata realtà economica con fini speculativi.

PRESIDENTE. A nome della Commissione, ringrazio tutti gli intervenuti, e dichiaro conclusa l'audizione.

Con l'audizione testè conclusa, è esaurita la fase conoscitiva dell'indagine.

Poichè non è stata proposta la redazione di un documento conclusivo, dichiaro conclusa l'indagine stessa.

I lavori terminano alle ore 10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DR. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA

