

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA FUNZIONALITÀ DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

1^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 14 SETTEMBRE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 13 e <i>passim</i>	CIMINO	Pag. 13
CARRI (PCI)	21	COCCO	24
FEDERICI (PCI)	8, 14, 21	COLAUTTI	11
GUSSO (DC)	22, 27	DAGNINO	3, 10, 12 e <i>passim</i>
MOLA (PCI)	20, 23	GALLO	15, 19, 22 e <i>passim</i>
PITRONE (PRI)	12	LIGUORI	23, 25, 27
TONUTTI (DC)	9, 19, 20	MARINI	13
		ORLANDI	24

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, per l'Associazione porti italiani, il presidente professor Giuseppe Dagnino, nonché il comandante Augusto Migliorini, presidente dell'Ente porto di Savona, l'ingegner Lorenzo Colautti, direttore generale dell'Ente porto di Trieste, l'ingegner Alberto Toniolo, direttore generale dell'Ente porto di Venezia, l'ingegner Luigi Marini, direttore generale dell'Ente porto di Napoli, il dottor Pietro De Paolis, segretario generale del Consorzio autonomo del porto di Genova, l'onorevole Gianfranco Merli, rappresentante della Camera di commercio di Livorno, il professor Pietro Pepe, presidente dell'Ente porto di Bari, il dottor Paolo Cimino, direttore generale dell'Ente porto di Palermo; per la Federazione unitaria lavoratori porti, i segretari nazionali della FILP-CGIL, Virgilio Gallo e Domenico Orlandi, il segretario nazionale della FILP-CISL, Sergio Cocco, il segretario generale dell'UILTA-TEP-UIL, Raffaele Liguori.

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

A V E L L O N E, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

P R E S I D E N T E. Con la seduta odierna ha inizio l'indagine conoscitiva sulla funzionalità del sistema portuale italiano, deliberata dalla Commissione allo scopo di analizzare la situazione dei porti italiani, anche in previsione dell'esame dei disegni di legge in materia di riforma dalle gestioni, attualmente in discussione alla Camera dei deputati.

L'indagine conoscitiva prende l'avvio con una prima fase di audizioni, nella quale la Commissione intende mettere a fuoco, anche sotto il profilo metodologico, la tematica che potrà essere poi approfondita attraverso più specifiche disamine di singole realtà portuali maggiormente significative, nell'ambito di una valutazione complessiva dei sistemi portuali, non soltanto come elemento infrastrutturale del trasporto, ma anche sotto un più generale profilo economico-territoriale. L'indagine tende soprattutto ad approfondire

l'aspetto relativo ai costi delle operazioni portuali, alla congruità dell'attuale assetto giuridico-istituzionale, delle forme di organizzazione del lavoro, nonché delle strutture tecniche rispetto alle nuove tecnologie di manipolazione delle merci. Si intende, altresì, acquisire elementi in merito alla connessione fra gli scali portuali e le infrastrutture di collegamento viario e ferroviario, verificare le formule commerciali attualmente in uso e i vigenti regimi fiscale, doganale e assicurativo, valutare infine la competitività del sistema portuale italiano rispetto agli scali esteri. I predetti aspetti sono stati preventivamente indicati agli interlocutori che interverranno alle audizioni, in modo da improntare queste ultime a criteri di concretezza e incisività.

Nell'audizione odierna saranno ascoltati i rappresentanti dell'Associazione porti italiani e la Federazione unitaria lavoratori porti mentre all'audizione prevista per domani interverranno i rappresentanti del Comitato di coordinamento dell'utenza portuale e della confederazione armatori. La parola al professor Dagnino presidente dell'Associazione porti.

D A G N I N O. Onorevole Presidente, innanzi tutto desidero, a nome dell'Associazione porti italiani, ringraziare tutti, e specialmente il senatore Tanga, per la lettera di preavviso e di convocazione, la quale conteneva una serie di quesiti che sono contenuti anche nella premessa or ora fatta dal Presidente. Desidero aggiungere il più vivo apprezzamento, da parte di noi che viviamo nella trincea portuale, per l'iniziativa del Senato, della quale, in primo luogo, apprezziamo, e ci permettiamo di sottolineare, la vastità dell'intento e del compito. Rispetto a ciò la nostra disponibilità, oltre che doverosa, è fervida e nutrita di entusiasmo. E ci auguriamo di poterla concretare e dimostrare, al di là dell'audizione di oggi, in tutto ciò che possa riuscire utile ai fini dell'organizzazione e dello sviluppo del lavoro da parte della Commissione.

So che la Commissione si propone una successione di audizioni assai importanti; nel suo programma è prevista anche una visita

ad un certo numero di porti italiani: credo che ciò costituisca una premessa di approfondimento indispensabile per l'impostazione di un lavoro che è assai vasto, complesso e non facile, come noi possiamo per esperienza testimoniare. Se pure nella nostra modestia, ci siamo già preoccupati, a questo riguardo, di predisporre eventuali contributi in ordine alla ricerca dei precedenti con riferimento ad indagini ed inchieste non soltanto italiane, ed anche a un primo approccio di ricerca bibliografica. Una siffatta vastità di impegno e complessità di materia comporteranno altresì la ricerca e l'invenzione di altri strumenti di lavoro che, ripeto, al di là delle audizioni e delle visite, probabilmente saranno utili, specie per il lavoro sopra singoli aspetti specifici, non irrilevanti, che emergono dalla tematica indicata.

D'altro canto, mi rendo conto dell'urgenza delle cose, non soltanto sotto il profilo della materia, che abbisogna di approfondimenti ai fini, ovviamente, di non ritardare scelte e decisioni, ma anche sotto quello delle iniziative di riforma della legislazione in materia portuale che sono in corso di discussione presso l'altro ramo del Parlamento. Il Presidente ha ricordato la connessione fra tale riforma legislativa e il tema della produttività, sotto specie di incidenza della prima sulla seconda. Basterebbe un riferimento di questa natura, che emerge anche dalla tematica mandata per iscritto, per mettere in rilievo la delicatezza, la complessità, la difficoltà della materia, non soltanto in rapporto ai temi dell'indagine, ma anche in rapporto al sincronismo fra le distinte iniziative.

È ovvio, comunque, che noi ci permettiamo di fare questa segnalazione soltanto per lealtà di contributo e di testimonianza, essendo competenza del Parlamento nel suo complesso organizzare i tempi del proprio lavoro. Noi abbiamo interpretato la seduta di oggi come una seduta di carattere preliminare e auspichiamo una continuità di rapporto, nelle forme che alla Commissione sembreranno più opportune, per poter andare oltre il preambolo e recare tutti i contributi di nostra conoscenza e di nostra possibile informazione e documentazione. La brevità dell'incontro, oltre a non consentire, almeno

per le nostre capacità, un esauriente approfondimento di una tematica così vasta, non permette neppure una relazione sufficiente, perchè essa richiederebbe tempi assai più lunghi. L'altro carattere, che ci è sembrato di poter attribuire a questo primo contatto con la Commissione, è quello di un incontro con finalità di esame metodologico dei quesiti, al fine di metterci tutti nella condizione di parlare lo stesso linguaggio, che la Commissione intende parlare, essendo ben noto quanto siano importanti le questioni di linguaggio e la corretta definizione delle locuzioni che si usano, al fine di non smarrirsi, almeno per parte nostra, in falsi problemi.

Stando le cose in questi termini, cioè se queste nostre premesse introduttive, sulla base del documento ricevuto, non sono viziate da errore, allora mi potrei limitare, in termini brevissimi, ad alcune prime annotazioni.

Vi sono alcune idee generali che fanno da cornice a questa tematica e a tutto il lavoro: le cito qui solo per titoli, al fine di non smarrire nel mio intervento, e ai fini del mio intervento, il senso del quadro d'assieme in cui l'esame specifico si colloca. È chiaro che tutti i quesiti fondamentali, che qui ricorrono, riconducono ad un discorso generale è quello della programmazione economica generale, al di fuori della quale estremamente difficile diventa impostare un discorso di programmazione di settore.

Un'altra idea, che fa parte della cornice, e quella relativa all'ovvia esigenza di un punto di vista unitario sul fenomeno del trasporto. La rivoluzione tecnologica nel campo dei trasporti (l'integrazione fra trasporto marittimo e trasporto terrestre, in taluni casi anche con il trasporto aereo), la profonda rivoluzione qualitativa del trasporto in tutto il suo arco e l'insieme di incredibili, anche suggestive e storiche conseguenze che si riflettono sia sui porti sia al di fuori dei porti, impongono, per virtù reale e per virtù logica, l'esigenza di assumere un punto di vista unitario su tutta la materia. Si può poi parlare dei porti in modo specifico — sempre da parte nostra — nella consapevolezza di trattare il paragrafo o il capitolo di un libro che ha molti paragrafi e molti capitoli.

A tale riguardo si può fare subito una notazione. Per ora, in una provvisoria indeterminazione della locuzione « costi portuali », già può essere opportuna da parte nostra una testimonianza, secondo la quale il parlare di costi portuali coinvolge subito il riferimento ad una pluralità di fattori, anche esterni alla realtà « porto », i quali hanno tuttavia una loro efficacia — positiva o negativa — sopra ciò che, in senso più stretto e per ora sempre approssimato, qui è chiamato, se ho letto bene, appunto « costi portuali ».

Un'altra osservazione, *ad adiuvandum* rispetto alla prima, è che il discorso dei costi portuali non si può fare se non in riferimento anche alla qualità dei servizi, alle rese, al tipo di produttività che viene offerta da un erogatore di servizi, qual è il porto. Vi sono elementi invisibili di costo che possono sovvertire ogni analisi e condurre anche ad interpretazioni distorte: in proposito, se si svilupperà il discorso, credo che qualcuno di noi potrà fornire in maniera esemplificativa alcuni elementi.

Io, però, limitandomi ad una premessa d'assieme, ritorno sul filo principale dell'introduzione che sto svolgendo, a nome e per incarico dei colleghi, affermando che, richiamate le suddette idee generali e guardando ai temi che ci sono stati per iscritto indicati e testè ricordati dal Presidente, accantonerei al momento uno degli argomenti, l'ultimo, quello relativo alla redditività dei nostri porti rispetto agli scali portuali esteri — e per ora lascerei fra parentesi l'espressione « sistema portuale italiano », sulla quale esiste tutta una letteratura; ma non voglio adesso fare una critica filologica dell'espressione stessa —, cioè il tema della competitività, perchè, rilevata la sua enorme importanza, è altresì da aggiungere che esso discenderà poi, come discorso in qualche maniera finale, conclusivo, dai punti precedenti.

Invece dico subito, cogliendo questa occasione e con riferimento a tutti i tentativi di comparazione, che tali tentativi sono sempre estremamente difficili — e noi ne abbiamo una lunga esperienza — perchè, prima di tutto, è difficile reperire gli elementi reali da mettere a confronto: molte volte esisto-

no elementi di agevole ricognizione e acquisizione ai fini della conoscenza, mentre altri rimangono avvolti nel mistero; ciò vale un po' per tutti i porti italiani e porti stranieri. Occorre poi essere sicuri di comparare tutti gli elementi comparabili. Ecco perchè spesso certi confronti frettolosi, che sono stati compiuti, mettono a confronto, per esempio, n elementi, con riferimento al porto x , rispetto a n più m elementi, con riferimento al porto y , falsandosi così la natura e l'utilità del confronto. Vi è poi l'ovvia esigenza di confrontare elementi omogenei e quindi suscettibili di essere rapportati e commisurati fra loro; ed anche questa è operazione che secondo la nostra esperienza è tutt'altro che agevole. Colgo anzi l'occasione per aggiungere che un'indagine di questa natura, che vuole essere seria ed approfondita, comporta strumenti di ricerca e tempi adeguati al buon esito della ricerca stessa.

Ciò detto, noi, esaminando il testo sottoposti, sia per doveroso riguardo alla Commissione sia per apprezzamento del lavoro di predisposizione da essa compiuto ci siamo in primo luogo volutamente attenuti al dettato del testo stesso. Ed anche avvertiamo subito che tutti e quattro i primi gruppi di argomenti ci riconducono in modo tipico a quelle premesse di natura generale che richiamavo solo per titolo, menzionando la parola « programmazione », per un verso, e, per l'altro, prospettando l'esigenza di un punto di vista unitario su una materia che è divenuta unitaria *in rebus*, per virtù della rivoluzione tecnologica in tutto il campo dei trasporti. Saremmo poi propensi ad approfondire in termini di quesito nei confronti della Commissione, per comprendere meglio, il contenuto della parte che attiene alla verifica delle formule commerciali attualmente in uso, in rapporto anche alle prospettive di riforma del settore. Riteniamo infine che vi sia un esame quasi monografico da effettuare a parte sui due temi del regime fiscale e del regime assicurativo, enucleandosi *in primis* il tema del regime doganale.

E attenendomi al criterio della premessa di natura preambolare e metodologica, con riferimento al primo gruppo d'argomenti, mi limiterei a dire che qui si prospetta un'inda-

gine ai fini di una valutazione dei costi delle operazioni portuali anche attraverso la disaggregazione dei vari elementi che concorrono a determinarli. Ecco allora la prima esigenza, quella che chiamiamo di linguaggio: convenire sul significato della locuzione « operazione portuale ». Si può convenire su di un significato ristretto di tale locuzione, intendendosi, quali operazioni portuali, quelle che strettamente si svolgono nell'ambito del porto con riferimento all'erogazione di lavoro portuale in senso stretto ed ai servizi d'impresa: la qual cosa consente di condurre una prima inchiesta; si può invece intendere in senso più vasto la locuzione stessa: allora essa può includere tutto ciò che è servizio reso alla nave, per così dire, e alle merci, dal loro ingresso nel porto alla loro uscita: cito, a mo' d'esempio, i servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e così via. Va da sè che le due interpretazioni della medesima espressione, lungi dall'escludersi fra loro, si completano; tuttavia, per scrupolo filologico e per sapere bene che compito ci venga affidato, se ci verrà affidato, bisogna approfondirle.

Vi sono poi, sempre all'interno del porto, altre componenti meno visibili, per dir così. ed anche meno suscettibili di esplorazione e di conoscenza sicura, che pur rientrano in una considerazione più generale e si possono comprendere in un significato più largo dell'espressione « operazioni portuali ». È ovvio, infine, che sulle operazioni portuali e poi sui loro costi influisce in larga misura la situazione generale, che, come oggi si usa dire, sta « a monte » dei porti stessi. È chiaro che specie l'utente, quando parla di costi, ne parla secondo un significato relativamente globale: ad esempio, condizioni infrastrutturali sfavorevoli che comportino ritardi, per mancato appuntamento fra vagone e merce, fra camion e merce, possono tutte influire sul merito stesso dell'operazione portuale.

La disaggregazione degli elementi è dunque suscettibile di correlazione a tale pluralità di significati che si possono sommare l'uno all'altro completandosi a vicenda. Certo vi è una possibilità di disaggregazione che tuttavia non costituisce, neppur essa, un'impresa di estrema facilità, non essendo

un lavoro meramente eseguibile a tavolino, ma comportando anzi inchieste anche non sempre agevoli. E vi è tutto il capitolo delle tasse portuali, che rientra nel discorso relativo alle operazioni ed ai costi portuali e che è molto importante, tanto da meritare una sua apposita indicazione nel nostro « indice » per una sua piccola monografia.

Il secondo gruppo di quesiti riguarda l'incidenza sulla produttività e sui costi dell'attuale assetto giuridico, nonché delle forme di organizzazione del lavoro. Proporremo di distinguere fra l'argomento relativo all'assetto giuridico e l'altro relativo alle forme di organizzazione del lavoro, se pure fra loro connesse. Infatti anche il primo è assai rilevante; anche in vista delle incidenze sulla produttività, ma in maniera diversa — almeno in base alle esperienze acquisite — rispetto all'altro, per la qual cosa lascerei momentaneamente il primo argomento sotto forma di quesito dubitativo, la sua rilevanza forse meritando una valutazione attraverso una trattazione monografica in un'eventuale seduta apposita. D'altra parte, esso si connette, come ha sottolineato il Presidente, con il lavoro legislativo inteso alla riforma della legislazione in materia portuale. E a tale riguardo l'Associazione porti italiani, grazie alla cortesia dei parlamentari della Camera ha già avuto la possibilità di prospettare una sua ipotesi di legge alla 10ª Commissione di quel ramo del Parlamento ed al suo comitato ristretto, accanto alle più prestigiose proposte d'iniziativa parlamentare. Si tratta di argomento, anche comportante una comparazione fra situazioni dei porti italiani e situazioni di altri porti, il quale, secondo me, meriterebbe di essere sviluppato per conto suo ed essere poi raccordato con il tutto.

Invece, l'aspetto che salta più agevolmente agli occhi è questo: l'incidenza negativa, sulla produttività, delle forme di organizzazione del lavoro, intendendosi qui il lavoro nella pluralità delle sue espressioni, quindi il lavoro erogato dalle compagnie portuali, il lavoro sotto specie d'impresa, e così via. Da cosa ciò deriva, fondamentalmente? Enuncio il tema e non lo svolgo, ma anche questo tema sarà tutto da svolgere; loro

sanno che la questione è viva e drammatica nelle cose, negli atteggiamenti, nelle proposte, nelle inquietudini, nelle richieste, anche di natura sindacale. La verità, o almeno l'ipotesi d'interpretazione e di lavoro, è che la rivoluzione tecnologica, in tutto il campo del trasporto, modifica profondamente la qualità e tutte le condizioni ambientali del lavoro portuale, nel senso più largo, e quindi ne mette in crisi il vecchio ordinamento, che sempre meno resiste all'accelerato processo innovativo, mentre più o meno consapevole si avverte l'esigenza di una sua trasformazione. Uso la parola crisi per indicare una trasformazione in atto, che c'è, prima ancora, qualche volta, delle idee che la guidano. Anche a questo proposito avremmo un ricco e concreto materiale da mettere a disposizione della Commissione. Sta di fatto che quell'ordinamento è in crisi, sia dal punto di vista dell'ordinamento reale, quale nei fatti, nelle cose, nella vita di tutti i giorni, sia dal punto di vista legislativo, a cominciare dallo stesso Codice della navigazione.

A questo punto si ritorna a quel collegamento, che era stato autorevolmente sottolineato dal Presidente, fra questa materia, che la Commissione del Senato fa oggetto delle proprie audizioni e delle proprie visite, nonché, penso, del lavoro che verrà organizzato sulla base sia delle audizioni sia delle visite, e il lavoro legislativo che viene fatto dall'altro ramo del Parlamento, dove è vero che si sta trattando piuttosto la materia dell'assetto giuridico degli Enti portuali, e cose di questo genere; ma è altrettanto vero che un *corpus* minimo, non inadeguato, di legislazione in materia portuale, sempre nel quadro più largo dei trasporti, postula che poi si affronti anche questo argomento, relativo alla creazione di un nuovo ordinamento di tutto il lavoro portuale, rispetto ad un ordinamento che nei fatti e nella formulazione cartolaria manifestamente subisce un processo di trasformazione e viene scavalcato dalle conseguenze della rivoluzione tecnologica.

Più agevole e sotto un certo profilo quasi informativo è il discorso sulla congruità delle strutture tecniche rispetto alle nuove

tecnologie di manipolazione delle merci. A questo proposito possiamo portare una messe di notizie ed esperienze. Abbiamo fatto, ciascuno nel proprio porto e tutti insieme, un *collage*, che è oggetto di studio da parte dell'Associazione porti italiani e che va collocato in quella cornice, di cui si accennava in principio, sotto il titolo della programmazione.

Noi apprezziamo l'interesse parlamentare sorto attorno a questi problemi e crediamo che se un risultato di questa indagine conoscitiva sarà anche quello di rendere consapevole l'opinione pubblica di certi problemi, che a torto si considerano per lo più « locali », perchè si situano, per dir così, in certi luoghi, ma che in realtà sono problemi nazionali e più che nazionali, perchè investono il destino intero del Mediterraneo, come si può ampiamente dimostrare, un grosso risultato sarà stato raggiunto ai fini stessi di sollecitare una programmazione pertinente di carattere nazionale.

Il discorso sulla connessione fra gli scali portuali e le infrastrutture di collegamento viario e ferroviario tipicamente riconduce ai temi generali indicati in principio sotto forma di cornice degli argomenti specifici. Qui basta aver ribadito la premessa sulla continuità del trasporto, sull'integrazione del trasporto, e il riconoscimento secondo cui il porto è un anello importante di questa catena, per capire che il discorso delle infrastrutture è fondamentale. Mi permetto di aggiungere, con riferimento alle autostrade, una mia personale opinione, per non attribuirne responsabilità a nessun altro, circa il dibattito tra i fautori delle autostrade e coloro che affermano che in Italia se ne sono fatte troppe. A parte che davvero non si può sapere se di autostrade se ne siano fatte poche oppure troppe, atteso che difetta un precedente di previsione programmatica, a cui si possa fare riferimento per dirimere la questione, in realtà il vero discorso è quello delle autostrade più necessarie di altre, in primo luogo ai fini del collegamento con l'Europa centrale, dove si è spostato il perno della vita economica europea. Questo è un discorso cardine per l'economia italiana, prima che per i porti. Questi sono al servizio

della nazione e possono sì diventare beneficiari dei grandi collegamenti; ma in realtà il discorso riguarda l'economia italiana e tutta l'economia mediterranea. Anche così fatta consapevolezza ha ispirato il Comitato di coordinamento dei porti del Mediterraneo Nord-occidentale fra porti francesi, spagnoli e italiani, ed anche si esprime nella sede della Comunità economica europea, dove anche i nostri porti sono presenti, in relazione a ipotesi non inattendibili di unità europea, dove cioè il Mediterraneo abbia un suo ruolo.

Cito fra parentesi, perchè è l'ultimo esempio e freschissimo, il caso dell'autostrada Genova-Voltri-Alessandria: ottima sotto ogni profilo e nata in correlazione con un bacino portuale che sarà di fondamentale interesse mediterraneo; ma al fine della sua utilità l'autostrada sarà da prolungare verso il Nord; altrimenti resterà disatteso il fine per cui essa era inizialmente concepita.

Concludendo, rinnovo il ringraziamento al Presidente e alla Commissione e ricordo che alla riunione di questa mattina abbiamo dato l'interpretazione d'incontro preambolare e metodologico attendendo a un minimo di analisi del testo che avevamo ricevuto, per verificare, per noi stessi, per nostra utilità, se abbiamo capito bene, se parliamo un linguaggio giusto; nonchè dando suggerimenti di lavoro, non per presunzione, ma solo per non far mancare l'apporto di un'esperienza che deriva dal lavoro di tutti i giorni. Sopra tutto siamo convinti che l'intendimento del Senato di approfondire il problema, quali che siano i tempi tecnici necessari per tale adempimento, in primo luogo quali che siano gli strumenti d'indagine da approntare, sia un'intendimento assai apprezzabile. Da parte nostra, dichiariamo, al di là del breve dialogo di questa mattina e al di là delle visite che verranno effettuate nei porti, la nostra piena disponibilità a fornire ulteriore contributi ai lavori della Commissione, se ciò si riterrà opportuno, nelle forme che si considereranno più appropriate e più convenienti. Di far ciò saremmo ben felici ed anzi auspichiamo una continuità di rapporto con l'8^a Commissione del Senato all'unico scopo di renderci utili all'indagine che essa ha intrapreso.

P R E S I D E N T E . Ringrazio per la dotta esposizione il Presidente Dagnino, che si è attenuto molto fedelmente all'impostazione che la nostra Commissione ha inteso dare all'indagine. Debbo ribadire che noi in questa sede, almeno come primo approccio, abbiamo bisogno di avere un quadro d'insieme, sia perchè non è questa la circostanza più indicata per un seminario di studi, sia perchè ognuno di noi qualcosa già sa sull'argomento, anche se forse ha bisogno di saperne di più.

La vostra esperienza non fa che integrare le nostre conoscenze; mi sembra perciò che il professor Dagnino, nel dare alla sua esposizione un taglio di non eccessivo approfondimento abbia centrato appieno il problema.

Ora gli altri dirigenti, se lo ritengono, possono integrare quanto esposto dal presidente Dagnino oppure i colleghi, se lo gradiscono, possono rivolgere qualche domanda, per rendere così la discussione più animata e per colmare eventuali lacune.

F E D E R I C I . Vi abbiamo invitato a questo colloquio preliminare da una parte, come diceva l'onorevole Presidente, per completare le nostre conoscenze e dall'altra, io aggiungerei, per cercare assieme una metodologia che ci permetta poi di fare le rilevazioni sul merito; questo mi pare il nodo centrale.

Il presidente Dagnino, giustamente, ha anche parlato, nella sua introduzione, di una vasta letteratura che pure esiste sui porti e sull'economia marittima in generale. In effetti credo che ognuno di noi abbia sempre notato che fra la letteratura ed il dato economico ed organizzativo, concreto, relativo a ciascun porto, ci sia molte volte una distanza abissale. Con ciò, non intendo ridurre lo studio della realtà portuale italiana al solo aspetto pratico, perchè sappiamo tutti che alcuni problemi, come quelli riguardanti — ad esempio — la programmazione generale e l'analisi della rivoluzione tecnologica, vanno capiti ed interpretati anche da un punto di vista teorico.

Quindi insisterei su questo punto, cioè sull'esigenza di definire il metodo di ricerca che

dovremo seguire nel corso della nostra indagine.

Passo ora ad un altro aspetto del problema

Il professor Dagnino ha giustamente operato una distinzione fra l'incidenza che può avere sui livelli di produttività l'assetto giuridico dei porti e quella più immediata, pregnante e forse anche più scottante che hanno le forme di organizzazione del lavoro. Dico subito che l'incidenza di queste ultime è negativa perchè come è già stato rilevato, lo sviluppo tecnologico ha modificato il vecchio ordinamento. Mi permetterei però di sollecitare un approfondimento su questo punto.

Noi abbiamo nel porto diversi operatori: da quelli pubblici, collegati istituzionalmente con lo Stato o con organizzazioni storico-tradizionali dei lavoratori, a quelli privati.

Si presenta dunque la necessità di effettuare sull'argomento una ricerca che ci permetta non tanto e non solo di stabilire le percentuali dei costi, cosa che è interessante ma relativamente, quanto piuttosto di capire se in una tale forma di organizzazione del lavoro — parlo in questo caso del lavoro portuale interno ma anche per certi aspetti all'esterno — ci sia qualche ramo da tagliare? Una ricerca in questo senso ci permetterebbe altresì di vedere contemporaneamente come si potrebbero istituire dei centri di raccordo fra operatori pubblici e privati, centri che dovranno essere istituiti giuridicamente e che dovrebbero tener conto appunto della rivoluzione tecnologica che c'è stata, incidendo profondamente sulle forme di organizzazione del lavoro dei vari soggetti.

Io mi fermerei qui per lasciare spazio agli altri colleghi e tenendo presente che ascolteremo più tardi la componente sindacale la quale forse ci potrà dare anch'essa spunti in questa direzione.

T O N U T T I . Desidero innanzitutto congratularmi con il professor Dagnino per la sua precisa e sintetica esposizione, nella quale ha giustamente sottolineato la difficoltà e la vastità di un'indagine di questo tipo. Tutti noi, peraltro, ci rendiamo conto di quanto sia difficile concludere in termini concreti. Però ci dobbiamo assolu-

tamente riuscire, perchè altrimenti è perfettamente inutile stare a perder tempo ascoltando interessanti e piacevoli relazioni che poi, praticamente, non portano ad una conclusione e da qui scaturisce l'esigenza di pervenire ad una definizione del metodo d'indagine, del modo col quale dobbiamo condurre i nostri lavori.

Questo è un punto importante, poichè i vari aspetti del problema sono connessi tra di loro. Ad esempio, un certo assetto giuridico comporta, di conseguenza, una particolare forma di organizzazione del lavoro, così come noi non potremmo impostare un certo tipo di organizzazione del lavoro se non abbiamo un tipo di assetto giuridico sul quale ci troviamo d'accordo.

Quindi la precisazione del metodo d'indagine mi sembra importante e non vorrei che dal nostro primo incontro scaturisse una valutazione — diciamo così — pessimistica sulla possibilità di trovare un'adeguata soluzione. Rivolgo perciò una domanda ai nostri interlocutori: è possibile trovare un metodo d'indagine che sia il più possibile omogeneo e comparativo a livello degli stessi enti portuali italiani e che ci permetta di dare un giudizio di sintesi sulla realtà portuale italiana? Se ciò non fosse possibile, allora sarebbe meglio condurre un'indagine porto per porto per vedere quale porto vale di più e quale vale di meno.

Ora, il discorso sul sistema portuale italiano può aprire un ampio discorso di carattere teorico, ma il complesso dei porti italiani può essere valutato sinteticamente in relazione a quello che mi sembra il punto focale di tutta la questione: la competitività a livello internazionale del sistema portuale italiano.

Praticamente il discorso sul metodo d'indagine che dobbiamo definire consiste nel vedere quali sono le voci omogenee nel nostro sistema portuale, per esprimere così un giudizio di sintesi. Ad esempio, per quanto riguarda l'organizzazione degli enti portuali, se Livorno non ha un ente portuale, dobbiamo vedere per quale motivo, non ce l'ha e se sia opportuno che invece lo abbia. Questo è un problema che senz'altro si pone.

Quindi il discorso dell'assetto giuridico ha anche un'influenza sul tipo di assetto organizzativo, di funzionalità e di produttività: in Italia abbiamo gli enti portuali la cui impostazione è data per ognuno da una diversa struttura e ciò è avvenuto per esempio fin dalle origini dal consorzio portuale di Genova fino all'ultimo consorzio che è quello di Napoli. Mi pare che in questa fase ci troviamo di fronte alla necessità di determinare un metodo, una definizione di certe voci per arrivare al discorso della comparazione.

Il professore Dagnino ha già fatto un accenno al problema delle tasse portuali. Ogni porto ha una sua situazione di gestione delle tasse anche se tutti i porti fanno parte dello stesso ordinamento giuridico nazionale. La tassa di sbarco e imbarco è regolata in modo diverso, la tassa di ancoraggio non sempre è prevista, i servizi ferroviari in un porto sono svolti in un modo, nell'altro in modo diverso, alcuni sono a carico delle ferrovie altri dell'ente porto. È giusto quanto ha detto il professor Dagnino: nel momento in cui si parla di arrivare ad una comparazione ci si deve mettere d'accordo sul metodo e sulle voci da esaminare, ma ci si domanda se è possibile trovare in tal modo un tipo di sintesi e di comparazione perchè se non fosse possibile il metodo di indagine andrebbe indirizzato su un'altra strada. Quindi apprezzo l'impostazione data, che è, praticamente quella che noi avevamo recepito anche se con preoccupazione e con umiltà, perchè di fronte ad un problema così vasto per noi il discorso comporta un particolare impegno e una necessità di collaborazione. Anche l'impostazione, descritta dal Presidente nella sua introduzione della metodologia prima di andare alla definizione dei problemi, comporta un giudizio di fattibilità o meno, tenendo presente quella finalità generale cui ho accennato e alla quale ha accennato lo stesso professor Dagnino: noi siamo un Paese sul Mediterraneo, la nostra politica marittima si fa attraverso il Mediterraneo, nel quadro della situazione determinatasi dopo Suez pertanto il problema di fondo si affronterà con la programmazione e con una politica, la quale però deve scaturire non solo

dal punto di vista formalistico di una legge di riforma delle strutture portuali, sia pure importantissima, ma nel quadro di una unità della politica di trasporto e quindi delle autostrade, delle ferrovie, dei trasporti su strade, eccetera, che renda possibile un tipo di interventi, anche del legislatore e del Governo, ai fini della competitività. Quindi, la domanda di fondo è questa: è possibile determinare, attraverso la vostra collaborazione, la collaborazione dei tecnici e le analisi *in loco*, una visione di sintesi tecnica che può essere comparata con le situazioni estere per individuare i punti su cui indirizzare l'attenzione del Parlamento e del Governo?

D A G N I N O . Ringrazio i senatori che sono intervenuti e se mi si consente, rovescio l'ordine delle brevi risposte alle domande.

Al senatore Tonutti posso dire in primo luogo che non vi è nessun affievolimento, da parte mia, del rilievo da attribuire all'argomento dell'assetto giuridico. Semplicemente ho voluto operare una distinzione fra i due argomenti, per poi ricongiungerli. Sono pienamente d'accordo sulla fundamentalità del primo argomento, anzi soggiungo che probabilmente, esplorandosi bene le cose, non è da escludere che si possano concepire ipotesi di interventi legislativi anche a breve termine, non incoerenti con un disegno di assieme e tuttavia produttivi di effetti per dir così, anticipati.

Per quanto riguarda la domanda cardine, posta dal senatore Tonutti, ecco la mia risposta: nessun pessimismo: a mio giudizio è senz'altro possibile affrontare utilmente il discorso; la sottolineatura delle difficoltà aveva solo il fine d'indicare che bisogna affrontarlo disponendo di tutti gli elementi d'impostazione necessari per non correre il rischio delle risposte facili che poi si rivelino ingannevoli. La possibilità di dare una risposta c'è, anche se tale risposta potrà non essere al mille per mille esauriente. Solo i falsi problemi non sono suscettibili nè di esame nè di risoluzione; ma qui non siamo di fronte ad un falso problema.

Al senatore Federici dico subito che qui proprio non si dà il caso di preoccupazioni di ordine ideologico, perchè, al contrario, se in termini attuali, vorrei dire moderni, anzichè convenzionali e tradizionali, si pone il problema del lavoro portuale in senso lato, si fanno scoperte estremamente interessanti, probabilmente anche questa: che le mille cose che al riguardo continuano a ripetersi per inerzia sono sempre meno vere; quindi, alla fin fine, è la realtà che finisce per dare ragione ad alcuni e torto ad altri.

Il discorso è questo: la rivoluzione tecnologica, l'integrazione dei trasporti, fra gli altri effetti, ha prodotto quello, per esempio, visibilissimo della trasformazione delle navi. La nave non evoca più immagini tradizionali, bensì altre di tipo assolutamente diverso rispetto alla tradizione. L'ambiente fisico, il paesaggio portuale, dove oggi predominano attrezzature quali le grandi gru porta-contenitori, è profondamente cambiato. Profondamente cambiata è anche la figura del lavoratore portuale.

Oggi il lavoratore portuale, rispetto al lavoratore di un tempo, che poteva fare indifferentemente qualsiasi cosa, sempre più tende a diventare un lavoratore specializzato. Il discorso vale per tutti, sia per il lavoratore di una compagnia, sia per quello di un ente portuale o di un'azienda meccanica. Il lavoratore portuale cessa sempre più di essere un cottimista. Lo stesso salario garantito, che per un verso puntella l'istituto delle compagnie, per altro verso predispone il lavoratore portuale al trattamento salariale tipico del lavoratore dipendente. Progredisce l'aspirazione ad avere istituti che sono propri del lavoratore dipendente, pur magari volendosi conservare la condizione tradizionale di socio delle compagnie, non importa qui la contraddizione, che anzi è emblematica. Non mi dilungo oltre, se non per dire che ho già tentato di fare in altre sedi l'elenco completo dei fattori che modificano qualitativamente proprio la figura del lavoratore portuale. E faccio ancora un esempio banale e forse non inefficace: certe forme tradizionali di « chiamata », rispetto ad un'industrializzazione del lavoro portuale, non hanno più senso, perchè lo specialista va a lavo-

rare dov'è specialista. Ossia: vi è tutto un processo in atto di trasformazione; e in questo senso parlavo di crisi delle figure e degli ordinamenti, che invecchiano e vengono superati; in realtà si va verso un'esaltazione del lavoratore portuale, in una forma profondamente rinnovata rispetto alla tradizione.

Quando io avviai così fatti discorsi, una decina d'anni fa, parlando e scrivendo, per esempio, di decasualizzazione, andai addirittura incontro a minacce di scomunica. Il destino dell'eretico è certamente suggestivo; comunque non fui scomunicato, pur rimanendo isolato. Oggi, quelle idee circolano sempre più largamente fra gli stessi lavoratori portuali. Ora, assumersi l'onere di governare una siffatta materia per impedire che le cose accadano da sole e quindi per lo più nel peggiore dei modi, per riuscire a contenere gli aspetti negativi ed agevolare gli aspetti positivi del fenomeno di trasformazione, è un compito estremamente importante. Credo che vi sia una maturità di tempi, in questo senso, anche nell'ambiente sindacale. Se il discorso, poi, si dovesse approfondire, investirebbe, fra l'altro, in modo specifico, ma non unico, quindi non con finalità polemiche bensì con finalità di edificazione, il tema delle compagnie portuali. Tutti siamo coscienti della vicenda storica attraverso cui tali compagnie si formarono, della validità storica della forma in cui permangono tuttora, del problema del loro adeguamento e dell'ipotesi di decasualizzazione del lavoro portuale. Ecco, questa è la vera tematica di una riforma della materia che attiene al lavoro portuale, un capitolo cardine ai fini di un corpo legislativo che non riguardi solo l'assetto giuridico, sia pure importantissimo, dei poteri e del loro governo, bensì tutto il contesto della materia.

COLAUTTI. Signor Presidente, onorevoli senatori. Il presidente Dagnino ha già sintetizzato la nostra opinione, espressa in contatti intercorsi per preparare questa riunione. Ritengo che la difficoltà principale di questa ricerca e di questa analisi — che poi è il problema che abbiamo anche noi quali responsabili di amministrazioni portuali — sia quella di trovare i punti dolenti del siste-

ma portuale. Un'immagine tipica anglosassone è che il porto non dovrebbe essere un porto, perchè esso è effettivamente un punto di strozzatura nella catena del trasporto. Noi in Italia siamo rimasti, per tanti motivi, in una situazione di stallo e stiamo subendo le conseguenze del salto di qualità del trasporto. Il trasporto moderno — e qui torna il discorso di fondo dell'indagine — non nasce nel porto, ma molto lontano, e coinvolge tutta una serie di strutture, di *partners* del trasporto, una catena che si sviluppa a monte e a mare del porto, e qualsiasi intoppo di questa catena sfocia nel porto. Certamente la nostra struttura organizzativa portuale è antiquata; l'attività portuale sta passando da una fase artigianale ad una industriale e noi ne subiamo le conseguenze. Il porto italiano e ancora prevalentemente concepito soltanto come punto di imbarco e di sbarco, non come i grandi porti del nord, quale centro operativo di concentrazione e di smistamento delle merci, con tutte le necessarie strutture connesse.

In questo senso vorrei suggerire che il problema delle disfunzioni di tutto il sistema portuale, che si scaricano naturalmente sul costo delle merci, sia affrontato a gradi concentrici. Se facciamo un calcolo, sia pure sommario, vediamo che in Italia, grosso modo — è un ordine di grandezza molto approssimato — il maneggio di una tonnellata di merce costa mediamente 5000 lire. Ma il ritardo di un camion che perde una giornata per imbarcare la merce, causa una disfunzione qualsiasi della struttura — ed un camion costa mediamente dalle 60.000 alle 70.000 lire al giorno e porta 22 tonnellate — aggiunge al costo di 5.000 lire altre 3.000 per tonnellata. E facciamo adesso il discorso a mare, per una nave moderna (costo 24-26 milioni al giorno) che porti 1200 contenitori, con una media per contenitore di 10 tonnellate. Quella nave deve scaricare in un porto la metà del carico: se si fa un piccolo calcolo, si vede che una giornata persa da questa nave per una disfunzione qualsiasi porta un aggravio di costo di altre 3.000-4.000 lire per tonnellata. Lo stesso discorso vale per le navi di tipo convenzionale. Pertanto certe situazioni di carattere globale, di

struttura, dell'organizzazione portuale sono forse più importanti del conticino tariffario del singolo porto. Ed è in questo senso che vedrei la risposta anche alla domanda specifica del senatore Tonutti: dobbiamo cominciare da un'analisi a raggio ampio, per poi arrivare ad analizzare le singole posizioni locali.

C'è anche da tener presente un altro aspetto, per parte mia molto importante: sempre più nella scelta del porto gioca la nave, proprio perchè questa diventa sempre più costosa (abbiamo assistito alle tragedie di certe grandi società che avevano fatto il passo più lungo della gamba e sono andate in sfacelo, proprio perchè perchè non reggevano ai costi di ammortamento delle navi). È la nave che sceglie il porto, cioè le strutture che si adeguano alle sue esigenze. Da qui discende l'importanza del trasporto interno; e questo capovolge anche un'altra situazione: riduce l'importanza delle spese portuali.

Ripeto, perciò, che noi dovremmo incominciare ad individuare blocchi di problemi, analizzandoli sotto l'aspetto globale, salvo poi entrare nell'ambito dei singoli porti. Quante sono le navi che passano per il Mediterraneo e non sbarcano le merci nei porti mediterranei? Dobbiamo domandarci il perchè. La risposta è in una fotografia della rete autostradale europea (non ho portato quella ferroviaria perchè è meno comprensibile): lo stato delle nostre infrastrutture di collegamento spiega perchè le navi passano per il Mediterraneo e non si fermano.

P I T R O N E . Desidero rivolgere una domanda al professor Dagnino, che ringrazio per la sua esauriente spiegazione, a proposito della legislazione. Qual è in atto il rapporto dell'ente porto con lo Stato e la Regione, e quale si prevede sarà in riferimento alla legge n. 382. Il raccordo tra legislazione centrale e regionale mi pare estremamente importante.

D A G N I N O . Il discorso è amplissimo e la risposta dovrebbe essere amplissima. Non direi che la legge n. 382 produca effetti sugli Enti portuali, per quanto attiene alla loro autonomia storica e legislativa. Quello

8^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (14 settembre 1977)

del ruolo delle Regioni rispetto ai porti è un discorso aperto, di grande rilevanza, che personalmente credo sia da porre in questi termini: a mio parere, c'è un possibile, grandissimo ruolo delle Regioni anche nei confronti dei porti, soprattutto per due aspetti: il primo, il ruolo e il concorso delle Regioni ai fini della programmazione di carattere generale; secondo, che poi è l'altra faccia di una medesima medaglia, il ruolo delle Regioni rispetto all'assetto del territorio. Con riferimento ai grandi porti, il discorso diventa poi interregionale: si tratta d'inventare « territori » portuali interregionali. Personalmente, propendo a pensare che se la Regione affronterà in questo quadro i suoi compiti, potrà recare un grande e positivo contributo.

P R E S I D E N T E . La parola al dottor Cimino.

C I M I N O . Desidero innanzitutto esprimere la mia gratitudine alla Commissione per l'esaltante impegno che ha assunto, che mi auguro possa essere perseguito e portato avanti senza lasciarsi assolutamente influenzare dalle difficoltà che i vari problemi presentano.

Si è detto che la difficoltà principale è quella di trovare i punti dolenti. Io sono convinto, invece, che la maggior parte dei punti siano dolenti, e che sia veramente difficile trovare punti non dolenti. Rispondo al senatore Tonutti che l'accertamento è fattibilissimo. Esso ci permetterà di trarre le successive conclusioni in ordine alla competitività del nostro sistema portuale rispetto ai porti stranieri, in particolare quelli del nord-Europa.

Credo che l'onorevole Federici abbia voluto porre l'accento particolarmente sulla possibilità effettiva di una valida coesistenza tra soggetti di estrazione e di natura diversa, distinguendo non a caso i concetti di lavoro e di organizzazione del lavoro, che ci consentono realmente di affondare il bisturi per venire a delle conclusioni.

Io vorrei dire che l'ingegner Colautti ha cercato di allargare i confini dell'indagine stabiliti dalla Commissione portandoli fino

al trasporto in senso lato, che comincia con l'armamento per proseguire con la contrattazione del nolo e via via; però, a mio avviso, il discorso del trasporto terrestre è irrilevante se noi in prima istanza non affrontiamo il problema della riorganizzazione. In tal modo, infatti, tale punto viene eliminato ed allora non ha più valore la tesi del camion giunto in ritardo perchè tutto sta appunto nel riorganizzare il lavoro in modo che la disfunzione di soggetti esterni non incida più come oggi sul costo portuale globale.

Anche la questione del costo della nave in attesa è questione di organizzazione e di strutture portuali, e credo sia comune a tutti i porti, sia quelli italiani più progrediti che quelli nordeuropei. Io sono fortemente convinto che un incremento della produttività attraverso la riorganizzazione del lavoro e la revisione dell'assetto giuridico sia comunque senz'altro perseguibile e conseguibile.

Ovviamente vi sono, ad esempio, altri utenti, oltre agli amministratori portuali, che devono convenire sulla necessità di perseguire tale obiettivo; e ciò nell'interesse di tutti i cittadini, compresi i protagonisti principali, cioè i lavoratori portuali.

Sono altresì profondamente convinto dell'opportunità che i titolari di servizi pubblici e privati operanti nel porto trovino un centro di raccordo per realizzare le condizioni ottimali indispensabili per giungere ad una adeguata produttività. Il lavoro può essere fatto, e per bene: si tratta — e questo è un discorso che riguarda il potere legislativo — di adottare misure ed interventi coerenti con lo scopo che il Parlamento si è prefisso.

P R E S I D E N T E . La parola al dottor Marini.

M A R I N I . Sono stati toccati argomenti di portata estremamente vasta ed è necessario soffermare l'attenzione su tale vastità della problematica, perchè quando si parla di crisi del sistema portuale italiano rispetto ad un problema portuale europeo è bene indicare, come l'ingegner Colautti ha fatto, certe ragioni: lo sviluppo considerevole, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, del-

la infrastruttura ferroviaria ed autostradale di tutto l'*hinterland* nord-europeo rispetto a quello italiano. Oltre alle disposizioni di traffico rappresentate dalla merce italiana che va al porto estero anzichè a quello naturale, italiano, vanno considerate anche le distorsioni che si verificano nell'ambito della nostra stessa organizzazione nazionale. Indubbiamente, infatti, i porti del Meridione — parlo come direttore generale dell'Ente portuale di Napoli e mi sembra doveroso richiamare l'attenzione del Senato su tale fenomeno — hanno subito negli ultimi tempi una vera e propria distorsione del traffico, favorita dalle grandi opere infrastrutturali, longitudinali alla penisola italiana, che hanno portato a riprodurre in campo nazionale quanto avviene in campo internazionale: merce che dovrebbe gravitare sul porto di Napoli, ad esempio, viene invece dirottata verso i porti settentrionali.

Ora, mettere in luce questi argomenti non significa per altro prendere una posizione conservatrice o addirittura denigratrice di una evoluzione tecnica e storica. Indubbiamente bisogna adeguare le strutture alle nuove necessità, ed in questo sono pienamente d'accordo col dottor Cimino: che si possa far molto nel campo delle strutture oggettive e soggettive è innegabile; come ha rilevato il professor Dagnino, stiamo vivendo una epoca di grandissima evoluzione tecnologica e dobbiamo assolutamente adeguare ad essa i nostri sistemi formali e giuridici. Di qui l'estremo interesse dell'incontro con le nuove realtà tecniche: lo *ius* è forma, la quale si adatta alle nuove tecniche. Noi abbiamo la rivoluzione industriale, giunta con un certo ritardo nell'ambito portuale: dobbiamo quindi, ripeto, assolutamente adeguarci, anche perchè — e con il rischio di essere dichiarati eretici, sia pure con un certo ritardo rispetto alle « eresie » del professor Dagnino — occorre affrontare finalmente il problema della decasualizzazione del lavoro portuale. Oggi tale lavoro è di carattere arcaico, medioevale, che non si adatta più in alcun modo alla situazione storica raggiunta dalla nostra presente evoluzione tecnica; occorre quindi operare, tenendo naturalmente conto

degli aspetti sociali del problema. In un momento così grave, di grande disoccupazione giovanile, è da ricordare che nel campo portuale essa è notevole, perchè l'età dei lavoratori portuali era tradizionalmente abbastanza bassa oggi non lo è più, mentre potrebbe di nuovo abbassarsi, specie per risolvere il problema della specializzazione cui ha accennato il professor Dagnino. In conclusione: dovremmo rinnovare totalmente i quadri. Non abbiamo infatti assolutamente più bisogno, a Napoli, dei 1.600 lavoratori portuali fungibili su tutto il ventaglio delle attività tecniche: a maggio avremo le più moderne e grandi *portainers* esistenti nei porti italiani; ebbene, esse danno luogo a problemi tecnici tali per cui il lavoro portuale svolto secondo i vecchi concetti della manualità non ha alcun significato ed aggrava i costi. Bisogna quindi provvedere legislativamente.

Di conseguenza mi unisco a quanto detto dal dottor Cimino. Forse questa resa dei conti coinvolge noi operatori del settore e voi legislatori: occorre quindi, come dicevo, operare legislativamente per adeguare alle nuove realtà tutto il sistema. Ho accennato alle situazioni soggettive: debbo accennare a quelle oggettive. A Napoli avremo quelle grandi *portainers* di cui parlavo perchè, appunto, il legislatore ha avuto presenti le necessità del nostro porto con una certa priorità rispetto a quelle degli altri porti, ed io, nella mia funzione di direttore generale del Consorzio del porto di Napoli non posso che invocare questa, che non è distorsione ma correzione alla distorsione di carattere congiunturale: abbiate sempre presenti le distorsioni che avvengono da sempre ai danni del Meridione d'Italia e operate, da legislatori, di conseguenza.

F E D E R I C I . Si è parlato in questa sede del problema che io stesso avevo posto, cioè dell'organizzazione del lavoro, della decasualizzazione e della specializzazione del lavoro portuale. Questo è un problema che esiste; credo che ormai lo possiamo riconoscere tutti, eretici o meno, provenienti da svariatissime sponde.

Vorrei però ribadire che sono d'accordo sul fatto che la decasualizzazione debba avvenire sulla base non tanto del lavoro individuale, che pure è importante, quanto invece dell'organizzazione del lavoro. Insisto su questo punto perchè ho l'impressione che se non ci è chiaro rischiamo di perdere del tempo ed inoltre perchè esso non è soltanto un problema legislativo, ma anche un problema di operatività. Ciò in quanto a mio giudizio, questa è l'unica via — chiedo lumi anche a questo proposito — per andare sul serio a delle autonomie efficienti dei porti, evitando così che i dirigenti portuali continuino ad essere imbrigliati da leggi molte volte superate, burocratiche che non solo non lasciano spazio alcuno alla fantasia, ma che addirittura impediscono di svolgere in una certa maniera il lavoro di tutti i giorni.

P R E S I D E N T E . Rinnovando il mio ringraziamento ai dirigenti dei porti italiani qui presenti, li invito ad inviarci una documentazione in modo che ognuno di noi avrà la possibilità di approfondire l'argomento.

D A G N I N O . Ci tengo molto a precisare che siamo disponibilissimi a fornire alla Commissione tutto il materiale che si ritenga necessario. Personalmente, però, sono dell'opinione secondo cui il migliore strumento di lavoro, al di là della documentazione scritta, sarebbe proprio una certa continuità d'incontri, relativamente ai quali siamo disponibili ad organizzarci nelle forme che la Commissione ritenga più idonee.

P R E S I D E N T E . Per il momento è importante acquisire la documentazione; per il resto decideremo in seguito.

Passiamo ora al secondo incontro, cioè a quello con la Federazione unitaria lavoratori porti. Sono presenti i signori Virgilio Gallo e Domenico Orlandi, segretari nazionali della FILP-CGIL, il signor Sergio Cocco, segretario nazionale della FILP-CISL ed il signor Raffaele Liguori, segretario generale dell'UILTATEP-UIL.

La parola al signor Gallo.

G A L L O . La segreteria della FULP considera assai importante l'iniziativa assunta dalla Commissione lavori pubblici del Senato di svolgere una indagine conoscitiva sul funzionamento del sistema portuale italiano.

Noi pensiamo che una simile iniziativa, se condotta con rigore, può fornire gli elementi di conoscenza utili ad assumere le misure necessarie per realizzare un sistema nazionale dei porti, articolato a livello regionale e locale.

Come organizzazioni sindacali siamo doppiamente soddisfatti per questa iniziativa alla quale intendiamo assicurare fin da ora la massima collaborazione, perchè reputiamo che la conoscenza reale delle situazioni dei porti farà giustizia di tanti luoghi comuni e fornirà al Parlamento le conoscenze necessarie per fare una riforma che sia indotta dai dati reali della situazione del settore e non da idee astratte, come spesso purtroppo accade.

Inoltre siamo soddisfatti per questa iniziativa perchè finalmente, se l'indagine sarà condotta col necessario impegno, ma anche con la reale volontà di conoscere ciò che non si vuol far conoscere, cadrà tutta una serie di polemiche sul costo del lavoro portuale, si scopriranno rendite di posizione, situazioni abnormi di aumenti di costi che sono aggiunti al costo del lavoro e si fanno passare sotto la specie di costo del lavoro, doppioni di funzioni che dovrebbero essere assolute o dall'ente pubblico o dalle compagnie e sono invece appannaggio di iniziative speculative.

È dunque per noi motivo di soddisfazione che il Senato della Repubblica voglia affrontare l'indagine conoscitiva finalizzandola alla riforma delle gestioni, ormai necessaria per eliminare le disfunzioni largamente note.

Noi riteniamo comunque che presupposto per una nuova politica portuale sia l'affermazione della necessità di programmare gli interventi con conseguenti opzioni connesse alla programmazione generale dello sviluppo, nel quadro di una nuova politica dei trasporti.

Programmare gli interventi nei porti significa sapere a cosa essi servono, che tipo

di sviluppo economico del territorio debbono servire e come debbono essere collegati agli *hinterlands* che vi insistono. Tutto questo non è stato fatto; nel nostro Paese non c'è stata una programmazione dello sviluppo portuale, bensì c'è stato uno sviluppo disordinato, disarticolato.

Riteniamo altresì che sul piano istituzionale la realtà portuale sia ampiamente superata. La vita portuale è regolata da leggi che risalgono ai periodi di economia agricola e a sistemi di trasporto artigianali. Essa va cambiata profondamente.

La riforma delle gestioni deve realizzare uniformità, snellezza, razionalità sapendo che si fa una riforma che non è solo istituzionale, ma che coinvolge attività di servizi industriali che richiedono continui adeguamenti, per cui il chiudere in regolazioni anguste tali attività, se può soddisfare esigenze di formalismo, può anche provocare quelle disfunzioni, quelle strettoie normative e finanziarie che mal si conciliano con una conduzione agile ed in movimento che è necessaria nelle attività portuali.

Veniamo alla analisi che la Commissione intende avviare per una reale conoscenza delle diverse componenti del sistema portuale.

Noi intendiamo in questa fase fornire alla Commissione, più che dati specifici, indicazioni circa le metodologie da seguire per venire a capo della complessa realtà portuale. Ci riserviamo ovviamente di fornire, se la Commissione lo richiederà, tutti gli elementi di conoscenza in nostro possesso, con l'intento di far sì che la Commissione possa pervenire a conclusioni incontestabili, perchè sorrette da dati inconfutabili.

La valutazione dei costi della operazione portuale è assai complessa. Se la si vuole limitare alle attività all'interno dei porti, l'indagine non avrebbe senso, perchè i dati relativi alle operazioni di sbarco e imbarco, movimento e deposito delle merci e i costi relativi sono di facile reperibilità o comunque noti a chi si occupa di problemi dei porti. Se la si vuole estendere a tutta la operazione di trasporto della merce, intendendo per trasporto il trasferimento della merce da

porta a porta, la questione diviene assai complessa, perchè occorre avere conoscenza di dati che sono di altri paesi e del nolo delle navi.

A nostro parere, se si vuole avere una valutazione dei costi delle operazioni portuali disaggregati, bisogna partire dal momento in cui la nave entra nella cinta portuale.

I soggetti che vi intervengono sono: i piloti, i rimorchiatori, gli ormeggiatori, i lavoratori portuali delle compagnie di bordo e di terra, le imprese di sbarco, imbarco, guardianaggio, pontoni, gli enti portuali o aziende dei mezzi meccanici, i pesatori o misuratori.

Ma una indagine conoscitiva che rilevasse questi costi non avrebbe visto che una parte assai minima del costo della operazione portuale. Infatti, bisogna andare oltre la cinta portuale per valutare appieno il costo della operazione, vedere i soggetti che intervengono nella operazione e quale incidenza in termini di costo hanno sulla operazione portuale.

Noi pensiamo quindi che la indagine debba coinvolgere oltre ai soggetti indicati sopra anche gli agenti marittimi e le case di spedizione, che adesso spesso fanno anche il trasporto (e che per una stessa attività hanno pluralità di tangenti), e il costo del trasporto ferroviario. Intendiamo mettere in risalto che tutti i diversi soggetti esterni che intervengono nella operazione portuale spesso hanno come punto di riferimento, ai fini della remunerazione della loro attività, la tariffa del lavoro portuale. Succede così che, se scatta un punto di contingenza, che aumenta il costo del lavoro, questo aumento si moltiplica per i diversi soggetti e ha quindi riflessi rilevanti.

Vi è quindi la necessità di prendere in esame il costo complessivo della operazione portuale e vedere quale incidenza hanno i diversi soggetti che vi intervengono.

Nel valutare i costi del lavoro portuale, intendiamo mettervi al corrente di un possibile errore che non bisogna commettere. Molto spesso si fa passare sotto la specie di costo del lavoro l'intera operazione svolta dall'ente o dalla compagnia, che non è, invece,

soltanto attività di lavoro, ma anche prestazione di servizi. Bisogna invece distinguere tra costo del lavoro e costo del servizio, che riguarda spese generali, impianti, eccetera. Noi, per correttezza, vogliamo dire che il costo del lavoro nei porti ha una incidenza superiore a quella di altri settori, ma ciò deriva dal fatto che gli organici sono previsti in modo da soddisfare la domanda media di manodopera. I lavoratori sono però spesso impiegati al di sotto della situazione reale, in dipendenza delle crisi economiche, come quella che stiamo attraversando, all'alternativo andamento dei traffici e anche delle tecnologie, che spesso sostituiscono la manodopera. Il costo del lavoro portuale è più incidente che in altri settori per questa situazione obiettiva, che comporta la copertura salariale quando vi è il mancato impiego.

Sulla prima domanda queste sono le indicazioni che desideriamo dare.

Per quanto concerne la seconda questione: che l'attuale assetto giuridico pesi sulla produttività portuale è un dato che noi denunciavamo da anni, come voi certamente saprete. Nel porto vi sono infrastrutture parassitarie, doppioni, rendite, privatizzazioni di attività che danno profitto e pubblicizzazione di quelle che danno perdite.

Su tutto, poi, ha rilievo la politica delle autonomie funzionali, che ha sottratto ai porti commerciali una fetta fondamentale del traffico, la cui stabilità avrebbe potuto consentire un minimo di programmazione del lavoro e quindi sicuramente costi complessivamente assai inferiori a quelli attuali. Le aziende industriali programmano l'approvvigionamento delle materie prime; quindi hanno certezza circa lo sbarco e l'imbarco della merce. In questo settore si sarebbe potuto programmare con assoluta tranquillità una parte del lavoro da organizzare. La sottrazione di questa importante attività al traffico pubblico ha creato situazioni di lievitazione dei costi, non v'è dubbio.

In questi anni vi è stata una politica selvaggia di spezzettamento dell'impianto portuale, con guasti profondi soprattutto nel meridione. È quindi punto essenziale, a mio parere, di una qualsivoglia riforma istituzio-

nale quello di ricomporre lo spezzettamento verificatosi negli anni trascorsi. Noi riteniamo che questa sia l'incidenza più negativa dell'attuale assetto sulla produttività e sui costi. Voi comprendete bene, infatti, che gli attuali impianti portuali privati e pubblici (anzi pubblici perchè quelli privati sono stati sottratti all'uso pubblico) potrebbero, se messi insieme, consentire una programmazione seria dei traffici, un impiego più razionale della manodopera ed uno sfruttamento pieno degli impianti, che molto spesso sono sfruttati veramente male.

La regolazione della vita nei porti è arcaica. Tutti gli enti portuali hanno leggi istitutive di tipo amministrativo e burocratico, cioè adatte ad un ente che amministra proventi, che impone tasse, che gestisce spazi, non già ad un ente che organizza attività per attuare traffici, che esplica una politica commerciale e tariffaria manovrata. Tutto ciò pesa sui costi, come voi ben comprendete.

Nei porti dove non ci sono gli enti portuali, la presenza delle capitanerie di porto si riduce ad una mera attività di controllo delle compagnie e delle imprese marittime e alla direzione dell'ufficio del lavoro portuale che, come voi sapete, presiede alla formazione delle tariffe di lavoro.

Le compagnie, poi, sono rimaste sostanzialmente le stesse del periodo in cui sono sorte; costrette, cioè, ad una mera attività di avviamento della manodopera e all'amministrazione dei salari. Soltanto in qualche caso svolgono un'attività marginale di impresa, ma non possono assumere iniziative che vanno oltre i limiti imposti loro dal codice della navigazione e dal suo regolamento.

Tutti questi elementi evidenziano una situazione organizzativa e istituzionale superata e contraddittoria con i processi tecnologici che investono le attività di sbarco, imbarco, movimentazione e deposito delle merci.

Gli stessi rapporti di lavoro, essendo derivati da queste istituzioni, non favoriscono certamente la necessaria mobilità di manodopera e non consentono, spesso, di delineare un'organizzazione dei servizi e del lavoro consona alla unitarietà dell'operazione portuale e alla necessaria compenetrazione dei

diversi soggetti che intervengono nelle attività portuali.

L'incidenza di un'organizzazione arcaica come quella portuale sulla produttività e conseguentemente sui costi è rilevante ed è una tra le cause dell'arretratezza del sistema portuale italiano; anzi riteniamo che sia la causa fondamentale.

Come sindacato, quindi, riteniamo che quello dell'assetto giuridico e della riforma istituzionale, nonché della riforma del codice della navigazione e del suo regolamento sia l'aspetto fondamentale per delineare un sistema portuale moderno.

Circa la terza questione, per quel che ci risulta vivendo la vita dei porti, i gruppi di attrezzature tecniche sono in generale molto vecchi e superati. Non sono, inoltre, adatti al traffico specializzato e alle nuove tecnologie di imbarco e sbarco delle merci.

Le attrezzature hanno un'età media assai elevata (intorno ai 20 anni): vi sono, ad esempio, ancora le gru idrauliche nel porto di Genova ed anche in quello di Trieste. Soltanto negli ultimi tempi sono stati acquistati gruppi di attrezzature tecniche per traffici specializzati (*containers* e *traghetti*), che corrispondono alle esigenze dettate dalle nuove tecniche di sbarco e imbarco. Sono stati organizzati impianti, spazi, piazzole che richiedono una attrezzatura assai complessa.

Possiamo dire che complessivamente le strutture tecniche non sono congrue: almeno quelle pubbliche. Quelle private, essendo di uso aziendale, molto spesso corrispondono alle necessità di sbarco e imbarco delle merci delle singole aziende. Ma anche in questo caso questi impianti molto costosi sono sottoutilizzati o sottratti all'uso pubblico, quando invece potrebbero essere usati in via preferenziale, anche per lo sbarco e imbarco dello stesso tipo di merce, da altre aziende.

Quella delle attrezzature, quindi, noi la riteniamo una questione assai importante e che debba essere prevista anche nel piano generale di investimenti, in modo che si investa per le attrezzature e non soltanto per le opere, come si è fatto nel passato.

Sulla quarta questione, non v'è dubbio che è notevolmente migliorato il collegamento

viario tra gli scali marittimi, il territorio retrostante e le principali reti stradali ed autostradali. In molti casi sono state realizzate opere ardite che scavalcano le città che insistono sui porti, con grande giovamento per il flusso della merce trasportata su gomma. Al contrario, è carente, o assente in alcuni porti, il collegamento ferroviario.

Per quanto concerne la quinta domanda posta dalla Commissione, abbiamo messo in risalto, allorché abbiamo parlato della riforma istituzionale, che l'arretratezza gestionale è elemento fondamentale delle insufficienze del settore.

Le formule commerciali in uso sono altrettanto vecchie. La tariffa di cottimo, ancora in uso, rappresenta un punto di riferimento cui si aggiungono tutti gli altri elementi del costo dell'operazione portuale.

Appare chiaro, quindi, che il sistema tariffario vigente non corrisponde alle esigenze commerciali dei singoli scali. Noi siamo per prospettare tariffe di servizio che remunerino tutti i fattori della produzione, perchè un simile sistema consentirebbe, a nostro parere, anche delle manovre atte a favorire l'accaparramento di traffici, come fanno, del resto, gli altri paesi; ma una simile riforma è strettamente legata — come voi sapete — alla riforma istituzionale. Non v'è dubbio che i problemi sono tra loro connessi.

Sul sesto punto riguardante il regime fiscale, doganale ed assicurativo non abbiamo elementi sufficienti di conoscenza per esprimere un giudizio compiuto.

Osserviamo solo che sarebbe interessante sapere a quanto ammontano le entrate per tasse, sovrattasse, diritti doganali, eccetera; e questo, ovviamente, non per curiosità, ma perchè si potrebbe forse avviare, sulla base di questi dati, un discorso di autofinanziamento del settore sia per gli investimenti in opere che per la gestione degli scali.

Per quanto riguarda la dogana, dobbiamo rilevare che lo sdoganamento delle merci è operazione che ne intralcia il flusso; ma questo fatto, obiettivamente, è ineliminabile.

Quel che si può risolvere, invece, è la realizzazione di orari di lavoro corrispondenti

a quelli del porto. Non si può lavorare nel porto a turni continuativi e avere la merce che si blocca in dogana e che intasa, naturalmente, tutto il porto, come spesso accade.

Circa il settimo punto, quello della competitività è un discorso ricorrente a tutti i livelli. Molto spesso, anzi quasi sempre, il padronato privato e pubblico, in ciò sorretto dall'ignoranza della realtà del settore, è riuscito a far credere all'opinione pubblica che la scarsa competitività dei nostri scali deriva dal costo del lavoro portuale. Ma basta dare uno sguardo agli investimenti effettuati nei porti esteri per capire il divario tecnologico ed organizzativo che c'è tra i porti italiani ed i porti di altri paesi. Nei porti esteri, per cominciare, c'è un'organizzazione promozionale dei traffici, che si preoccupa di molte cose, delle quali, invece, non si preoccupano i porti italiani e neppure i dirigenti dei porti italiani (c'è solo qualche rara eccezione).

Nei porti esteri, le amministrazioni dei porti, ad esempio, si preoccupano di garantire il trasporto di ritorno della nave e quindi cercano di accaparrare dei traffici nelle zone retrostanti.

T O N U T T I . Lo fa l'amministrazione del porto o lo spedizioniere?

G A L L O . Lo fa l'amministrazione del porto ed anche lo spedizioniere. Comunque, c'è questa logica che è assai importante perchè una nave che viene in Italia e può riportare della merce indietro fa un viaggio pieno.

Vi è poi, un'altra questione: quella del dominio delle *conferences* — come voi sapete — sui noli e sui trasporti marittimi; esse molto spesso opzionano un determinato porto perchè viene garantito un costo chiuso complessivo (Rotterdam-Milano-Beirut, per fare un esempio), realizzando, quindi, da tale punto di vista, una situazione di certezza per l'imprenditore che deve acquisire quella merce, il quale sa esattamente quanto deve pagare come costo complessivo. Si sceglie quindi un porto piuttosto che un'altro non tanto perchè vi sono differenze di costo quanto

per queste certezze di costo che, come sapete, per un imprenditore privato sono assai importanti per programmare le proprie attività industriali.

Tuttavia, per quanto riguarda il divario di competitività con i porti esteri, vi sono anche qui delle cause e delle responsabilità. Questa è una Commissione del Senato e **non** vogliamo in alcun modo andare oltre i limiti che ci sono imposti dalle richieste che voi ci avete fatto.

Ma dobbiamo dire che il nostro paese a livello CEE è quello che non ha saputo o non ha voluto contrattare una regolazione dei traffici. Anzi ha accettato il regime della cosiddetta libera concorrenza ed il vincolo a non intervenire con sostegni di sgravio per le tariffe, che si rivelerebbero — si dice in questo caso — come pratiche di concorrenza sleale. Invece nei porti esteri si fa tutto questo e anche di peggio! Credo, quindi, che anche in questo campo dei nostri rapporti con la CEE e con i paesi della CEE bisogna stabilire delle regole.

Il nostro è un paese che dal punto di vista geografico dovrebbe contrattare la fornitura del traffico marittimo a tutta l'Europa. Siamo più vicini di tutte le nazioni europee ai paesi che hanno le materie prime, e non si comprende perchè da questo punto di vista debba esservi uno spreco nel trasporto delle merci che provengono da questi paesi e sono destinate ai paesi europei. Il nostro Governo, mentre accetta gli impegni di libera concorrenza, non ha contemporaneamente messo in moto i meccanismi per realizzare un sistema portuale moderno e competitivo. In proposito, basta guardare quello che sta facendo Marsiglia con i 1.200 miliardi stanziati dal Governo francese; per non parlare di quello che ha fatto Amburgo che in 10 anni ha speso 1.000 miliardi, quando sappiamo benissimo che nel nostro paese 1.000 miliardi non sono stati spesi per tutti i porti, dal dopo guerra ad oggi.

Quindi, basta valutare questi elementi di intervento per comprendere l'immenso divario che esiste tra il nostro e gli altri paesi. Debbo dire — spezzando una lancia a favore di tutti gli operatori — che viene compiuto

to uno sforzo eccezionale per superare i limiti tecnologici e organizzativi esistenti. Il nostro Governo ha invece soltanto rotto ciò che vi era di unitario; ha spezzettato i porti, ha impedito che si creassero i grossi empori, e questa è stata una delle cose più gravi.

Riteniamo che questa politica abbia compromesso la vitalità di un settore che può fornire ricchezza e lavoro al nostro paese; dico ricchezza e lavoro, perchè una tonnellata di merce non riguarda i lavoratori portuali che sono sempre di meno a causa del progresso tecnologico che incide sulla occupazione, ma riguarda gli effetti indotti di occupazione e ricchezza che sono notevoli. Quindi, l'accaparramento di traffici anche non destinati soltanto al nostro paese, implica ricchezza per il paese intero.

L'indagine che vi accingete a svolgere, se confermerà alcune delle nostre deduzioni, potrà fornire a tutte le forze sociali e politiche, al Parlamento e al Governo gli elementi conoscitivi necessari per mettere mano a quell'opera di risanamento di cui il settore ha bisogno.

P R E S I D E N T E . La ringrazio per la relazione e per avere risposto compiutamente ai quesiti della Commissione. Prego gli onorevoli Commissari, se lo ritengono, di formulare le loro domande.

T O N U T T I . Ringrazio il signor Gallo per la precisa esposizione. A questo punto non avrei molte domande da rivolgere perchè siamo in una fase di definizione del metodo di esame della situazione portuale italiana, con riferimento al costo del lavoro portuale la cui analisi non può limitarsi al costo puro e semplice della manodopera ma deve investire le diverse componenti del costo delle operazioni portuali.

Penso di potere sottolineare che una indicazione lei l'abbia data, specialmente per quanto concerne la definizione di lavoro portuale, la valutazione dei costi delle operazioni portuali anche attraverso la disaggregazione. Su questo dovremo metterci d'accordo anche per avere la possibilità di fare una comparazione. Lei sa meglio di me che ogni

porto ha una sua struttura; quindi il problema è di vedere se riteniamo utile un tipo di aggregazione e di disaggregazione per la comparazione. Perchè la finalità dell'indagine deve essere una finalità concreta, non teorica o da gruppo di studio, ma rivolta all'esame della struttura portuale italiana, quindi alla conoscenza dei diversi soggetti che agiscono nel porto.

A questo punto, la domanda che rivolgo è la seguente: è possibile trovare un tipo di comparazione univoca, di sintesi sul costo delle operazioni portuali? Non dico, cioè, che l'analisi deve farci conoscere quanto viene a costare una tonnellata a Genova e una tonnellata a Venezia, perchè credo che questo sia un elemento semplicistico che scaturirà nel momento in cui affronteremo il problema. Ma dal punto di vista del metodo, dovremo arrivare ad una comparazione, ad una precisazione di quelli che sono i costi omogenei e anche costi invisibili che spesso esistono in determinati porti. È chiaro che la finalità generale è quella della competitività dei porti italiani, nel senso che dovremo arrivare a comprendere perchè i nostri porti non sono competitivi; ed in proposito lei ha giustamente indicato il tipo di politica governativa, i rapporti con le tariffe agevolative di altri paesi (basti considerare le tariffe ferroviarie tedesche per avere un'idea della concorrenza). C'è il problema degli investimenti, come lei giustamente faceva rilevare; quindi bisogna considerare un complesso di problemi per poter dare un giudizio di sintesi.

Nelle indicazioni che lei ha dato mi pare che questa possibilità ci sia e vorrei che si approfondisse anche la possibilità di rendere omogenee determinate voci in modo che ci sia una comparazione su basi omogenee tra il costo di un porto e quello di un altro porto, per una valutazione complessiva del costo del lavoro e delle operazioni portuali.

M O L A . Credo che la mia domanda possa agevolare le risposte, nel senso che si collega in un certo modo alle questioni sollevate dal collega Tonutti; e vorrei sdoppiare la domanda stessa in due parti. La prima parte

è la seguente: il signor Gallo è stato molto chiaro su una serie di questioni ed ha individuato molto bene le cause e le responsabilità di una situazione non soddisfacente per quanto riguarda la produttività, il costo delle operazioni portuali e per quanto riguarda la competitività con i costi dei porti stranieri. Io ritengo però che sia necessario approfondire la situazione di fatto. Il sindacato, per esempio, ritiene che nei vari porti italiani vi siano degli elementi nella retribuzione del lavoro portuale e quindi nei costi del lavoro portuale che possano riferirsi a quel concetto di giungla retributiva di cui si parla oggi nel nostro paese? E qualora un problema di questo genere esista, in che modo il sindacato intende affrontarlo?

Seconda parte della domanda: vi sono, come del resto ha detto anche il signor Gallo, diversi soggetti che agiscono nelle operazioni portuali: la compagnia portuale, l'ente di gestione portuale, in certi casi la cooperativa portuale, le imprese private che operano nei porti e così via. In che modo la presenza di questi vari soggetti del lavoro portuale incide negativamente sul costo dell'operazione portuale? In che modo, diciamo, omogeneizzando, unificando, riorganizzando il lavoro portuale, i soggetti del lavoro stesso, si può raggiungere lo scopo di una diminuzione del costo dell'operazione portuale e quindi di un'elevazione del grado di competitività dei porti italiani con quelli stranieri?

F E D E R I C I . Desidererei che alla Commissione fosse dato un chiarimento (naturalmente siamo sempre in una fase di ricerca metodologica, quindi non si pretendono tutte le risposte di merito) su alcune questioni.

Facciamo una considerazione. Tutti sappiamo che siamo di fronte ad una situazione molto grave dal punto di vista portuale, e sappiamo anche che, rispetto agli investimenti fatti in altri paesi, non potremo con ogni probabilità avere una svolta radicale in tempi rapidi. Intendo dire che la situazione economica del nostro paese non permetterà di effettuare rapidamente investimenti a livel-

lo europeo. Ora, qui si colloca un punto molto importante che riguarda da una parte il tener presente la rivoluzione tecnologica e dall'altra l'uso dell'esistente; punto questo per il quale non possiamo prevedere o pretendere chi sa quali mutamenti. Ed è proprio a questo proposito che, secondo me, si pone la questione che desidererei che fosse esposta in modo più ampio e che riguarda la ricomposizione dello spezzettamento soprattutto degli spazi e delle attività portuali. Mi riferisco allo spezzettamento interno, a quella divisione molte volte drammatica tra porto industriale e porto commerciale che può esistere nello stesso porto, al fatto che si hanno centinaia di metri di banchine e molti impianti che non funzionano per uno, due, tre mesi, creando problemi che non sono di facilissima soluzione perchè un impianto specializzato è un impianto specializzato. Questo elemento sarebbe da approfondire. Devo aggiungere anche che altrove difficilmente si trova la situazione che abbiamo in Italia.

In secondo luogo desidererei che ci fossero date maggiori notizie sul processo delle tariffe di servizio, per non parlare della gamma di salari o stipendi che devono modificarsi rispetto al passato e che sono collegati al vecchio sistema della tariffa commerciale per materie, per metri e così via e che invece deve tendere al contratto. In questo caso sarebbe interessante capire quale può essere una prospettiva che, appunto, dal cottimo puro, che non si usa più, alla tariffa di servizio può mettere in funzione, se collegato con quello che dicevamo prima, una decasualizzazione non del lavoro individuale ma dell'organizzazione del lavoro.

C A R R I . Qual è il vostro giudizio sull'attuale organizzazione del Ministero della marina mercantile e su come il Ministero stesso interviene in questo processo? Quali sono i rapporti che intercorrono tra l'assetto delle diverse organizzazioni portuali e il Ministero? Da questo punto di vista quale è il giudizio sull'ipotesi da più parti avanzata di andare alla unificazione delle competenze in materia di trasporti in un unico Ministe-

ro, anche in rapporto al processo di integrazione per una maggiore e migliore funzionalità del porto?

G U S S O . Due brevissime richieste di chiarimento su due problemi. Nei porti in cui esistono gli enti portuali nei quali alcune operazioni di movimentazione di mezzi vengono effettuate dal personale dipendente dall'ente portuale contemporaneamente al noleggio dei mezzi da parte delle compagnie, quale è l'opinione del sindacato per il superamento di un siffatto dualismo esistente all'interno del porto stesso? Il sindacato ha maturato opinioni ed orientamenti in materia?

Secondo chiarimento. Ho sentito un'opinione nettamente negativa sulle autonomie funzionali da parte del rappresentante sindacale il quale ha dichiarato che le autonomie funzionali anche da un punto di vista economico sono un danno...

G A L L O . Se mi si consente un'interruzione, vorrei dire che basterebbe andare a Taranto per vedere che tutto il lavoro lo danno alle compagnie portuali...

G U S S O . Non entro nel merito, anche se sono dell'opinione esattamente opposta alla sua; in democrazia penso che sia doveroso, oltre che legittimo, essere di opinione diversa. Vorrei, comunque, che mi fosse chiarito questo aspetto.

G A L L O . Rispondo alla prima domanda del senatore Tonutti, assai importante dal punto di vista metodologico perchè non vi è dubbio che i porti hanno realtà diverse. La nostra opinione è che bisognerà distinguere tra porti che hanno l'ente portuale e che in esso hanno incorporato le imprese di sbarco e imbarco, e quelli nei quali queste ultime sono da esso scorporate, porti che hanno l'ente portuale da impresa, porti con le aziende dei mezzi meccanici e le compagnie e quelli che hanno solo le compagnie; occorrerà distinguere tra porti grandi, medi e piccoli perchè a seconda delle dimensioni cambia la complessità delle operazioni.

Faccio un esempio concreto: nelle imprese di sbarco ed imbarco a Genova, dove vi è la SEPORT, di cui tanto si parla in questi giorni, il costo di impresa è di 5.000 lire a tonnellata, mentre a Livorno dove vi sono imprese private, ed anche la compagnia può fare da impresa, il costo è di 500 lire a tonnellata. Questi sono i dati, però bisogna stare attenti a questi dati perchè i servizi prestati non sono sempre gli stessi; per questo occorre svolgere una disaggregazione e quindi una comparazione di realtà omogenee, quali sono, per esempio, quelle di Livorno e Ravenna oppure Livorno ed Ancona, altrimenti vi sarebbe un guazzabuglio di dati che non offrirebbe una chiara visione della situazione. Quindi mi sembra molto importante assumere a campione quei gruppi di porti che sono omogenei tra loro, anzi è necessario muoversi in questa direzione.

L'altra distinzione è quella tra porti grandi, medi e piccoli, perchè per ognuno l'organizzazione del lavoro cambia; voi comprendete bene che è molto più semplificata l'operazione portuale nei porti piccoli.

La seconda risposta che volevo dare ad una delle domande fatte dal senatore Mola (alle altre risponderanno i miei colleghi) è quella della giungla retributiva. Devo dire con molta franchezza che la giungla retributiva nei porti esiste come esiste negli altri settori. Abbiamo fatto, recentemente, uno sforzo per eliminarla: per esempio, l'unificazione dei trattamenti economici e normativi dei dipendenti degli enti portuali e delle aziende e dei mezzi meccanici, che sono enti pubblici, ci hanno consentito di eliminare un numero infinito di indennità e di riportare tutto ad una effettiva trasparenza, per cui qualsiasi senatore o qualsiasi cittadino italiano può sapere esattamente qual è la situazione retributiva di questa o di quella categoria. Anche la Corte dei conti, tra l'altro, ha apprezzato questo nostro sforzo, anche se ha detto che è costato molto; e questo, in parte, può essere anche vero perchè abbiamo dovuto unificare situazioni diverse e distanti fra di loro ed è difficile unificare verso il basso, come voi ben sapete. C'era, ad ogni modo, la realtà di questa giungla retribu-

tiva che noi abbiamo tentato di superare. Per i portuali delle compagnie la cosa è abbastanza semplice: esiste un minimo di salario nazionale uguale per tutti e poi vi è una tariffa di cottimo, che è diversa da porto a porto in relazione alla produttività di quel porto, al rendimento del lavoro di quel porto, al rendimento degli stessi impianti di quel porto.

Gli istituti contrattuali sono uguali a quelli degli altri lavoratori: sostanzialmente, sono tredicesima, quattordicesima, ferie e festività; vi sono gli scatti di anzianità pari al 4 per cento, con un massimo del 40 per cento del salario globale. Da questo punto di vista non vi sono situazioni abnormi, che non possono essere dette. Sappiamo che nell'audizione che è stata fatta da parte della Commissione presieduta dal senatore Coppo (il quale, fra l'altro, quando era Ministro della marina mercantile con noi ha fatto l'accordo per l'unificazione del trattamento economico e normativo degli enti portuali e aziende dei mezzi meccanici, cosa assai importante e molto apprezzata da noi) non vi sono state difficoltà a conoscere i trattamenti economici e normativi dei portuali, di tutte le categorie, comprese quelle degli enti dove vi erano delle difficoltà proprio per le diverse indennità che vi erano da porto a porto. D'altra parte, se gli onorevoli senatori vogliono conoscere il salario globale annuo dei portuali delle compagnie non hanno che da richiederlo al Ministero della marina mercantile, il quale ogni anno pubblica una documentazione che cita il salario globale annuo: il dato più certo e più sicuro per sapere quanto prende un lavoratore. I dati, perciò, vi sono e sono precisi.

L I G U O R I. Vorrei fare un'integrazione al quesito posto dal senatore Mola per quanto riguarda la giungla retributiva, perchè, se ho ben compreso si riferiva prettamente ai lavoratori delle compagnie portuali.

M O L A. Ai lavoratori in generale impegnati nei lavori portuali.

L I G U O R I. È bene dire molto chiaramente e con forza che per quanto riguarda i lavoratori portuali — come diceva poc'anzi il collega Gallo — non esiste una giungla retributiva: non si verifica che un lavoratore del porto di Napoli, a parità di lavoro, guadagni più del lavoratore di un altro porto; guadagnano tutti alla stessa maniera. La differenza consiste soltanto nelle giornate di occupazione: se un porto ha una media di giornate occupazionali alta allora si verifica una differenza di guadagno, ma ciò, ripeto, non è dovuto ad un diverso trattamento perchè i trattamenti sono uniformi per tutti i lavoratori portuali.

Per quanto riguarda il secondo quesito, cioè dei diversi soggetti, noi sappiamo (come del resto saprete anche voi) che per i costi portuali non è tanto rilevante il discorso delle tariffe, ma anche quello della produttività del porto, perchè se una nave invece di sostare uno o due giorni per una determinata operazione sosta di meno, ciò si risolve in una riduzione del costo.

La diversità dei soggetti che operano nel porto (compagnie, enti e imprese) certamente è di nocumento allo sforzo di evitare i tempi morti che si verificano continuamente, perchè ognuno, con una competenza specifica, appena finito il proprio compito, non si interessa di proseguire il lavoro ininterrottamente. Vi è, al contrario, uno spezzettamento, una segmentazione di queste competenze che determina i tempi morti, con un conseguente aggravio dei costi.

Noi ci stiamo muovendo per ridurre questi soggetti; per il momento abbiamo impostato il discorso della riforma della gestione sul binomio « compagnie-ente portuale ». Certamente non è escluso che nel tempo possa emergere qualche soluzione ancora più razionale che possa finalmente risolvere in via definitiva il problema dell'organizzazione portuale.

Concludendo, quindi, come sindacato ci siamo fatti carico di questo problema e per tale motivo abbiamo diverse vertenze sia a Genova che a Napoli per eliminare le imprese di servizi. Sebbene, infatti, debbano ave-

re delle tariffe stabilite dall'autorità marittima, ci troviamo sempre dinanzi ad un aggravio di costo che determina l'allontanamento dei traffici anche sotto questo aspetto.

C O C C O . Vorrei rispondere alla domanda del senatore Federici, il quale ha chiesto che rapporto esiste fra investimento, nel nostro Paese, e capacità ricettiva nel porto. È logico che se si investe in un porto in maniera adeguata, questo porto potrà dare servizi in rapporto agli investimenti che sono stati fatti.

Nel nostro documento, che è stato letto dall'amico Gallo, si è messo in evidenza che gli investimenti nei porti italiani attualmente sono inesistenti, e quei pochi che sono stati fatti non sono stati utilizzati nella giusta maniera.

Per quanto riguarda la ricomposizione dello spezzettamento esistente nei porti, anche qui il discorso appare logico: sembra strano che fino ad oggi non si siano presi i rimedi dovuti, cioè se all'interno del porto abbiamo delle concessioni che si danno a privati, per utilizzare al massimo gli impianti all'interno delle concessioni stesse si dovrebbe concedere a tutti gli utenti del porto (a parità, logicamente, di tipologia merceologica) l'utilizzo degli impianti. Oggi, invece, si verifica che il privato utilizza gli impianti per il 30 per cento lasciandoli inutilizzati per il restante 70 per cento. In questo caso la risposta è semplice: se si utilizzassero al 100 per cento gli impianti, i costi portuali si ridurrebbero, aumentando automaticamente la capacità ricettiva del porto.

G A L L O . Il senatore Federici ha fatto anche una domanda sul processo di formazione delle tariffe dei servizi. Bisogna riconoscere che anche in questo campo sono stati fatti dei passi avanti, cioè vi sono tentativi in questa direzione, per esempio, a Venezia e credo anche a Trieste, dove i porti incominciano a fare una politica manovrata di natura tariffaria. Esistono tariffe di servizio anche a Livorno, dove la compagnia, quando svolge anche la funzione di impresa, determina un costo chiuso dell'ope-

razione portuale. Anzi, in alcuni casi, la compagnia portuale di Livorno (e qui vorrei che il senatore Carri, che si occupa di questioni più terrestri che marittime, rilevasse questo elemento come assai importante) ha fatto in alcune occasioni una tariffa chiusa mettendo insieme degli autotrasportatori in una cooperativa o in un consorzio, che hanno deciso di far pagare una cifra fissa a tonnellata qualunque fosse la distanza del trasporto, offrendo quello che le *conferences* fanno a livello internazionale, cioè offrendo all'utente un costo chiuso dal porto sino alla destinazione della merce. Questo modo di procedere ha consentito la concorrenza con impianti altamente specializzati: ciò per dire quale importanza ha dal punto di vista dell'imprenditore il sapere esattamente quanto paga senza dover pensare ad altro, senza avere altre grane, senza doversi rivolgere a terzi, e via di seguito.

O R L A N D I . Se non ho capito male, è stata chiesta l'opinione del sindacato per quanto riguarda l'accentramento in un'unica sede ministeriale delle varie competenze che esistono nell'intero settore dei trasporti.

Ora, io credo che, almeno dal punto di vista sindacale, non sia tanto importante il problema della unificazione delle competenze, quanto il contenuto della politica che attraverso questo nuovo strumento che si ipotizza può essere realizzata. E qui colgo l'occasione per riprendere una proposta sindacale per quanto concerne l'individuazione di un piano organico nazionale dei trasporti, non solo per le articolazioni territoriali ma anche per le articolazioni di settori. Quindi, noi riteniamo che per quanto riguarda i porti l'unificazione delle competenze possa essere un problema importante ma non primario, ma a condizione che a monte si risolva il problema della identificazione delle politiche attraverso le quali si possa raggiungere un potenziamento del sistema del porto e dei trasporti in generale.

G A L L O . Il senatore Carri aveva formulato una domanda anche sulla questione dei rapporti tra il Ministero della marina e i por-

ti. La questione è molto importante, perchè intende rilevare i limiti del Ministero della marina mercantile per quanto riguarda gli interventi nei porti. Cioè, il Ministero della marina mercantile non svolge una politica marinara perchè non ha i poteri e gli strumenti per farlo. Questo è il dato dal quale bisogna partire. La programmazione degli investimenti, per esempio, la fa il Ministero dei lavori pubblici. La questione è abnorme da questo punto di vista. Voi avete di fronte una branca di attività che dovrebbe essere fondamentale per lo sviluppo economico del nostro paese, e nello stesso tempo avete un ministero che non ha alcuna possibilità di intervento. Io debbo dire che anche la qualità di questo ministero è ovviamente scarsa.

I rapporti con i porti sono esclusivamente di natura burocratica, amministrativa; il ministero non dà nessun indirizzo, è ben lontano dal dire: programmino i traffici in modo da concentrare le merci, come sarebbe giusto per evitare spostamenti di traffico che significano spesso immenso spreco di ricchezza.

Il Ministero della marina mercantile da questo punto di vista non ha i poteri e gli strumenti di intervento necessari, per cui riteniamo che al di là della disputa a proposito del Ministero unico dei trasporti, che è senz'altro una disputa interessante e sulla quale anche noi possiamo intervenire, il problema reale sia quello di affermare una politica marinara che nel nostro paese non è stata mai fatta in questi venti anni, oppure è stata fatta in maniera negativa.

L I G U O R I . È stato chiesto se vi sono o meno doppioni di presenze di lavoratori portuali e lavoratori dipendenti dell'ente per il maneggio delle merci. Per quanto riguarda in sè e per sè il lavoro delle merci, vi è già una delimitazione di competenze tra l'una e l'altra entità. Esistono soltanto conflitti nella conduzione dei mezzi meccanici per le operazioni portuali; e questo bisogna dirlo apertamente perchè è ben nota la questione del carro-ponte a Genova dove esiste questo conflitto di competenze: deve

essere il personale dell'ente a condurre questo mezzo meccanico, oppure deve essere il personale della compagnia? Noi, come sindacato, ci siamo sforzati a più riprese di trovare una soluzione unitaria ma temporanea in attesa della riforma della gestione per determinare l'una e l'altra competenza; però ci rendiamo conto che vi sono questi problemi che mettono in cattiva luce non solo i lavoratori ma anche l'organizzazione del lavoro portuale. Noi ci sforzeremo di eliminare tali inconvenienti; ma qui forse vale il discorso che si faceva prima a proposito dell'inserimento di questi soggetti nell'operazione portuale: è utile una riduzione? Io dico che senz'altro è utile, perchè anche se oggi non possiamo permetterci un passaggio repentino da un sistema troppo segmentato ad un sistema dell'ente portuale unico, tuttavia non si esclude che in un momento lontano quella dell'ente unico possa essere una soluzione ottimale per risolvere tutti questi conflitti di competenza tra i vari soggetti delle compagnie e dell'ente portuale.

G A L L O . Vorrei aggiungere che questa situazione relativa alle competenze deriva dalla realtà istituzionale che noi abbiamo: vi sono rapporti di lavoro diversi e siccome l'operazione è sempre di più unitaria, evidentemente i soggetti che vi intervengono offrono forza lavoro con rapporti di lavoro diversi e anche con interessi divergenti. Quindi, da questo punto di vista insorgono delle difficoltà.

La nostra linea attualmente è una linea di compenetrazione di questi soggetti quando sono due; quando sono tre cerchiamo di ridurli a due, cioè cerchiamo di portare avanti un'azione di programmazione delle operazioni portuali, la cui responsabilità deve essere dell'ente, ma con una determinazione anche di compiti diversi delle compagnie portuali le quali non possono continuare a dare una semplice prestazione di mano d'opera oppure a gestire i salari, ma debbono assumere una responsabilità nell'organizzazione del lavoro altrimenti per-

derebbero la funzione istituzionale che hanno avuto nel passato.

Riteniamo, però, che dal punto di vista dei rapporti di lavoro bisogna stare attenti, perchè mentre il rapporto di lavoro dell'ente è un rapporto rigido, quello della compagnia è un rapporto che potrebbe offrire interessanti valutazioni positive ai fini della mobilità della mano d'opera.

E vengo all'ultima domanda relativa alle autonomie funzionali. Perchè sarebbe più conveniente sbarcare le merci con i portuali delle compagnie piuttosto che attraverso le autonomie funzionali? La ragione è molto semplice: perchè nelle aziende si è determinata dal 1968 in poi una rigidità che prima non esisteva. Intanto bisogna premettere che le autonomie funzionali in Italia sono nate perchè negli anni 1948-1949-1950 i portuali scioperavano molto rispetto alle altre categorie. Poi c'è un secondo elemento rappresentato da ragioni politiche ed infine un terzo elemento costituito da ragioni economiche, nel senso che i portuali non si volevano assoggettare all'organizzazione del lavoro di quella determinata azienda. Una volta, però, che sono venuti meno questi tre elementi, si rivela come più facile e meno costoso per l'azienda il lavoro del lavoratore portuale perchè l'azienda, per esempio l'Italsider di Taranto, utilizza il lavoratore portuale per 10 giorni e dopo 10 giorni lo stesso lavoratore portuale viene utilizzato da un altro utente. Invece, se l'azienda assume al suo interno un portuale, quest'ultimo deve essere pagato per svolgere soltanto lavoro portuale. Le aziende, che hanno fatto aspre battaglie per le autonomie funzionali, la maggior parte del lavoro lo danno oggi alle compagnie portuali.

Io dico che a suo tempo abbiamo favorito questa tendenza alle autonomie funzionali, perchè allora vi era una logica di contrattazione che rifiutava l'organizzazione del lavoro dell'azienda e così via; ma oggi, poichè tanti elementi negativi sono venuti meno e vi è una visione diversa dei rapporti di lavoro anche all'interno dell'azienda, crediamo che in alcuni casi probabilmente le autonomie funzionali garantiscono un ciclo

operativo autonomo, ma che in altri casi in effetti questo ciclo operativo unitario non esiste. Bisogna peraltro ricordare che siamo tutti uguali di fronte alla legge e che è un abuso da parte del Ministro della marina mercantile concedere autonomie funzionali in base al Codice della navigazione, perchè ciò significa discriminare tra utenti uguali; infatti un utente che sta a Venezia nel porto commerciale può darsi che rispetto ad un utente che sta a Venezia nel porto industriale debba farsi carico di costi complessivi che ad un certo punto incidono maggiormente. E mi sembra che anche questo sia un elemento non secondario.

Ma al di là di questo, la questione vera è che un porto è un emporio, è una sede di commercio; più è grande un porto, come dimostrano i paesi esteri, più offre una pluralità di servizi e più i costi generali incidenti su un molo diminuiscono.

La ragione per la quale noi ci opponiamo alle autonomie funzionali non è l'opposizione alle economie delle imprese, ci mancherebbe altro! Le imprese hanno giustamente il diritto di realizzare delle economie. La nostra preoccupazione è quella di realizzare porti che siano possibilmente redditizi per l'economia nazionale. Abbiamo il caso della « Svanska » di Genova, che ha costruito un impianto specializzato e lo usa in proprio, quando le conviene; senonchè ad un certo punto hanno sbarcato della cellulosa a Livorno appunto perchè il suddetto impianto viene utilizzato a loro esclusivo vantaggio. Ora un'azienda può avere l'esigenza di agire come meglio ritiene, con i suoi soldi, ma non è questo il punto. In questo caso si tratta di un'impresa straniera ma nel caso di imprese italiane quei soldi sono italiani, anche se non dello Stato; ora, quando all'azienda viene garantita la certezza che all'arrivo della sua nave avrà l'attracco preferenziale credo che i problemi siano risolvibili per quella azienda: chi ha esigenze di ciclo produttivo deve avere l'attracco preferenziale, in modo da soddisfare tali esigenze.

Noi stiamo conducendo con il Ministero della marina mercantile un discorso su tale

questione ed eravamo riusciti a giungere, con il ministro Gioia, ad alcune conclusioni, che avrebbero portato probabilmente ad una soluzione regolamentare delle autonomie funzionali. Ci rendiamo conto di non poter fingere che non esistano le autonomie funzionali, però la materia va regolamentata, nell'interesse di tutti, anche degli imprenditori privati: se devono esserci autonomie funzionali si deve sapere quali debbano esserne i limiti. Non è quindi una questione di difesa di non si comprende bene che cosa: è una questione di interesse pubblico.

G U S S O . Non ho ben compreso dall'intervento del signor Liguori se, circa la diatriba in corso a proposito del personale dell'ente portuale, il sindacato non esclude che in certe circostanze il ruolo della compagnia portuale possa venire a cessare, oppure se tale problema è ancora aperto.

L I G U O R I . Intanto vorrei mettere in evidenza il fatto che le tre organizzazioni escono dai rispettivi congressi; e debbo dire con sincerità che quello della UIL ha concluso che l'ente unico sarebbe la soluzione ottimale, una volta per sempre, dei problemi di lavoro portuale. Però noi, all'interno della Federazione unitaria, portiamo a sintesi i risultati dei rispettivi congressi ribadendo che non possiamo passare da una situazione segmentata, frammentaria, come l'attuale ad una ad unico soggetto perchè bisogna anche ricordare che gli enti portuali insistono su cinque porti e solo le aziende meccaniche su sette, ma abbiamo vari porti con aziende legate tra loro per la parte remunerativa, accentrata per il 60-70 per cento su fondi centralizzati. Quindi, se non operiamo con attenzione e con cognizione di causa possiamo anche risolvere qualche caso specifico riguardante determinati porti ma portando grave turbamento tra i lavoratori portuali.

Perciò nel mio intervento ho affermato che ci muoviamo verso la costituzione dei binomi compagnie-enti ma che, per il futuro,

come soluzione più razionale non si esclude l'ente unico.

G A L L O . Però il problema vero esistente oggi nei porti è problema di efficienza, di razionalità; efficienza e razionalità che nell'immediato possono essere raggiunte con una varietà di soluzioni ma anche con un'articolazione ed una responsabilità delle aziende intese nel complesso, ai diversi livelli.

Lei sa perfettamente che, ad esempio, alcuni studiosi di economia aziendale puntano al decentramento produttivo come elemento fondamentale rispetto a concezioni di accentramento delle aziende. Io affermo che nel caso del porto, anche nella realtà attuale, mutando i soggetti che sono insufficienti costituzionalmente, sia l'ente che la compagnia, si può in questa fase sicuramente pervenire ad una organizzazione del lavoro che, tra l'amministrativo e il produttivo, realizzi una ottimalità di prestazioni e servizi. Certo sulla questione giocano tuttora rapporti di lavoro diversi; ma atteso che il sindacato riuscisse progressivamente ad omogeneizzare i rapporti di lavoro, secondo noi, al di là di obiettivi di unitarietà assoluta, si potrebbero fare passi avanti in concreto. Già da adesso, nel caso di Venezia, si ha una fortunata esemplificazione di ente che è anche impresa; il che è assai importante. Ora tra ente pubblico e compagnia esistono le condizioni obiettive per realizzare immediati miglioramenti; cosa che però paventiamo non si riesca a fare, mentre il nostro Paese ha necessità di operare subito in tal senso.

Quindi lo sforzo da compiere, in tale situazione, è quello di evitare di inseguire fantasmi; e noi riteniamo che la Commissione possa dare un contributo a tutti noi, e soprattutto alla Camera dei deputati, per una riforma che non sia indotta da posizioni aprioristiche o, al limite, ideologiche — che in questo caso non avrebbero fondamento, trattandosi di una riforma di servizi, di natura industriale — bensì da dati reali. Noi siamo convinti, come organizzazioni sindacali, che i dati reali daranno ragione a chi vorrà compiere una riforma corrispondente

8^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (14 settembre 1977)

non solo agli interessi dei lavoratori ma anche a quelli dell'intero Paese; e la nostra azione, la nostra passione, la nostra sincerità in questo campo hanno solo tale obiettivo, per cui siamo pronti ad offrire tutti gli elementi informativi che saranno ritenuti necessari, nei minimi particolari, in modo che possiate conoscere tutto ciò che vi è da conoscere, dato che riteniamo molto importante l'impegno da voi assunto.

P R E S I D E N T E . Nel ringraziare vivamente gli intervenuti per il prezioso contributo apportato ai nostri lavori vorrei pregarli di fornirci ulteriore materiale di informazione, ad integrazione di quanto oggi ci

hanno esposto. Se nessun altro domanda di parlare, credo possiamo rinviare il seguito dell'indagine conoscitiva alla seduta di domattina alle ore 9,30.

Ricordo che domani la Commissione ascolterà i rappresentanti del Comitato di coordinamento dell'utenza portuale e della Confederazione italiana armatori.

La seduta termina alle ore 13.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici

DOTT. RENATO BELLABARBA