

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL TRASPORTO MARITTIMO

2^o Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 FEBBRAIO 1993

**Presidenza del Presidente FRANZA
indi del Vice Presidente FABRIS**

INDICE

Indagine conoscitiva sul trasporto marittimo

Audizione dei rappresentanti della Confindustria

PRESIDENTE:		<i>D'AMICO</i>	Pag. 3, 5, 6 e <i>passim</i>
- FABRIS (DC)	Pag. 18	<i>FIORE</i>	9, 17, 18
- FRANZA (PSI)	3	<i>LOMBARDI</i>	7, 15
FABRIS (DC)	4, 6, 10	<i>PERASSO</i>	5, 6, 10 e <i>passim</i>
FAGNI (Rifond. Com.)	9, 14		
NERLI (PDS)	7, 9, 10 e <i>passim</i>		
PINNA (PDS)	9, 12, 13 e <i>passim</i>		
PISCHEDDA (PSI)	14, 18		
ROGNONI (PDS)	8, 9		

Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti

PRESIDENTE:		<i>BONADONNA</i>	Pag. 27
- FABRIS (DC)	Pag. 19	<i>CARONIA</i>	23, 28
- FRANZA (PSI)	24	<i>MOSCHERINI</i>	19, 25, 29 e <i>passim</i>
FAGNI (Rifond. Com.)	24, 27	<i>ZARI</i>	21
NERLI (PDS)	27, 28, 30		
ROGNONI (PDS)	29, 30		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la Confitarma il Presidente, dottor Antonio D'Amico, il direttore generale, avvocato Giuseppe Perasso, nonché il dottor Giuseppe Lombardi e il dottor Gennaro Fiore; per la FILT/CGIL, i signori Moscherini, Sommariva e Bonadonna; per la FIT/CISL, il signor Zari; per la UIL-Trasporti i signori Caronia e Patuno.

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

Presidenza del Presidente FRANZA

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo.

Sono in programma oggi le audizioni dei rappresentanti della Confitarma e delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UIL-Trasporti.

Audizione dei rappresentanti della Confitarma

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per aver accolto l'invito della Commissione.

Vorremmo conoscere la vostra opinione sull'attuale situazione del trasporto marittimo e sulla legislazione in materia. Vi pregherei di tracciare un quadro generale senza addentrarvi nello specifico, cosa che potrete fare in risposta alle domande che vi verranno rivolte.

Do quindi la parola al presidente della Confitarma, dottor *D'Amico*.

D'AMICO. La ringrazio, signor Presidente, per l'invito rivolto dalla Commissione, che riteniamo assai opportuno nel momento di difficoltà che l'armamento sta attraversando sia a livello nazionale sia a livello internazionale, nonché nel contesto comunitario.

I trasporti marittimi risentono dell'attuale situazione economica nazionale e mondiale. I riflessi a livello interno si registrano sul trasporto di cabotaggio, mentre per le linee transoceaniche si registra una forte stagnazione del trasporto di massa, con un netto calo dei noli sia per quanto concerne il carico secco, sia per quanto concerne il carico liquido.

La situazione è preoccupante, giacché sono stati impegnati notevoli capitali. Con riferimento all'armamento nazionale, le leggi di sostegno agli investimenti navali ed il loro rifinanziamento hanno dovuto

superare molteplici ostacoli: ad esempio, alla fine dello scorso anno per la legge n. 431 che rifinanzia, sia pure con mezzi limitati, la legge n. 234 del 1989 la Corte dei conti sollevò una questione di incostituzionalità dinanzi alla Corte costituzionale.

La legge n. 234 del 1989 - è bene ricordarlo - quattro anni or sono consentì di sbloccare una situazione assai preoccupante, che vedeva i cantieri italiani senza ordini, dando la possibilità all'armamento di recuperare il maggiore costo derivante dall'obbligo di rivolgersi ai cantieri nazionali.

Si sono inoltre avuti enormi ritardi nella applicazione della suddetta legge, con conseguenti disagi: i contributi che essa prevede (da ripartire tra i cantieri e l'armamento) sono giunti con ritardi di circa due anni e mezzo, mentre l'armamento ha dovuto onorare entro tempi prefissati gli obblighi contrattuali con i cantieri.

Attualmente soffriamo per una congiuntura dei noli assai sfavorevole. Si registra un calo notevole nella domanda di stiva, calo che ci preoccupa molto, anche perché ha bloccato nuovi ordini ai cantieri, che avrebbero consentito di continuare quel processo di modernizzazione e quel ringiovanimento della flotta nazionale che, dopo un periodo di arresto, con la legge n. 234 avevano trovato nuovo impulso (gli armatori italiani hanno presentato ordini per oltre 8.400 miliardi).

Va considerato inoltre che la flessione dei noli si inserisce in una situazione di costi di gestione delle navi sempre più pesanti. Ci siamo trovati nella situazione che i noli quotati non riuscivano a volte a coprire i costi di gestione.

Mi auguro che le quotazioni dei noli si riprendano, altrimenti non vorrei che nell'immediato futuro (mi dispiace delineare un panorama a tinte fosche) come in occasione della crisi dei noli verificatasi all'inizio degli anni Ottanta e continuata per diversi anni, ci trovassimo di nuovo con porti affollati di navi ferme non per scaricare o imbarcare merci bensì in disarmo.

Anzitutto quindi è necessario intervenire sui costi gestionali per alleggerirli. Per fortuna esiste il *bareboat charter*, istituto introdotto dalla legge n. 234 del 1989, che consente di passare le navi a società straniere, previo accordo sindacale, dismettendo la bandiera italiana ma conservandone tuttavia la proprietà. Non è però sufficiente. Occorre valutare quali possibilità vi sono di migliorare quella legge e se sia opportuno rinnovarla.

Sia Confindustria sia il Governo hanno sostenuto in sede comunitaria il «registro Euros», del quale si prevedeva l'estensione all'intera flotta dei paesi della Comunità. Avrebbe favorito lo sviluppo della flotta europea anche tramite agevolazioni e alleggerimenti fiscali. Purtroppo l'*iter* per la sua approvazione ha subito una battuta di arresto: alcuni paesi della Comunità non sono favorevoli, anche se pare siano disponibili ad un ulteriore approfondimento. Si tratta di paesi le cui flotte godono di vantaggi che la Comunità consente, ma che non hanno ancora trovato applicazione in Italia.

Ad esempio, agevolazioni fiscali o il «registro bis».

FABRIS. Di che si tratta?

PERASSO. Il «registro *bis*» è uno strumento di cui si sono dotati tutti i paesi europei, anche alcuni scandinavi, ad eccezione del nostro, e consente una forma di *deregulation* controllata. Si salvaguardano le norme sulla sicurezza in maniera assoluta, si salvaguardano anche certi livelli salariali, ma le flotte dei secondi registri sono come soggette ad un regime di porto franco. Questa legislazione parallela fa sì che le navi non battano una bandiera di convenienza (liberiana, bahamense o altra).

L'esempio più classico è quello norvegese. Norvegesi e greci sono i popoli di più antica tradizione marinara ma, specie i primi, stavano per scomparire come flotta; allora hanno inventato il NIS e hanno dato uno sfogo alla flotta. Tutti sappiamo che la legislazione scandinava è socialmente avanzata; ciò nonostante con un accordo tra Governo, armatori e sindacati anni fa si raggiunse una intesa per salvare la flotta consentendo l'utilizzo di equipaggi non norvegesi, fatta salva la componente più qualificata di marittimi norvegesi che rimaneva a guidare le navi, e prevedendo un trattamento fiscale estremamente agevolato.

Così hanno evitato di perdere completamente la flotta, come è avvenuto invece nel dopoguerra negli USA: quel paese oggi ha una flotta ridottissima perché il resto delle navi sostanzialmente va a formare la flotta liberiana. Gli armatori statunitensi sottoscrivono l'impegno di mettere le loro navi (che battono bandiera liberiana) a disposizione del patrio Governo in caso di guerra, calamità e qualsiasi esigenza e il Governo concede loro di fuoriuscire.

Sapete che la legislazione valutaria italiana consente che ciascuna impresa si localizzi dove meglio crede e non vi è altra industria per cui il trasferimento sia un'operazione più semplice: non si tratta di costruire uno stabilimento o un impianto, ma solo di cambiare la proprietà della nave; il che è consentito, è lecito.

L'armamento vorrebbe che in Italia ciò non avvenisse e auspica iniziative simili a quelle norvegesi. I norvegesi rappresentano il caso più clamoroso, ma lo hanno fatto anche gli inglesi, i francesi, i tedeschi, gli olandesi attraverso il Lussemburgo, gli spagnoli attraverso le Canarie; non so invece cosa facciano i portoghesi. Comunque il fenomeno è generalizzato.

Cosa abbiamo fatto noi che siamo notoriamente fantasiosi? Abbiamo ideato la locazione a scafo nudo della nave a soggetto estero. In base agli articoli 28 e 29 della legge n. 234 del 1989, se c'è un accordo sindacale tale istituto consente l'impiego di una bandiera estera attraverso la concessione di permessi biennali mantenendo una certa quota di equipaggio italiano, avuto riguardo alla situazione occupazionale.

È uno strumento utile, che ha salvato una cinquantina di navi dal completo trasferimento all'estero, ma di ripiego; non è stata una politica chiara, determinata, per far rimanere italiana non solo la proprietà ma anche la bandiera, come l'armamento vorrebbe.

D'AMICO. Ne traggono vantaggio le società con una flotta di notevole importanza; il medio e il piccolo armatore non hanno convenienza ad utilizzare il *bareboat charter* perché le navi hanno

portata limitata ed un equipaggio minimo. Però l'armatore soffre dell'aggravio fiscale.

Dobbiamo guardare all'armamento in tutti i suoi aspetti. Purtroppo, esso non si trova in una situazione felice. L'industria armatoriale va considerata con il massimo interesse, perché è apportatrice di grandi risorse, di grande produttività e di un indotto enorme. E determinati vantaggi consentono all'armatore di ammodernare ulteriormente la flotta e di inoltrare nuovi ordini ai cantieri.

FABRIS. Siamo tutti preoccupati per la situazione dei porti e stiamo lavorando attorno ad un disegno di legge che si trova in avanzato stato di discussione. Stiamo aspettando di sapere quanti soldi stanzia il Governo.

A parte le diverse posizioni di partito, si tratta di stabilire il ruolo del cabotaggio; il cabotaggio si effettua mediante le navi.

PERASSO. Evidentemente, anche se si tratta dell'ultimo aspetto.

FABRIS. L'economia marittima si poggia su attività che rendono bene, sui noleggi, ma si potrebbe collocare il cabotaggio nella posizione giusta. Un paese come il nostro, praticamente circondato dal mare, e in condizione di sfruttare questa risorsa naturale, meglio che in altri paesi che non godono di condizioni geografiche e orografiche uguali.

In prospettiva, come valutate questa nostra volontà di alleggerire il traffico commerciale su strada, che porta non solo ricchezza ma anche una serie di problemi? Ovviamente la vostra posizione dipende anche dallo stato di salute dell'armamento, ma sarebbe utile conoscere il vostro giudizio.

D'AMICO. Effettivamente il settore del cabotaggio è molto importante: si ritiene che un certo quantitativo di camion potrà essere spostato dalla strada al mare. Anch'io mi auguro che il settore possa svilupparsi, pur se attualmente la produttività è piuttosto scarsa.

I miei colleghi che hanno esercizi di cabotaggio, infatti, in questo momento sono preoccupati, anche se rispetto all'armamento in generale le loro prospettive sono alquanto migliori. Tutto dipenderà, ovviamente, dalla produzione.

Pur ribadendo il personale favore a vedere molti camion spostati dalla strada al mare, ritengo che nel contempo occorra realizzare nelle aree portuali le strutture che noi richiediamo da tempo. Nulla si è fatto fino ad oggi per rimuovere gli ostacoli alla movimentazione. Per citare uno dei tanti elementi di ostacolo a tale sviluppo quando i camion arrivano nelle aree portuali per le operazioni di imbarco o di sbarco sono costretti a subire ritardi e complicazioni che provocano non solo disagi ma anche danni in termini di maggiorazioni di costi.

Non voglio qui introdurre argomenti riguardanti la Finmare, però occorre evitare di dar luogo a doppioni. Laddove l'armamento privato è già presente con i suoi investimenti e oltretutto ha qualificato la propria flotta, aggiungere iniziative dell'armamento pubblico solo perché sono sostenute dallo Stato finisce per determinare una enorme conflittualità

che comporta danni materiali ed una concorrenza che provoca perdite enormi.

Per questo abbiamo contestato e contestiamo il progetto Viamare. Nel momento in cui la Tirrenia ha migliorato anche le proprie navi adattandole alle nuove esigenze ed ha dichiarato che intende costruire ancora, perché aggiungere ulteriori iniziative, considerato che tutte le tratte per le grandi e le piccole isole sono già coperte?

LOMBARDI. Il problema portuale è dibattuto ormai da diverso tempo. Da almeno tre anni a questa parte, sono state prospettate diverse ipotesi di lavoro per la sua soluzione, su di esse sia la Camera sia il Senato si sono impegnati nella ricerca di uno sbocco positivo.

Indubbiamente i porti hanno rappresentato il cosiddetto collo di bottiglia del traffico intermodale. Quando parliamo di ritardi, non ci riferiamo ai servizi ma alle larraginosità dei sistemi doganali che condizionano l'operatività delle navi.

La riforma del lavoro e degli ordinamenti portuali è molto ampia, non so se vale la pena di affrontarla dettagliatamente in questa sede. Posso dire solo che stiamo seguendo attentamente il lavoro di questa Commissione per capire la logica che lo ispira; francamente a volte rimaniamo smarriti di fronte a soluzioni di diverso tenore prospettate a distanza di poco tempo l'una dall'altra. È tuttavia indubbio che la necessità di una riforma del lavoro portuale non dipende da noi, bensì dall'esigenza di adeguare il nostro ordinamento alla normativa comunitaria.

Sono emerse difficoltà che noi abbiamo sempre avvertito e, in qualche modo, denunciato; voi per primi, data la loro gravità, vi trovate in enorme imbarazzo a risolverle. A questo proposito va detto che gli enti portuali (non in tutte le realtà, ma certamente in alcuni casi) sono stati un'esperienza estremamente negativa. Far fronte ad una situazione critica come questa comporta un'enorme spesa e ciò significa chiedere allo Stato di intervenire, ma lo Stato ha difficoltà di farlo.

Per quanto riguarda il lavoro portuale, da sempre abbiamo sostenuto una teoria che in parte riteniamo sia stata recepita dal lavoro da voi svolto e più volte modificato. Abbiamo difficoltà soltanto ad accettare alcune soluzioni che prevedono il mantenimento di certe forme di esclusiva che ci lasciano perplessi e che riteniamo possano essere superate nell'ottica di una riforma ispirata al massimo di flessibilità e di produttività in ambito portuale.

Certamente le esigenze di carattere sociale sono importanti, siamo consapevoli che debbano essere soddisfatte ma esse non possono condizionare in modo definitivo la riforma. Crediamo che vi siano ragioni valide per una soluzione transitoria, non per una scelta definitiva.

NERLI. Non vorrei entrare nel merito della riforma portuale; mi limito ad affermare che stiamo svolgendo un lavoro nel tentativo di realizzare un equilibrio. I nostri interlocutori tuttavia non dovrebbero meravigliarsi se si prevedono soluzioni transitorie che consentono di realizzare la riforma. D'altra parte, come i nostri ospiti possono confermare, la CEE ha allungato di nove anni la riserva per il

cabotaggio; di questo nessuno si lamenta. Le fasi di transizione possono valere sia per le imprese armatoriali, sia per quanto riguarda il lavoro. Si tratta di trovare un equilibrio.

Vorrei porre alcune domande. La prima è relativa alla decisione della CEE di concedere un'ulteriore riserva di nove anni: quanto può incidere il cabotaggio, quanto può dare dopo un processo di riorganizzazione che parta sia dal privato che dallo Stato?

Poco fa ci si lamentava delle iniziative di Finmare, in particolare della vicenda Viamare: cosa può fare l'armamento privato perchè vi sia un equilibrio diverso anche sotto questo profilo? Vi sono ipotesi di soluzione che evitino ricorso a interventi in qualche misura di assistenza?

In precedenti audizioni abbiamo registrato di nuovo (ma sono dati a disposizione di tutti) la scarsa consistenza della flotta italiana rispetto a quella internazionale, la vecchiezza delle strutture, eccetera. Se non ho capito male, il dato è più negativo nella flotta privata. Perché? Che cosa si sta facendo per superare la situazione attuale? La Commissione del Parlamento europeo che si occupa di questi problemi, sta tentando di realizzare un minimo di programmazione; si parla anche di bandiera europea. I porti del Nord non se ne interessano, a dimostrazione del fatto che la riforma della portualità in Italia interessa i porti del Nord per la opportunità di ulteriori ristrutturazioni e non per un allineamento dei loro modelli alla nuove normative. Cosa ne pensate di una bandiera europea che superi i metodi un po' effimeri della locazione dello scafo nudo a soggetto estero, versione italiana della doppia bandiera? Quanto è realistico pensare che lo Stato, da una parte, e i soggetti privati dall'altra, possano impegnarsi in una programmazione di questo tipo?

In alcune riviste, documenti e convegni si parla di ripresa dei noli, nel trasporto delle merci, nel mercato nel Medioriente dal quale vengono effetti positivi verso il Mediterraneo: che dimensione ha tale fenomeno? Come il nostro paese può attrarre i nuovi traffici che secondo alcuni indicatori si evolvono positivamente?

ROGNONI. A proposito della vecchia polemica tra l'armamento privato e Finmare, vorrei capire un po' di più. È di queste ore la notizia che il Presidente di Finmare si è dimesso; ha dichiarato di farlo a difesa di Genova piuttosto che per il fatto che non sono previste privatizzazioni. È una dichiarazione che ha destato notevole confusione.

Tra l'altro, essendo Presidente dell'associazione industriali di Genova, la presidenza di Finmare era incompatibile. Comunque, il dottor Oliva ha sottolineato che il piano Finmare (che ancora non conosciamo bene) non prevede sufficienti privatizzazioni o almeno uno smembramento in varie società, lo spostamento nell'area di Trieste di certi tipi di traffico, in quella di Napoli di altri e in quella di Genova di altri ancora, facendo venir meno per Genova la caratteristica di capitale dello *shipping* italiano.

Dai giornali ho capito pochissimo.

D'AMICO. Francamente non so perchè il presidente Oliva si sia dimesso.

Ritengo che, se Finmare anni addietro fosse entrata nella Confederazione italiana degli armatori, forse non saremmo in costante polemica. Peraltro, non è polemica fine a se stessa o per distruggere: è una polemica per costruire e lo diciamo da anni, almeno da quando ci sono io. Mi sono preoccupato di stabilire rapporti con Finmare non solo per una collaborazione, ma anche per svolgere un lavoro insieme. Non si tratta di dividerci i settori, ma piuttosto di evitare conflittualità.

Abbiamo criticato Finmare (è il secondo punto) perchè gode di un'etichettatura che oggi non è più possibile concepire: «azienda di preminente interesse nazionale». Abbiamo criticato inoltre gli esagerati ed inconcepibili contributi di cui si è giovata per ristrutturare e per avviare la sua flotta (continuamente bisognava ristrutturare ed avviare: se avessimo voluto ristrutturare ed avviare, l'armamento privato non esisterebbe oggi).

Non sono punte polemiche, ma bisogna vederci chiaro: a volte sembra che l'armamento privato italiano voglia solamente criticare Finmare; tutt'altro!

NERLI. Dottor D'Amico, a scanso di equivoci, per me lo può fare tranquillamente.

FAGNI. Anche per me.

D'AMICO. Dicevo che non vogliamo criticare per distruggere: criticiamo per costruire. Ma non siamo stati ascoltati mai, Finmare invece ha goduto e gode di contributi ben diversi da quelli che sono stati concessi all'armamento privato per esempio tramite la citata legge n. 234 del 1989, serviti appena per iniziare lo svecchiamento della flotta.

Torno su questo aspetto: se si rifinanzia questa legge è probabile che si possa continuare a costruire navi in Italia. Non è denaro a fondo perduto: sono contributi che occorrono per compensare la differenza fra i costi di produzione in Oriente e qui. Il costo di una nave è così rilevante in Italia da non consentirci di essere competitivi.

ROGNONI. Potrebbe dirci qual è la differenza percentuale fra il costo della costruzione di una nave da noi e quello in Oriente?

D'AMICO. La differenza percentuale fra il costo di costruzione in un cantiere dell'Oriente e quello in Italia è circa del 32 per cento.

ROGNONI. E per quanto riguarda i costi gestionali?

D'AMICO. Una nave di 30 mila tonnellate, una *bulk carrier*, una nave porta containers ha in Italia un costo gestionale di oltre un miliardo l'anno superiore rispetto alla media internazionale.

FIORE. Il costo è all'incirca di 814 mila ECU: sono valutazioni fatte in sede CEE.

PINNA. Qual è il rapporto della flotta Finmare rispetto all'armamento nazionale?

D'AMICO. Il 20 per cento, Sarebbe opportuno raffrontare quanto ha ricevuto la Finmare e quanto ha avuto l'armamento italiano: se avessimo ricevuto noi i contributi che sono stati elargiti alla Finmare, avremmo davvero una flotta invidiabile; comunque siamo ancora ammirati come armatori in tutto il mondo: sono molto orgoglioso di questo.

Per quanto riguarda i traffici con l'Oriente - mi è stata rivolta una specifica domanda - recentemente vi è stata una ripresa. Credo di poter anticipare una osservazione; il senatore Nerli potrebbe sostenere che, siccome il viaggio in Oriente è abbastanza oneroso, gli armatori privati lo lasciano alla Finmare.

NERLI. Per la verità è una osservazione a cui non avevo pensato.

D'AMICO. Andare in Oriente è effettivamente molto gravoso. Va ricordato comunque che l'armamento privato italiano copre con i suoi servizi di linea quasi il mondo intero. Siamo presenti nel Pacifico fino a Vancouver e alla British Columbia ed insieme ad altri armatori nazionali copriamo quasi l'intero emisfero. Non abbiamo però sovvenzioni: andare in Estremo oriente, dicevo, è estremamente oneroso, perché non si riesce ad avere un carico sufficiente nell'intero viaggio.

Va considerata non solo l'uscita ma anche il ritorno e per questo tratto il carico non è sufficiente. Per fortuna ci sono le esportazioni che speriamo vadano aumentando: non chiediamo altro che i traffici riprendano, sia come *bulk* sia come prodotti finiti.

NERLI. Può esprimere la sua opinione sul progetto di bandiera europea?

D'AMICO. Ho fatto un cenno alla bandiera europea e al «registro Euros». Non siamo contrari alla bandiera europea purché si possa usufruire delle agevolazioni che aspettiamo dal nostro Governo.

FABRIS. Quando parlate di agevolazioni, vi riferite evidentemente a leggi che le prevedano; quali parti dell'attuale normativa ritenete ancora valide e quali no? Chiedete rifinanziamenti delle leggi esistenti o altri strumenti?

PERASSO. Bisogna distinguere fra contributi per le costruzioni e contributi per la gestione. L'armamento privato non ha mai avuto aiuti alla gestione; tranne che con la legge n. 856 del 1986, che peraltro fu varata in ritardo rispetto alla crisi degli anni '80, *una tantum*; invece ha ricevuto aiuti per la costruzione identici a quelli della flotta pubblica, come è giusto che sia. Chi investe per costruire navi in Italia, per coprire il differenziale di costo rispetto alle costruzioni giapponesi o coreane, cui accennava il presidente D'Amico, ha bisogno di questi interventi; altrimenti nessuno costruirebbe; e ciò avviene non solo in Italia, ma nell'intera Comunità europea. Gli aiuti alle costruzioni navali, infatti, sono in linea con direttive CEE che valgono per tutti gli Stati membri; si tratta di aiuti tipizzati, e se uno Stato non si attiene alle

direttive, e dà contributi maggiori rispetto a quanto stabilito dalla CEE, viene bloccato in sede comunitaria.

Accantoniamo il problema degli aiuti agli investimenti. C'è solo bisogno dei fondi per attuare le direttive CEE: questo vale sia per il privato sia per il pubblico.

Le lamentele dell'armamento privato nei confronti di quello pubblico sono riferite piuttosto agli aiuti alla gestione. Una parte degli aiuti alla flotta pubblica è motivata per i servizi dovuti - Tirrenia e sovvenzionate minori -; questo è un aspetto che l'armamento privato pensa si debba esaminare in un secondo momento, cioè quando si realizzi la liberalizzazione del cabotaggio. In quel momento in effetti questi servizi dovranno essere soggetti a gara CEE, non credo che gli altri paesi comunitari accetteranno convenzioni pluriennali.

Nel frattempo suggeriamo di dare attuazione alle leggi vigenti, che prevedono la partecipazione, anche di minoranza, dei privati in queste società. Una partecipazione che a nostro avviso può dare un apporto positivo alla gestione. Un privato azionista è un controllore dei propri investimenti; l'interesse coinciderebbe con quello generale dello Stato.

Vi sono poi i contributi alla società nazionale di linea. Sono aiuti assurdi: del resto non lo diciamo noi, lo ha affermato recentemente l'autorità garante della concorrenza e del mercato in una pronuncia che lasciamo a tutti i membri del Senato che non ne avessero preso visione.

L'autorità garante ha affermato che i contributi alla gestione dati a società pubbliche in concorrenza con società italiane private sulle stesse rotte sono inammissibili. Ci sembra abbastanza ovvio: che con il denaro del contribuente si debba fare concorrenza ad un imprenditore che sulla stessa linea effettua il medesimo servizio senza sovvenzione è talmente assurdo che non credo di dovermi dilungare in ulteriori spiegazioni.

Diverso - e il presidente D'Amico lo ha anticipato - è il caso di rotte - e non mi riferisco al Medio oriente, perché abbiamo delle linee che vi arrivano regolarmente - come quelle per l'Estremo oriente o per l'Australia sulle quali non abbiamo servizi; lo Stato compie una valutazione politica che non tocca il regime di concorrenza. Se si ritiene che sia di preminente interesse nazionale mantenere linee per l'Australia, per la Cina e per il Giappone, lo Stato italiano conceda pure contributi. Sarebbe assurdo però se continuasse a darli per linee sulle quali armatori privati operano senza sovvenzioni.

Il mio Presidente non ha voluto parlare dei suoi affari aziendali ma io sono direttore generale e posso farlo: lui effettua linee che vanno nel Pacifico senza sovvenzione, mentre vengono erogate decine di miliardi a vantaggio di una società a partecipazione statale che gli fa concorrenza; fanno parte dei 55 miliardi che lo Stato eroga a vantaggio delle società Italia e Lloyd Triestina per compensarne le perdite. Francamente ci sembra assurdo: sotto questo profilo devono essere considerate le dimissioni del dottor Oliva da presidente di Finmare. Ho letto nel giornale di questa mattina che il dottor Oliva fa cenno a questa situazione. Se ha rilevato questa incongruenza, ci sembra una cosa apprezzabile, tanto più che viene da chi fino a ieri era presidente della Finmare.

Il rilievo evidentemente non è di parte. Ed anche l'autorità garante - che senza dubbio è imparziale - ha censurato questa situazione.

Il senatore Fabris si è sorpreso quando ho detto che la nave è l'ultima cosa per lo sviluppo del cabotaggio. Una nave si costruisce in meno di un anno; e una scelta da compiere molto attentamente ed è necessaria una esperienza pluriennale altrimenti si sbaglia la scelta, ma la nave si costruisce in otto mesi. Il problema del rafforzamento del cabotaggio non è comunque legato alle navi. Grimaldi del resto ha fatto investimenti ingenti in navi per il cabotaggio, anche lui senza sovvenzioni.

Il problema è piuttosto quello dell'intermodalità e dei porti. Vorrei essere un po' meno «ovattato» in proposito del dottor Lombardi, che ha parlato del disegno di legge di riforma portuale all'esame del Parlamento. Siamo d'accordo che non si può privare del lavoro gente che lavora, è giusto che abbiano la priorità, ad esaurimento, i lavoratori portuali. Non vogliamo tuttavia che si creino sacche di riserva che si ripeteranno, come sembra intendere l'ultima bozza di legge. Comunque, abbiamo fatto un appunto preciso che valuterete nel vostro superiore giudizio politico.

Non siamo contrari a gestire l'esistente e a difendere le persone che lavorano, ma siamo preoccupatissimi per l'involutione del progetto di riforma, dalle prime bozze alle ultime: ci sembra che ampliare i poteri degli enti portuali significhi fare marcia indietro. Siamo utenti dei porti e fra di noi c'è qualche *terminal operator* (non è presente nella delegazione): il nostro giudizio è spassionato quali utilizzatori dei porti.

Ora, se non si toglie agli enti il potere gestionale e anzi lo si amplia (per i servizi, per le operazioni connesse), il cabotaggio, anziché andare avanti, andrà indietro. Se operazioni come il «rizzaggio» e il «derizzaggio» vengono incluse nelle operazioni portuali connesse si fa un salto indietro.

NERLI. Non è assolutamente così; si prevede la trasformazione delle compagnie portuali in imprese e in società cooperative di servizi; altrimenti o si ricorre agli strumenti della pura e semplice assistenza, o si cercano strade transitorie diverse.

Abbiamo preferito la strada di dare il lavoro. Superata la fase transitoria si potrà intervenire anche con altri sistemi. Ma se si trova il modo di far lavorare invece che assistere è meglio per il singolo lavoratore e per l'insieme del paese.

Dal momento che c'è stata un'ulteriore riserva di 9 anni per il cabotaggio, non vedo dove stia lo scandalo: si gestisce una fase di transizione di alcuni anni per garantire il posto di lavoro.

Su un punto sono d'accordo con lei: non pensiamo che gli enti trasformati debbano dare vita a certe attività come è stato previsto, tanto è vero che abbiamo preparato un emendamento che presenteremo. Ma non si dice che le autorità portuali gestiscono tutto; al massimo si ipotizzano servizi centrali.

PINNA. Vorrei chiedere due informazioni: intanto il numero medio di navi per armatore.

PERASSO. Noi siamo accusati di essere frantumati: è completamente falso.

PINNA. Quali sono i contributi attuali alla costruzione? Ho seguito fino ad una certa fase questo problema nella passata legislatura, vorrei conoscere la situazione attuale.

Presidenza del Vice Presidente FABRIS

(Segue PINNA). Ascoltando i rappresentanti di Finmare e di Confindustria, ho l'impressione che siamo di fronte a due realtà deboli che, partendo dalla situazione data, anziché cercare soluzioni possibili, individuano le condizioni di vantaggio in cui potrebbero trovarsi giustificando i limiti e le difficoltà della propria attività.

Ora, che non basta avere le navi lo diciamo da tanto tempo: bisogna avere anche i porti e occorre che questi siano efficienti. Non basta ancora: occorre che dietro i porti ci sia la ferrovia, la strada, la possibilità di andare «oltre». Se uno ha soltanto la nave ed il porto, si ferma lì, non può svolgere alcuna attività. Questo vale sia per il pubblico, sia per il privato.

Si è detto che Finmare poteva evitare di avviare il progetto Viamare e aprire un fronte di concorrenza con l'armamento privato, ma questo ormai fa parte della retorica nazionale. Abbiamo due grandi autostrade, l'Adriatico e il Tirreno, ma le strade sono congestionate, non abbiamo le ferrovie, il paese, una striscia strettissima di territorio, tra un po' sarà fatto soltanto di infrastrutture. Perché l'armamento privato non ha preceduto Finmare?

PERASSO. L'ha preceduta.

PINNA. L'ha preceduta: adesso vedremo come! Mi lasci finire. Perché non ha organizzato un vero cabotaggio sul piano nazionale? Si può dire che l'ha preceduta, ma se io guardo le percentuali di merci che viaggiano sulle navi o in ferrovia, mi rendo conto che ne passano molte di più su gomma. Perché non siete riusciti a sottrarre - voglio parlare in modo molto esplicito, anche un po' provocatorio - una quota consistente al trasporto di merci su gomma che sfascia le nostre strade, che le condiziona, che le rende inutilizzabili e che ha altissimi costi dal punto di vista ambientale e dal punto di vista del bilancio dello Stato? Vorrei comprendere questo: perché non si è riusciti ad assorbire il trasporto su gomma con un'organizzazione diversa?

Passo ad un altro argomento. La Tirrenia in un modo che probabilmente non si è verificato in nessun'altra parte di Europa, ha finito per risanare il proprio bilancio; salvo le sovvenzioni per costruzioni, trasformazioni, grandi lavori eccetera. Quest'anno mi pare che non riceva sovvenzioni dallo Stato, anzi registra un attivo di due miliardi.

D'AMICO. Sì, ma con un fatturato di quante centinaia di miliardi?

PINNA. È vero, lo comprendo benissimo. Loro hanno avuto (ma lo ha avuto anche l'armamento privato) un incremento delle tariffe medio del 25 per cento: con un trucchetto che fu ampiamente discusso in Commissione. L'aumento per i passeggeri fu del 12 per cento e per le merci del 15 per cento: in estate però l'aumento per i passeggeri arrivava al 40 per cento perché le tariffe potevano essere modificate a discrezione dell'armatore (in questo caso della Tirrenia) a seconda che si trattasse di alta, media o bassa stagione. Una famiglia media di non residenti da Genova alla Sardegna, in estate, spende circa 1.200.000 lire. La Tirrenia ha puntato a risanarsi, ma anche l'armamento privato si è giovato di quella legge; almeno per quanto riguarda il collegamento con le isole. Vorrei sapere quali sono le iniziative per uscire dall'attuale situazione anche solo con le vostre forze.

PISCHEDDA. Sarò brevissimo. Ringrazio il collega Pinna perché ha posto una serie di quesiti: sono interessato alle risposte. Intervengo soprattutto per un chiarimento. Per quanto concerne i contributi alla gestione c'è una differenza di trattamento tra flotta pubblica e flotta privata. Il presidente D'Amico diceva che Finmare si è giovata dei contributi alla costruzione in misura maggiore rispetto all'armamento privato. Vorrei sapere di questa differenza e se voi rilevate un qualche privilegio nella applicazione della legge: le opportunità evidentemente sono le stesse per tutti, come avete detto a proposito della costruzione.

PERASSO. Per quanto riguarda la costruzione, non c'è differenza.

PISCHEDDA. E allora perché c'è stata una differenza di trattamento tra voi e Finmare? Rispetto poi alla questione della riforma delle attività dei porti, anche io vorrei tranquillizzarvi. Il principio che l'autorità portuale non gestirà è sufficientemente chiaro nel disegno di legge: se non lo trovate chiaro, faremo in modo che lo sia. Dalle autorità portuali si passerà a società di servizi; secondo alcuni l'autorità non dovrebbe essere presente nella società, semmai potrà esservi una partecipazione di minoranza per i servizi a terra, non per i servizi alle merci. Nella società parteciperanno tutti gli utenti. Nel Comitato ristretto siamo abbastanza d'accordo, così come siamo d'accordo che a regime non vi faremo trovare con condizioni operative di riserva del lavoro. Mi riferisco soprattutto alle compagnie portuali: è sicuro che una fase di transizione è necessaria altrimenti innescheremmo una bomba che nessuno di noi sarebbe capace di controllare.

FAGNI. Conosco sia il dottor D'Amico che l'avvocato Perasso da circa dieci anni: e da circa dieci anni discutiamo di queste cose, purtroppo con grosse difficoltà. Credo però che nell'intenzione comune si vorrebbe vedere rivalutato chi lavora in questo settore; per quanto mi riguarda con molta schiettezza e onestà ho inteso difendere il lavoro e, al tempo stesso, chi con il lavoro ha a che fare. Io non riesco a pensare ad una persona che lavora senza individuare il luogo dove sta e chi lo fa lavorare.

Vi siete chiesti, riferendovi al provvedimento di riforma delle gestioni portuali, che cosa sono questi enti (sono scomparsi nell'ultima stesura del disegno di legge). Come valutate l'autorità portuale e le imprese che nasceranno dagli enti, consorzi, compagnie, gruppi? Mi pare di aver capito che al termine della fase transitoria non si vorrebbe trovare più nulla di ciò che oggi è compagnia o lavoro portuale.

Io invece ritengo che anche in futuro debba essere presente tutto ciò che oggi in una fase transitoria viene considerato necessario per la sopravvivenza. Non riesco ad immaginare i porti del Duemila senza lavoratori. Da alcune parti si è estremizzato: se vi fosse stata la necessaria copertura finanziaria non sarebbe rimasto più nessuno dei circa 7.000 lavoratori facenti capo a compagnie e consorzi; tra qualche anno poi, affermo l'ingegner Musso, si sarebbero creati 5.000 nuovi posti di lavoro. Probabilmente l'ingegner Musso esagero facendo questa affermazione, che comunque potete trovare nei resoconti stenografici dell'indagine conoscitiva sulle gestioni portuali.

Vorrei sapere come avete interpretato l'ultimo testo presentato dal relatore: come affermava l'avvocato Perasso, il problema del cabotaggio è strettamente legato all'organizzazione del lavoro portuale. Vorrei conoscere il vostro punto di vista non per adeguarmi pedissequamente ma perché (e ritengo che la mia intenzione sia sinergica e convergente con la vostra) dobbiamo difendere il lavoro senza danneggiare la funzionalità dei porti, aspetto che mi sta particolarmente a cuore.

LOMBARDI. Vorrei anzitutto concentrarmi su questa bozza di testo. La transizione indubbiamente è una necessità; non siamo mai stati dell'avviso che si possa pretendere una trasformazione *ex abrupto*, mutando l'intera realtà portuale da un giorno all'altro. Da sempre abbiamo sostenuto la necessità di seguire una politica graduale, differenziandoci anche da altre componenti che la pensavano diversamente.

L'affermazione del dottor Musso che lei ha riportato in realtà era più articolata; comunque il problema di fondo è sapere esattamente quale logica graduale vogliamo seguire. Siamo d'accordo nell'usare le parole «a regime», tuttavia deve trattarsi di un regime ragionevole. Non si può pensare che una trasformazione dell'operatività dei porti si possa attuare nell'arco di dieci anni. Si tratta di un'attività *capital intensive*, che può essere realizzata soltanto con precise regole e in tempi relativamente brevi.

Nella bozza n. 6 si lascia impregiudicata una parte estremamente delicata della norma. Mi riferisco in modo particolare all'articolo 18, in cui si stabilisce che le ex compagnie portuali potranno trasformarsi in società; questa potrà a sua volta costituire due realtà operative: l'una, impresa che a tutti gli effetti compete sul mercato in regime di concorrenza con le altre, l'altra, in deroga all'articolo 1 della legge n. 1369 del 1960, impresa che garantisce mere prestazioni di lavoro alle società portuali. Oppure si prevede la possibilità di costituire un'associazione di lavoro portuale, previa autorizzazione rilasciata dall'autorità portuale, tenendo conto della situazione occupazionale dello scalo. In parole povere, questa forma di *pool* privato definita associazione lavoro

portuale è subordinata al rilascio di un'autorizzazione vincolata alla situazione occupazionale.

Allora, se non si stabilisce un principio che blocchi le assunzioni da parte di queste compagnie, il che non è nel testo, e un termine superato il quale esse siano poste nelle condizioni di sapere quale prospettiva si presenta loro, ci troveremo in una situazione di grave confusione: le compagnie potranno incrementare i propri organici; la situazione critica occupazionale diverrà permanente e non si arriverà ad un assetto nuovo della operatività portuale.

Altro aspetto importante è il seguente. Parlate della possibilità per l'ente di avere soltanto una minoranza partecipativa in alcune attività. È estremamente preoccupante lasciare al Ministro della marina mercantile il compito di definire i cosiddetti servizi di interesse generale. Non si può dar vita ad una legge senza sapere quale sarà la sua ricaduta pratica. Noi siamo ben consapevoli di ciò che potrebbe accadere nella realtà portuale. Attualmente nei porti non vi sono stati vuoti; qualsiasi attività svolta in un porto determina occupazione, che credo abbia lo stesso rango sia che sia svolta dai lavoratori delle diverse compagnie sia che sia svolta da dipendenti di altre imprese.

Se si giunge alla conclusione che alcune attività sono comunque rimesse ad una struttura che è filiazione dell'ex ente o dell'ex compagnia, si produrranno inevitabili problemi di carattere occupazionale.

Quando si fa riferimento ad una partecipazione di minoranza dell'ente occorre essere prudenti. Leggevo recentemente su un giornale che è sufficiente costituire un *pool* di quarantacinque compagnie; pure se la partecipazione al consorzio sarà solo del 10 per cento l'ente sarà l'ago della bilancia. Quindi bisogna fare grande attenzione nell'affermare che la minoranza non può gestire; spesso si verifica il contrario.

D'AMICO. Desidero innanzitutto rispondere al senatore Pinna che ritengo volesse riferirsi alla questione della frammentarietà, quando mi ha chiesto qual è la percentuale di navi che ciascun armatore possiede. Abbiamo circa 311 associati tra piccole, medie e grandi società di navigazione, ma ne vorrei avere 600: vorrebbe dire che vi è stato uno sviluppo dell'attività armatoriale.

PERASSO. Gli armatori sono concentrati in venti società private.

PINNA. Venti armatori detengono il 70 per cento della flotta nazionale?

PERASSO. Anche di più; lo vediamo nelle assemblee straordinarie, che teniamo con circa venti persone (per la validità sono necessari i due terzi dei soci).

Tale argomento è stato più volte richiamato; a mio avviso si tratta di una specie di gioco di prestigio.

Si dice che Finmare è minoritaria, ma ha una grande dimensione: è qualcosa che non risponde a verità; la concentrazione si avrebbe se la flotta Finmare fosse costituita interamente da navi porta-*containers*, da navi *bulk carriers* o da navi traghetto per le isole. In realtà essa è

estremamente frammentata; e non per sua colpa, ma per responsabilità del legislatore che in passato ha voluto impegnare la società pubblica ovunque, disperdendone le forze.

La Sidemar e la Almare non hanno alcuna sinergia con le navi porta-containers della società Italia e del Lloyd-Triestino. Queste sono due società di modeste dimensioni che dispongono ciascuna di poche navi, del tutto equivalenti alle dimensioni delle società D'Amico, Messina e Grimaldi. Per quanto riguarda le navi *bulk carriers* la Sidemar e l'Almare hanno dimensioni assolutamente pari a quelle di società private concorrenti.

Nel cabotaggio c'è la Tirrenia che rappresenta una realtà certamente diversa per dimensioni. Non che non abbia sovvenzioni (credo che riceva 100 miliardi annui) però abbiamo molto apprezzato gli sforzi dei suoi amministratori: qualche anno fa ricevevano circa 180 miliardi. Scendere di decine di miliardi è un successo enorme; come cittadino apprezzo moltissimo lo sforzo che hanno compiuto.

D'AMICO La Tirrenia ha quadrato abbastanza i suoi bilanci, anche per l'azione stimolante dell'armamento privato: se non fossimo intervenuti per il miglioramento delle tariffe la Tirrenia avrebbe continuato ad operare con tariffe inspiegabilmente ridotte. Certo non vogliamo «spremere» i passeggeri, tutt'altro: il passeggero locale beneficia degli sconti ed è giusto, così come i siciliani e gli elbani, e un servizio che lo Stato deve erogare al cittadino.

Dove c'è concorrenzialità però è giusto che le tariffe siano migliorate: prima erano ingiustificatamente basse. Non parlo solo della Sardegna o della Sicilia ma anche delle piccole isole: quelle linee hanno portato i miglioramenti dei bilanci della Tirrenia e finalmente essa ha registrato 2 miliardi di utile. Auguriamoci di vederne molti di più.

FIORE. Vorrei fornire brevi risposte ai quesiti che sono stati formulati.

A proposito del cabotaggio si è detto della proroga di nove anni. L'affermazione non è precisa perchè la liberalizzazione completa - traffici con le isole - avverrà tra 6 anni. Come tutti sapete però l'impatto negativo sul mercato già lo avvertiamo a partire dal 1º gennaio di quest'anno: i servizi *off-shore* e i collegamenti lungo la costa, sono già stati liberalizzati.

Con il Ministero della marina mercantile abbiamo trattato il caso sollevato da un nostro associato, che ha segnalato l'effetto dirompente della liberalizzazione all'indomani del 1º gennaio 1993 per i servizi *off-shore*. Oggi abbiamo 60 mezzi maggiori, i *supply vessels*, che collegano la terraferma con le piattaforme, due terzi di essi sono attualmente senza impiego: solo un terzo lavora sul mercato nazionale. La concorrenza comunitaria come è noto si avvale anche dei cosiddetti registri *bis*, con notevoli risparmi sotto il profilo gestionale, potendo imbarcare equipaggi non europei; ne consegue pertanto una distorsione della concorrenza sul mercato interno con notevole pregiudizio per l'armamento nazionale.

Attraverso il nostro Ministero della marina mercantile abbiamo preannunciato la opportunità di chiedere una deroga in ambito

comunitario per beneficiare di una apposita esenzione con l'obiettivo di congelare la liberalizzazione dei detti servizi per un anno.

Riguardo al trasporto su gomma bisogna fare attenzione sulle diverse metodologie di raccolta e di elaborazione dei dati. È un problema che abbiamo sollevato in ambito Confindustria e in ambito ECSA, l'associazione armatoriale comunitaria. Stiamo cercando di fare chiarezza su come vengono predisposte le statistiche.

Un altro quesito riguardava la differenza del livello dei contributi statali tra l'armamento pubblico e quello privato. I dati sono riportati nella legge n. 856 del 1986 sulla ristrutturazione dei servizi di linea internazionale delle aziende del gruppo Finmare. A fronte di un programma di circa 1.100 miliardi di investimenti sono stati previsti 785 miliardi di contributi per la gestione e 70 miliardi a diverso altro titolo. Se aggiungiamo i contributi per la costruzione (in base alle leggi n. 361 e n. 234 del 1989) fatto pari a 100 il costo di costruzione, Finmare ha avuto riconosciuto circa 150 per la gestione e la costruzione, cioè una volta e mezzo il valore della nave.

Per il settore privato, ma come detto anche per quello pubblico, la legge n. 234 ha avuto validità dal 1º gennaio 1987 al 31 dicembre 1990; al momento non esistono altre disposizioni di legge anche se sono stati stanziati fondi nella finanziaria per gli investimenti post 1990. Il contributo alla costruzione, di cui si avvale anche Finmare, è dato dalla differenza tra due piani di ammortamento a rate costanti riferiti all'80 per cento del prezzo, durata 8,5 anni, uno ai tassi OCSE dell'8 per cento, e l'altro al tasso di riferimento per i finanziamenti per il credito navale; tale differenza è stata nel periodo di riferimento di circa l'1,8-2 per cento semestrale.

PISCHEDDA. Lei ha detto che Finmare tra contributo per la gestione e contributo per la costruzione prende circa il 150 per cento. Ha anche detto che il 72 per cento viene destinato alla gestione: il contributo per la costruzione di una nave della Finmare è attorno all'80 per cento?

FIORE. Appunto: 785 miliardi diviso il costo di costruzione delle navi; cioè 1.200 miliardi.

PISCHEDDA. Volevo un dato depurato: fatta pari a cento la somma dei contributi per la costruzione delle navi, quale percentuale è data al naviglio Finmare e quale a quello privato?

PERASSO. Almeno i due terzi vanno ai privati. Se sottraiamo agli 8.400 miliardi i 1.200 miliardi per investimenti, ricaviamo la quota di partecipazione dell'armamento privato e di quello pubblico.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti a nome della Commissione per la loro cortesia ed informo i colleghi che il presidente D'Amico ed il direttore generale Perasso, che ringrazio anche per questo insieme al dottor Lombardi e al dottor Fiore, hanno lasciato alla Presidenza una documentazione riguardante le materie trattate nel corso dell'audizione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FILT-CIGL, FIT-CISL e UIL-Trasporti

PRESIDENTE. Rivolgo ai nostri ospiti un vivo ringraziamento per aver accettato l'invito a partecipare ai nostri lavori. Vi abbiamo chiesto di intervenire perchè stiamo svolgendo un'indagine conoscitiva sul trasporto marittimo nell'ambito della quale abbiamo già ascoltato i rappresentanti della Confitarma, della Tirrenia e della Finmare. Vorremmo conoscere la vostra opinione sul problema del trasporto marittimo nonché eventuali suggerimenti al riguardo.

Do quindi la parola al rappresentante della FILT-CGIL, Moscherini.

MOSCHERINI. Signor Presidente, a nostro parere ci troviamo ad un giro di boa, per quanto riguarda la situazione della flotta nazionale (più che in particolare della flotta pubblica). Circa sei mesi fa avemmo un incontro con il sottosegretario per l'industria Farace e con il ministro Tesini ai quali rappresentammo una ipotesi di ristrutturazione della flotta pubblica.

Chiedemmo al ministro di rendersi attore della convocazione delle parti, l'armamento pubblico, quello privato e le organizzazioni sindacali, per verificare lo stato della flotta nazionale. Stiamo ancora aspettando; nel frattempo si sono verificati dei fatti nel settore della flotta pubblica che rischiano di farci avvicinare al momento del dramma; e non penso di esagerare utilizzando tale termine.

Ci siamo allarmati per la situazione della flotta pubblica di fronte alle vicende della Sidermar e della Almare che già da un anno versano in gravi difficoltà, in una situazione di tracollo della flotta pubblica. Quando ci è giunta notizia che l'armamento pubblico, nel caso di specie il dottor Macciò, aveva proceduto alla vendita di navi all'estero senza avvisare nessuno, sulla base di una strategia di mercato diversa da quella da lui indicata, abbiamo capito che si stava iniziando un'altra operazione di trasferimento, più o meno dolorosa, di pezzi di mercato gestiti dalla flotta pubblica. Il secondo campanello d'allarme vi è stato quando si è saputo che l'Ilva aveva messo in custodia, così ci fu detto, il suo pacchetto azionario presso una banca monegasca; conseguentemente il dottor Rosina, amministratore delegato della Finmare, ha iniziato ad impostare il suo vero piano.

Abbiamo capito allora che la situazione stava degenerando ed abbiamo impostato una proposta di ristrutturazione. A nostro parere la finanziaria pubblica non aveva più ragione d'essere, stante anche l'avvenuta trasformazione dell'IRI in società per azioni. Del resto, l'amministratore delegato della Finmare aveva gestito la flotta pubblica già come se fosse un'unica società operativa e aveva accentrato la gestione di molti aspetti che costituiscono il nucleo della autonomia di una azienda. Le cosiddette «sinergie» avevano fatto sì che l'amministratore delegato di tutta la flotta, dal punto di vista operativo, fosse il dottor Rosina: nessuna scelta importante poteva essere fatta senza il suo preventivo avallo.

Ci siamo recati all'incontro per una verifica delle singole società e successivamente abbiamo chiesto incontri anche con gli amministratori di dette società.

Per noi quelli erano i primi segnali di una caduta verticale della tenuta della flotta. A parte la situazione della Tirrenia, le condizioni di bilancio erano comunque contestabili sotto certi punti di vista; se si considerano le sovvenzioni da parte dello Stato e l'attivo dell'Adriatica, vi era una realtà di *deficit* clamorosi per tutte le società.

In particolare, l'Almare che sotto la regia dell'amministratore delegato Fioretti (poi deceduto) era stata rilanciata ed era stata portata in attivo, nell'arco di dodici mesi, sotto la direzione di Macciò, era costretta a vendere alcune navi all'estero, e marciava al ritmo di un miliardo e mezzo di *deficit* al mese, nella gestione.

Per quanto riguarda Viamare, che era stata costituita anche con l'avallo delle organizzazioni sindacali confederali e di categoria, perché rappresentava una grossa scommessa sul cabotaggio organizzato in maniera veramente tecnica e intermodale, si scoprì che nei tre anni necessari a fabbricare le prime navi non era riuscita ad acquisire nemmeno un TIR sul mercato: per trovare traffico fra Genova e Palermo ha dovuto fare concorrenza al trasporto merci della Tirrenia.

La situazione Sidermar poi stava degenerando per effetto della cessione del pacchetto azionario dell'Ilva.

Infine, l'Italia e la Lloyd Triestino, se non ricevessero le sovvenzioni per la situazione deficitaria che si è prodotta, avrebbero già dovuto presentare i libri in tribunale.

Di fronte a tutto ciò abbiamo ritenuto doveroso chiedere all'amministratore delegato e al Governo urgenti interventi ristrutturativi e come provocazione tecnico-politica, abbiamo indicato la ricomposizione delle società in due grandi poli merceologici, uno cabotiero e l'altro dei servizi di linea e di massa.

Non sta al sindacato, certamente, dire di quante società debba dotarsi l'armamento pubblico o la flotta nazionale; noi indicavamo una ipotesi: quella di una responsabilizzazione delle società (fatti anche i riaccorpamenti necessari) per settori merceologici.

È evidente che entriamo in una situazione delicata: la flotta pubblica in effetti si occupa prevalentemente di servizi dovuti. E io voglio parlare dei servizi dovuti su due fronti: il primo è quello dei rifornimenti dello Stato (strategici, energetici e quant'altro), quindi i trasporti di massa. Voi sapete che è un vecchio capitolo quello del mancato rispetto delle percentuali UNCTAD nell'import-export; l'UNCTAD prevede il 40-40-20 per cento, mentre noi (siamo l'unico paese in Europa) trasportiamo solo il 18 per cento con la flotta nazionale; e progressivamente sembra che tale quota non aumenti ma diminuisca.

Il secondo servizio dovuto è il collegamento con le isole, la cosiddetta «continuità territoriale» l'esigenza di collegamento via mare fra le coste. Su questo fronte c'è un attacco, che noi riteniamo improprio, da parte dell'armamento privato; noi saremmo anche in condizioni di redigere un libro bianco su questa faccenda. Anche nella scorsa stagione, ci sono stati inserimenti immotivati che si sono sovrapposti ai servizi già espletati dalla flotta pubblica. E non vi è segnale di inversione di tendenza: il privato è alla ricerca della

sostituzione del pubblico in ciò che è garantito piuttosto che di nicchie di mercato in concorrenza, su scala nazionale ed internazionale.

Ho voluto dire queste cose per rappresentare che noi abbiamo un problema generale di flotta nazionale che fa acqua da tutte le parti, sia sul fronte dell'armamento privato sia su quello dell'armamento pubblico. La situazione della flotta pubblica è quella che deve far riflettere di più il legislatore: al di là delle disponibilità dell'armamento privato, in effetti rimaniamo il paese con la maggiore flotta pubblica. Se per assurdo volessimo decidere di vendere a un privato qualunque o all'insieme dell'armamento privato tutta la flotta (120 o 130 navi) siamo convinti che non avrebbero le risorse necessarie.

Ciononostante, non siamo contrari ad inserimenti di privati, anzi, nella proposta che abbiamo presentato anche al Governo facciamo una ipotesi di questo genere, purchè si affrontino concretamente i problemi occupazionali.

Siamo ben consapevoli che la ristrutturazione della flotta pubblica, quale che sia, porrà un problema di riduzione degli organici: più che dei naviganti probabilmente degli amministrativi. Approfittiamo pertanto di questa occasione per chiedere il rifinanziamento della legge n. 160 del 1989: uno strumento che anche negli anni passati ha consentito di gestire in maniera indolore gli adeguamenti di organico nelle aziende.

ZARI. Diversamente da ciò che ha fatto il compagno Moscherini, che ha fotografato le situazioni difficili nelle quali ci troviamo attualmente, ritengo doveroso da parte mia sottolineare quanto denunciavamo ormai da anni.

Nel nostro paese manca in effetti una politica del trasporto marittimo, per cui tutti gli interventi compiuti fin qui, siano essi per l'armamento pubblico o per l'armamento privato, sono stati praticamente il frutto di scelte del Parlamento indotte di fronte a problemi particolari e contingenti, e non hanno niente a che vedere, a mio avviso, con una reale e concreta politica del trasporto marittimo.

Diceva già il compagno Moscherini che alcune norme internazionali prevedono e attribuiscono agli Stati nazionali percentuali di import-export in misura del 40 - 40 - 20 per cento: 40 in importazione, 40 in esportazione e 20 ad *outsider*; tali percentuali non sono mai state realizzate, il nostro paese ha una capacità di movimentazione di merci in entrata e in uscita intorno al 18-20 per cento.

Pertanto, vi è un grosso *deficit* di bilancia dei pagamenti per il trasporto marittimo; se non vado errato, nel 1992 tale *deficit* è ammontato a circa 2.000 miliardi.

È un elemento che in sé e per sé non significa nulla, ma è dovuto alla mancanza di politica dei trasporti.

Vorrei fare alcuni riferimenti specifici. L'ultima legge a sostegno dell'armamento, pubblico e privato, è la n. 856 del dicembre 1986; essa ha stanziato alcune centinaia di miliardi a sostegno della ristrutturazione e dell'ammodernamento della flotta pubblica e circa 238 miliardi per l'armamento privato che non poteva essere trascurato: in qualche modo le *lobbies* sono riuscite a far prevedere un contributo anche a favore dell'armamento privato. Niente in contrario, però bisognerebbe tentare

di evitare degenerazioni nella contribuzione da parte dello Stato. Per esempio, la Merzario di navigazione, nel 1987, ha percepito 50 dei 238 miliardi messi a disposizione dell'armamento privato. Quella compagnia disponeva allora di 8 navi porta contenitori, che sono le navi del futuro, ma non più tardi di una settimana fa la nostra organizzazione sindacale per la difesa e la tutela degli interessi dei lavoratori è stata costretta a stipulare un accordo con la CMB, un'azienda belga, per la vendita delle ultime due porta contenitore della società Merzario di navigazione. È solo un esempio di come si può gestire male una scelta economica non sbagliata, in assenza di una reale politica di trasporto.

Da questo punto di vista, il nostro paese - e lo chiediamo da anni - dovrebbe dotarsi di una politica di trasporto marittimo, sia per le merci sia per i passeggeri; anche se per questi ultimi i servizi vengono forniti prevalentemente dalla Tirrenia e nel loro complesso configurano una politica del trasporto passeggeri.

Quel che manca in senso assoluto è una politica del trasporto merci: vi sono solo scelte contingenti, interventi «a pioggia», che rispondono a sollecitazioni da parte dell'armamento, che cerca di competere con grosse compagnie internazionali, che sul mercato vendono la propria capacità di stiva in modo più competitivo, sia sul versante dei costi di gestione che della forza lavoro. Come sapete, le cosiddette «bandiere ombra» o di convenienza imbarcano marittimi con retribuzioni dell'ordine di 300-350 dollari, forse oggi ancor meno perché il valore del dollaro è aumentato e quindi sono ancor più competitive della flotta nazionale.

Interventi come quelli definiti dalla legge n. 234 del 1989 per i cantieri, che vengono utilizzati indirettamente dagli armatori, devono porsi all'interno di una politica dei trasporti. Si resta altrimenti sull'ambito di interventi «a pioggia», come quelli per le navi da passeggeri costruite nel cantiere di Monfalcone: con un investimento di 800 miliardi, nel giro di 12 mesi, due navi sono passate alla PNO, perché le leggi consentivano il passaggio da bandiera nazionale a bandiera estera. Ci troviamo così «scippati» dei contributi erogati sia a sostegno del lavoro italiano (anche se nei cantieri di Stati esteri vi sono lavoratori italiani) sia complessivamente, a sostegno del trasporto.

All'interno di una reale politica di trasporto marittimo sarebbe possibile aggredire le rilevanti situazioni di *deficit* e contemporaneamente stabilire un rapporto più sereno con i lavoratori che operano in questo campo.

Si tratta di 50 mila lavoratori (non tantissimi quindi) che realizzano ogni mese un certo risultato economico. Se non riusciremo a definire una politica dei trasporti e ad attuare interventi mirati sulla base di scelte oculate, vedremo ridurre gradatamente questo spazio di attività sia sul piano commerciale sia su quello occupazionale. Nessuno ne avrà colpa, ma tutti saremo responsabili di non essere intervenuti a sostegno di una delle attività di affezione tradizionale del nostro paese. Quando si dice che in Italia vi sono 8.000 chilometri di coste, non si riporta un dato significativo, se non si aggiunge che deve corrispondere un intervento mirato del Governo e del Parlamento; ritengo che questo comparto di attività non sia secondario a nessun altro.

Presidenza del Presidente FRANZA

CARONIA. Signor Presidente, aggiungerò solo qualche brevissima considerazione.

Vi è un aspetto del problema che ha un valore notevole nel dibattito che si sta svolgendo, un dibattito che ha interessato l'IRI e interesserà comunque il Governo. Faccio questa precisazione perché l'incontro con il Ministro, che era previsto, non si terrà poiché le competenze relative alle partecipazioni statali e alle privatizzazioni sono passate al ministro Baratta, e il ministro Guarino ha giustamente ritenuto opportuno annullare l'appuntamento. Si parla di privatizzazione; nel paese è prevalente la sensazione che ciò che è privato è bello, mentre ciò che è pubblico rappresenta uno spreco di denaro: non vorrei che tale orientamento porti a valutazioni non corrette. Il nostro settore necessariamente dovrà vedere l'intervento da parte dello Stato: mi riferisco in particolare ai servizi dovuti, ai collegamenti con le isole maggiori e minori; estendere il concetto non di assistenza, ma di intervento a sostegno della compagnia nazionale per i servizi di linea non mi sembra affatto peregrino. Da troppo tempo sentiamo le lamentele dell'armamento privato, i cui rappresentanti avranno insistito, molto credo, nell'incontro che si è svolto oggi, sulla esigenza di trasferire al privato alcune modalità di trasporto, quella marittima in particolare, che sarebbe così gestita in maniera più economica.

Siamo convinti che il paese abbia bisogno di un armamento che superi le tradizionali contrapposizioni fra pubblico e privato: ci sono gli spazi sufficienti per far lavorare insieme questi due tradizionali rivali. È importante però che vi sia a monte una politica dei trasporti degna di questo nome. Non vogliamo evidenziare ancora una volta lacune che credo siano innegabili.

Poco fa si parlava di Viamare come società di cabotaggio che finalmente potrebbe riequilibrare le diverse modalità di trasporto: essa avrebbe lo scopo di spostare su mare una parte del traffico che si svolge su gomma e crea problemi di natura ambientale. Questa operazione non è stata e non sarà mai possibile, senza interventi legislativi.

La comparazione tra costi non è sufficiente, e sicuramente più vantaggioso il trasporto via mare se comparato ai costi del trasporto via gomma; ma è un vantaggio teorico: in realtà avviene che il padroncino non rispetta i limiti di velocità, non prevede la conduzione con due autisti, non cambia le gomme quando vanno cambiate e probabilmente gode di una serie di agevolazioni fiscali per cui, alla fine, il vantaggio di andare via mare anziché via terra viene meno.

Come diceva il collega Zari, occorre una politica dei trasporti dove l'intermodalità si attui con le soluzioni più opportune.

Ora, la vicenda che ci sta più a cuore e che ci ha dato lo spunto per parlare più ampiamente dell'armamento pubblico e l'incontro che stasera si sarebbe dovuto svolgere con i ministri Tesini, Guarino e Baratta. La Finmare, sulla spinta del nostro documento, ha presentato un piano all'IRI e credo che l'IRI abbia già effettuato alcune valutazioni.

Adesso presenterà il piano al Governo e successivamente si confronterà con noi.

Noi non abbiamo altri obiettivi che il rilancio della flotta nel suo complesso, della flotta pubblica in particolare, per le considerazioni svolte all'inizio di questo mio intervento.

Ovviamente siamo interessati anche al problema occupazionale. Il collega Moscherini indicava che sacrifici occupazionali debbono essere fatti con una certa gradualità. Non è possibile usare la bacchetta magica per risolvere questi problemi. Riteniamo che la legge n. 160 consideri tale gradualità laddove prevede che al raggiungimento di 55 anni si possa concedere il prepensionamento.

Non so se siamo rimasti in tema rispetto alla domanda posta; siamo stati sicuramente viziati dal contingente; e ancora aperta la losca partita della ristrutturazione della flotta pubblica. Sappiamo anche che è intervenuto in modo pesante l'alto armamento privato che, secondo me, in questo delicato momento di ristrutturazione della flotta, intravede l'occasione dell'affare. Il vero dramma è che non abbiamo mai avuto una classe imprenditoriale seria, armatori che effettivamente vogliono investire e rischiare per ottenere il giusto profitto. Finora tutti gli episodi di privatizzazione della flotta pubblica hanno rappresentato occasione di grosse speculazioni.

Per carità, non vogliamo assolutamente dire niente di specifico, le denunce hanno natura politica. Abbiamo denunciato in maniera circostanziata i fatti che denotavano aspetti non trasparenti.

Il Presidente del Consiglio ha sollecitato anche alcune indagini su operazioni compiute all'interno di Finmare. Non esprimiamo giudizi a questo riguardo, ma sono convinto che un approfondimento da parte dell'autorità preposta potrà chiarire tutti i dubbi che sono sorti.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per le loro esposizioni.

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

FAGNI. Ho ascoltato con molta attenzione quanto è stato detto. Con l'armamento pubblico e con quello privato stiamo dibattendo i problemi dell'economia marittima e della politica dei trasporti marittimi da molti anni, senza però arrivare ad alcuna conclusione. Diciamo la verità: i rapporti di forza sono stati e sono tuttora sbilanciati in favore di chi sostiene la tutela non tanto dell'occupazione (arriverò anche a questo) quanto di interessi prevalenti, soprattutto quelli dell'armamento privato.

Anche l'armamento pubblico difende alcuni interessi: l'attuale situazione di Finmare (ma anche negli anni passati) sta a dimostrare che in realtà ha funzionato poco come società pubblica: doveva svolgere un ruolo importante nel trasporto marittimo, invece ha badato più alle posizioni di potere.

Allora: è vero - o che cosa ne pensano i sindacati - che la flotta pubblica e quella privata sono in un mare di guai, in acque davvero procellose? È vero (come abbiamo sentito e ci sentiamo ripetere tante volte, non solo perchè siamo a un giro di boa, ad una svolta abbastanza importante nella definizione della riforma delle gestioni portuali) che

tutto questo dissesto e le difficoltà, in prospettiva, nel funzionamento del cabotaggio sono da attribuire al cattivo funzionamento dei porti e alle richieste di tutela (se non in tutto, almeno in larga misura) del lavoro e dell'occupazione? Ci è stato detto che i finanziamenti sono stati distribuiti in eguale misura alla flotta pubblica e a quella privata. È la valutazione dell'armamento privato: è vero che i finanziamenti sono serviti soltanto a coprire la differenza tra i costi di costruzione in Italia e all'estero? Domando se questo non sia un problema che prima o poi dovremo affrontare; come esistono la flotta pubblica e la flotta privata, esistono anche la cantieristica pubblica e quella privata.

Nel suo intervento Moscherini ha detto che i fondi stanziati con la legge n. 234 del 1989 - che sono andati alla cantieristica direttamente o indirettamente - sono stati distribuiti agli armatori. È bene avere consapevolezza di questo. Che cosa si può fare per incidere anche in considerazione di questo aspetto?

L'altra questione è legata all'occupazione. In primo luogo riguarda l'armamento e i marittimi. Qui si parla sempre più di doppia bandiera, di possibilità di accedere a un personale marittimo che non crei problemi, sia sul piano dei costi, sia su quello dei contratti di lavoro. Questo aspetto riguarda l'occupazione a bordo, cioè il personale delle navi, ma si tratta anche dell'occupazione nell'ambito della cantieristica. Ritengo che dovremmo tenere in considerazione il modo in cui si costruiscono le nuove navi. La sicurezza sta nel modo di costruire le navi, ma anche nell'avere a bordo personale specializzato in quantità sufficiente, capace di «rizzare» e «derizzare», di governare il carico eccetera. Noi vogliamo discutere la questione nei tempi giusti.

Siccome uno scambio allargato in questi ultimi tempi non ci è stato, ne parlo con molta franchezza. Spesso ci sentiamo dire - ma questo è accaduto anche nel passato - che anche il sindacato è d'accordo su certe operazioni: vorrei sapere proprio dalla viva voce del sindacato se rispetto ai punti che ho sinteticamente illustrato c'è una posizione chiara e precisa.

MOSCHERINI. È stato chiesto se la crisi della flotta dipenda dal cattivo funzionamento dei porti: diciamo che il problema è molto più grave. L'armamento privato attribuisce ai porti la responsabilità di tutte le disfunzioni del sistema dei trasporti; esiste anche una disfunzione dei porti, ma non è questa l'origine di altre disfunzioni, è una delle tante disfunzioni. Faccio un esempio: il fatto che non vi siano porti sufficientemente profondi tali da consentire l'attracco di navi di terza, quarta e quinta generazione. Questo è un problema di escavazione dei porti.

Il cabotaggio poi non si afferma perché le vere strutture non sono a mare, ma a terra; e gli ostacoli stanno anche nei ritardi culturali. Ad esempio, il comportamento dei padroncini impedisce la vera trasformazione del trasporto industriale via nave (cioè trasporto senza motrice) con un'organizzazione del lavoro ed interessi completamente diversi; lo Stato continua a incoraggiare tutte queste deficienze; anche l'ultimo intervento a favore dei padroncini (comprendiamo peraltro i bisogni di povera gente come noi), va nella direzione del mantenimento della situazione di fatto e non verso un cambiamento. Soprattutto e la

pubblica amministrazione che è carente. La questione degli spazi doganali, della fluidificazione dei traffici e della loro movimentazione dovrebbe essere risolta. Vi è una serie di condizioni che impediscono lo sviluppo del cabotaggio piuttosto a terra che a mare. Quella di scaricare sui porti la responsabilità delle distinzioni complessive, determinate piuttosto dalla mancanza di un adeguato *network*, e una posizione sbagliata dell'armamento che ha portato soltanto ai decreti Prandini.

Seconda questione: finanziamento a copertura della differenza fra costi di costruzione nazionali e internazionali. Sarebbe interessante anche verificare i finanziamenti che ha avuto l'armamento privato in rapporto all'armamento pubblico; noi stiamo facendo delle ricerche, si rileva che non sono affatto inferiori. Con la differenza che l'armamento privato si è fatto finanziare anche «le carrette». Basta vedere la flottiglia napoletana, dove il sindacato è soggetto anche ad un ricatto occupazionale. Non si interviene sulla qualità, perché questo nel napoletano significherebbe mettere in discussione dei posti di lavoro: in assenza di una politica seria è difficile fare gli illuministi, come se ci fosse una flotta ad alto livello.

Quindi c'è una carenza imprenditoriale. Voglio citare un esempio per tutti. L'inserimento nel settore dei trasporti di massa petroliferi dell'armatore Clerici (in questi giorni coinvolto nella vicenda di Tangentopoli) dovrebbe far riflettere: l'impegno di una parte dell'armamento privato su linee di trasporto gestite dall'armamento pubblico, non è stato un impegno di rischio, ma solo sostitutivo dello Stato; quindi traffici sicuri, garantiti e ben pagati. Al punto tale - e una verifica che andrebbe fatta, voi siete più di noi in condizioni di farla - che i traffici trasferiti al privato alla fine hanno un costo per unità di prodotto trasportato maggiore rispetto a quando erano gestiti dall'armamento pubblico. Anche in questo caso occorre una riflessione sul tipo di privatizzazione.

Per quanto riguarda la doppia bandiera, si tratta di una evoluzione di carattere più internazionale che nazionale. C'è stata, anche recentemente, una polemica sulla stampa sul consenso espresso dai sindacati alla legge *bareboat*. Partecipiamo ad organismi internazionali dei sindacati marittimi, in particolare all'ITF. Il problema è rilevante, ci si scontra anche con problematiche di ripartizione del lavoro nel mondo. È difficile mettersi a fare guerre di principio contro gli indiani, contro i pakistani, contro persone che se guadagnano 200 dollari al mese sono ricche. Certo, c'è una speculazione da parte dell'armamento. L'ITF ha predisposto un contratto internazionale tipo che prevede un salario di 800-1.000 dollari al mese: molto spesso non viene rispettato. Insomma il problema va al di là del nostro piccolo armamento nazionale.

L'ultima questione riguarda la qualità della cantieristica. È un po' come per le Ferrovie dello Stato: le industrie fornitrici sono state a lungo protette e l'assenza di stimoli di mercato ha fatto sì che «galleggiassero», ma non si sono specializzate. La nostra cantieristica oggi (e nemmeno qualche anno fa) non è in condizione di produrre navi a un certo livello di tecnologia e soprattutto a certi costi. Invece sembra che altre cantieristiche vi siano riuscite.

NERLI. I rappresentanti della Confitarma sono entrati nella materia della riforma portuale che la nostra Commissione sta dibattendo. Mi sembra giusto riprendere alcuni aspetti. Mi riferisco in particolare a un punto sul quale in altre audizioni nei mesi passati avete posto l'accento, cioè la regolamentazione dell'accesso del lavoro nei porti, ossia la mobilità interna. Il sindacato ha prospettato l'idea di una agenzia del lavoro portuale. Per quanto ci riguarda la discussione non è ancora giunta ad una elaborazione definitiva, per cui proseguirà il confronto e presenteremo anche alcuni emendamenti. Cosa pensate delle ipotesi di riforma della portualità?

FAGNI. In questo periodo la Finmare sta procedendo ad una concentrazione a Napoli di tutte le linee regionali. Vorrei sapere se siete d'accordo o no sul fatto, ad esempio, che la Toremar trasferisca dalla Toscana a Napoli il settore amministrativo; e una concentrazione che non ritengo produttiva.

BONADONNA. Allo stato delle nostre conoscenze circa la riorganizzazione della Finmare posso dire che non è questa l'ipotesi su cui si sta lavorando. Non sarebbe auspicabile razionalmente. Mi sembra che ci si stia muovendo su un'altra lunghezza d'onda. Il problema è sapere quale sia la lunghezza d'onda, stante il fatto che non si terrà più l'incontro previsto per questa sera con i Ministri interessati. Ciò determinerà particolari problemi nel rapporto con i lavoratori, che giustamente chiedono di conoscere le proposte con cui confrontarsi: i giornali parlano di circa 1.200 unità in esubero distribuite non si sa bene dove e come.

Per quanto concerne la domanda del senatore Nerli, dal progetto attuale emergono due aspetti a mio parere non accettabili; in primo luogo perché contrastano con la legislazione vigente per il mercato del lavoro e in secondo luogo perché fanno riferimento ad una concezione che la Confitarma potrebbe anche sposare, cioè di liberalizzazione e destrutturazione del mercato del lavoro e perfino di privatizzazione della sua gestione.

Per quanto concerne porti ed in modo particolare la regolamentazione di eventuali esuberi dei lavoratori delle compagnie portuali, ma anche di quelli consortili, abbiamo indicato in più occasioni soluzioni specifiche. Per i lavoratori consortili si tratta di vedere come governare la fase transitoria che interessa i dipendenti attuali dei consorzi (lelmo restando che vi sarà un'evoluzione normativa) in modo tale da non disperdere il patrimonio professionale e anche l'unità contrattuale che regola l'impiego di queste figure.

Circa gli esuberi delle compagnie, nella fase di elaborazione del testo si era pensato ad un periodo transitorio, tale da consentire ad esse di trasformarsi in impresa (attivando anche un'impresa di servizi che per un certo lasso di tempo potesse lavorare in forma di esclusiva fino all'assorbimento degli esuberi), istituendo nel contempo da parte dell'autorità portuale l'agenzia pubblica del lavoro portuale.

Nell'ipotesi che la Commissione sta discutendo non è più contemplata tale agenzia; al suo posto si prevedono due agenzie private,

l'una affidata alla parte di compagnia portuale che si trasforma in impresa, l'altra affidata alle imprese che operano nel porto.

Tale soluzione non può essere accettata. Siamo convinti che una delle funzioni pubbliche, che non è di gestione del porto ma di governo dell'attività portuale, sia quella di sovrintendere all'eccesso al lavoro. Vi deve essere uno strumento pubblico, collegato alla commissione regionale per l'impiego e sottoposto all'autorità portuale, che faccia sì che nei porti l'avviamento al lavoro avvenga secondo delle regole. Le imprese sono libere di sentire il proprio personale, ma l'accesso al lavoro nei porti deve essere controllato pubblicamente e non da un'agenzia privata.

CARONIA. Purtroppo devo constatare anche in questa occasione che i marittimi hanno un destino veramente disgraziato: in tutte le circostanze in cui si parla del trasporto via mare si finisce per mettere l'accento sui problemi dei lavoratori portuali, della cantieristica, relegando quasi ad una posizione di secondo piano il problema dei lavoratori marittimi, che sono coloro che vivono sul mare e generano questo indotto.

Essendo segretario della UIL-Trasporti mi interesso delle problematiche di tutti i lavoratori del comparto, con specifica competenza nel settore marittimo. Al nostro interno vi è un dibattito articolato, con posizioni unitarie che però meritano un approfondimento, circa la questione della portualità. Sarebbe forse non obiettivo un giudizio che non evidenziasse alcune responsabilità che vi sono state anche da parte nostra nella difesa di predeterminati interessi, in alcuni casi legittimi, laddove per altri abbiamo peccato di eccessivo garantismo.

NERLI. Di questi tempi le garanzie sono saltate tutte.

CARONIA. A mio avviso abbiamo sbagliato quando abbiamo accettato di essere più garantisti del dovuto; si tratta però di un argomento che non rientra nel tema in esame.

Per quanto concerne il piano Finmare e alcune paure sorte spontaneamente tra i lavoratori rispetto alla riorganizzazione della flotta pubblica, posso dire che nessuno ha mai pensato di prendere il personale della Toremar e trasferirlo a Napoli; piuttosto accade che il personale di Napoli venga trasferito a Genova. È bene che sappiate che da diversi giorni è in corso uno sciopero da parte di alcuni lavoratori della Tirrenia che si preoccupano di essere trasferiti addirittura a Genova. I lavoratori genovesi, dal canto loro, temono il trasferimento a Napoli. Analoga situazione vi è sul versante adriatico.

Nel documento cui ci siamo riferiti all'inizio abbiamo fornito alcune indicazioni sulle linee che il progetto di riorganizzazione dovrebbe contenere: il rilancio della flotta pubblica e non operazioni ragionieristiche per sanare la gestione (sicuramente sventurata) della Finmare che ha causato un *deficit* enorme. Non si può pensare di vendere linee e navi, eliminando la flotta pubblica nel nostro paese, per perseguire il pareggio di bilancio.

È significativa l'attenzione che l'armamento privato, in questa circostanza, anche strumentalmente, sta ponendo al problema della

ristrutturazione. Tra l'altro, anche se non abbiamo notizie ufficiali, mi risulta che nel piano che l'IRI ha predisposto non c'è affatto l'intendimento di modificare gli assetti societari; c'è l'intento di razionalizzare, di realizzare economie di scala, ma non quello di disperdere il patrimonio di conoscenza, di professionalità, di interesse, anche di attività a livello regionale.

ROGNONI. Mi pare che oltre al grosso problema contingente della ristrutturazione della flotta nazionale, il punto toccato dalla senatrice Fagni rappresenti il vero problema del futuro, se vogliamo avere come punto di riferimento i lavoratori marittimi: mi riferisco ai «registri bis» che esistono in altri paesi.

Quando si dice che il costo di gestione di una nave media, calcolato sia pure dagli armatori su cinque tipi di navi diverse, è superiore di un miliardo a quello degli altri paesi europei, come la Norvegia; quando si dice che in quel paese stava per scomparire l'armamento e con il «registro bis» è stato scongiurato il pericolo assicurando il rilancio dell'armamento; quando si pensa che nei paesi scandinavi è in vigore una legislazione socialmente avanzata ed è difficile pensare che si siano ipotizzate soluzioni negative per il lavoro, pensiamo che si ponga una sfida alla quale il sindacato deve rispondere.

È inutile nascondere che è un tema centrale; si può difendere il difendibile, ma alla resa dei conti potrebbe esserci un costo pubblico aggiuntivo o comunque una fase transitoria. Mi interessa conoscere la vostra posizione al riguardo.

MOSCHERINI. Gli scandinavi e tutti gli altri non fanno viaggiare i marittimi nazionali. Hanno adottato la doppia bandiera per ridurre il numero dei componenti ed hanno affidato all'equipaggio nazionale le qualifiche superiori. Anzi, per i paesi scandinavi non è previsto alcun lavoratore nazionale.

Noi siamo l'unico paese dei Dodici che non ha adottato il doppio registro. L'ultima in ordine di tempo è stata la Spagna, scavalcando anche le organizzazioni sindacali: addirittura non obbliga gli armatori ad affidare la nave a un comandante di nazionalità spagnola.

In realtà l'Europa dovrebbe dotarsi del registro europeo: se ne parla tanto ma non riesce a decollare per le posizioni restie inglesi e danesi.

Riguardo alla domanda formulata dal senatore Nerli relativamente alla legge di riforma della portualità, nelle riunioni sindacali è emersa l'idea che si sia imboccata la strada che ci porterà ad una trasformazione, ad una riforma, ma a due o tre condizioni transitorie.

La prima è la possibilità dell'utilizzo del distacco da parte degli enti portuali.

ROGNONI. Questo vuol dire non fare la riforma.

MOSCHERINI. Non è vero, perché il dottor Musso, che non mi sembra essere un antesignano della portualità, ha utilizzato il distacco.

ROGNONI. Utilizzando il distacco gli enti portuali mantengono i poteri attuali.

NERLI. Questo vuol dire che dovrebbero rimanere tutti dipendenti dell'autorità portuale, quindi dipendenti pubblici che vengono distaccati?

MOSCHERINI. Abbiamo posto la questione al professor Carbone di Genova. Egli sostiene che anche l'ultimo disegno di legge, così come è stato formulato, consente l'utilizzo del distacco: l'autorità portuale subentrando al vecchio ente, eredita tutto, compresi gli uomini. In seguito la gestione che verrà effettuata dal nuovo presidente della *port authority*, opererà in modo che l'organico vada in una direzione o in un'altra. Ma il distacco può essere giuridicamente utilizzato. Questa è la tesi del professor Carbone, non la mia; forse si tratta di contattare queste personalità esperte dei problemi giuridici del settore.

In secondo luogo, sei o dodici mesi di fase transitoria sono veramente poco: la situazione rischia di non essere gestibile. Probabilmente non occorrono i cinque anni citati nella prima stesura: continueremo a chiedere una fase transitoria minima, di due o tre anni.

In terzo luogo, il *pool* così come previsto nell'ultimo testo ha un senso diverso rispetto alla penultima versione. Deve essere l'autorità a stabilire se c'è bisogno o no del *pool*, la scelta non può essere fatta indipendentemente dalle condizioni del porto.

Se si opereranno questi aggiustamenti e si consentirà un intervento suppletivo per il prepensionamento, allora si potrà giungere facilmente a conclusione. Il problema dei dipendenti degli enti portuali riguarda Genova, Trieste, Venezia e Napoli. Bisogna che il legislatore si renda conto che se vuole mettere in atto una vera riforma con poche lotte deve operare un prepensionamento soprattutto in questi enti portuali; a Genova, in particolare, che è il porto che ha subito le più pesanti conseguenze.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18.05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOSSA MARISA NI DDA