SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

237ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 20 DICEMBRE 1973

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazioni . . . . *Pag.* 11759

DISEGNI DI LEGGE

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente 11759

Presentazione 11776

Trasmissione dalla Camera dei deputati e deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 11759

Discussione:

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » **(1389)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*); « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » **(569)**, d'iniziativa del senatore Cucinelli e di altri senatori (*Relazione orale*):

AVEZZANO COMES . . . . . *Pag.* 11780
BASADONNA 11777
BONINO 11763
BUZIO 11790
CAVALLI 11784
PACINI, *relatore* 11760
SEMA 11767

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

F I L E T T I , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 13 dicembre.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservanzioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Liquidazione della GESCAL, dell'ISES e dell'INCIS e proroga dei contributi previsti dalla legge 14 febbraio 1963, n. 60, e successive modificazioni ed integrazioni per il finanziamento dei programmi di edilizia residenziale pubblica » (1440).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede deliberante alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 11ª Commissione.

Annunzio di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente

P R E S I D E N T E . È stato deferito in sede deliberante alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) il disegno di legge: MADERCHI ed altri. — « Norme per la utilizzazione dei fondi residui degli enti operanti nel settore della edilizia residenziale pubblica, soppressi dall'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036 » (1395-*Urgenza*), già assegnato a detta Commissione in sede referente, al fine di consentire che venga esaminato congiuntamente al disegno di legge n. 1440 concernente la stessa materia.

Annunzio di presentazione di relazioni su domande di autorizzazioni a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Sono state presentate le seguenti relazioni dal senatore De Carolis: su domande di autorizzazioni a procedere contro il senatore Zanon (*Doc.* IV, n. 72) e (*Doc.* IV, n. 74).

Discussione dei disegni di legge:

« Provvidenze per l'industria cantieristica navale » (1389) (*Approvato dalla Camera dei deputati*); **« Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale » (569), d'iniziativa del senatore Cucinelli e di altri senatori** (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Provvidenze per l'industria cantieristica navale », già approvato dalla Camera dei deputati; « Provvidenze a favore dell'industria cantieristica navale », d'iniziativa dei senatori Cucinelli, Pittella, Grossi e Cavezzali, per i quali il Senato ha autorizzato la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

P A C I N I , *relatore*. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame è stato oggetto di un lungo ed impegnato dibattito sia nell'altro ramo del Parlamento sia nell'8ª Commissione del Senato. Tale dibattito ha messo in evidenza l'esigenza di un riesame della politica fino ad oggi perseguita in questo settore per rinnovarla negli obiettivi e negli strumenti. Si tratta di programmare una politica marittima che, tenendo conto dello sviluppo tecnologico che investe il settore degli impianti, lo sviluppo dei traffici, la concorrenza di altri paesi, rinnovi le strutture e gli strumenti onde dare slancio a questo settore, slancio che garantisca e incrementi, tra l'altro, l'occupazione, in un quadro che recuperi, in un disegno organico, la politica dei trasporti che appare oggi urgente e indilazionabile.

Il disegno di legge n. 1389 al nostro esame, che assorbe il disegno di legge n. 569, presentato dal senatore Cucinelli e da altri senatori, tende a sanare il passato e a consentire la preparazione di una politica nuova nel settore della politica marittima.

Il disegno di legge quindi prevede due ordini di interventi statali a favore dell'industria cantieristica navale, che si esprimono in contributi applicati alla costruzione di nuove navi, a lavori di trasformazione e riparazione navale e in contributi ad investimenti per nuovi impianti e per la razionalizzazione del processo produttivo.

Il proposto sistema pone anzitutto l'esame, sotto il profilo politico ed economico, relativamente alla validità del medesimo, per realizzare un assetto stabile e sufficientemente competitivo del settore interessato, che giustifichi l'onere finanziario che lo Stato è chiamato a sostenere, valutando nella loro dimensione e importanza i problemi e le implicazioni nascenti da un lato dalla posizione dell'industria cantieristica nel quadro dello svolgimento di tale attività sul piano internazionale, dall'altro dalle diverse esigenze nazionali che convergono sulla cantieristica navale. Il suddetto esame pregiudiziale e globale va completato con quello inteso ad acquisire se nella sua articolazione il meccanismo proposto risulti funzionale rispetto alle finalità perseguite.

Ciò posto, va rilevato che il trasporto marittimo, che registra una espansione sempre più vasta sia nel volume delle merci trasportate sia nel raggio di azione delle navi e che ha accentuato nei recenti anni la specializzazione delle navi stesse per categorie merceologiche, condizionando lo sviluppo di quasi tutte le attività produttive, opera costantemente sul piano internazionale in un regime di libera concorrenza nel quale il minor costo di esercizio costituisce il preminente fattore di successo.

L'incidenza non trascurabile che il costo della costruzione occupa su quello globale di esercizio della nave, attrae nella concorrenza internazionale l'attività cantieristica alla quale si chiede la riduzione del suo costo al pari di soluzioni per un più efficiente svolgimento del trasporto marittimo in una continua gara di superamento che accelera e anticipa l'obsolescenza delle navi per ragioni tecniche.

Paralleamente l'azione pubblica viene sollecitata a sostenere l'attività delle imprese e ad incentivarne gli sforzi per difendere e migliorare le rispettive posizioni sul mercato.

Riguardo all'azione pubblica va osservato che risulterebbe inefficace un protezionismo doganale sperimentato in passato, peraltro in differenti condizioni, perchè attarderebbe su costi nazionali più elevati sia l'industria cantieristica sia quella armatoriale e confinerebbe le imprese interessate in una precaria posizione marginale.

Possibilità di concreti risultati vanno invece riconosciute all'intervento nella forma di aiuto temporaneo e degressivo, riferito alla produzione, accompagnato da misure intese a migliorare l'assetto produttivo. In tal senso operano, infatti, in forme e sistemi diversi, tutti gli Stati che possiedono una industria cantieristica navale. La stessa Comunità economica europea, in principio avversa agli aiuti alle costruzioni navali, per evitare distorsioni tra gli scambi infracomunitari, ha successivamente modificato lo orientamento autorizzando con proprie di-

rettive la concessione armonizzata di aiuti e sollecitando iniziative di ristrutturazione dei complessi produttivi, a ciò resa sensibile dal sopravvento, nel corso di pochi anni, dell'industria giapponese e dall'accentuato deterioramento della già preminente posizione europea.

Il disegno di legge si muove quindi nell'ambito della impostazione comunitaria e concorre alla riconquista di posizioni che possono assicurare all'area europea una sufficiente indipendenza da altri paesi per quanto attiene al fabbisogno di nuove navi.

In base alle esposte considerazioni di carattere generale il provvedimento in esame prosegue la linea di condotta avviata con la precedente legge 4 gennaio 1968 n. 19 con alcuni notevoli miglioramenti già inseriti nel progetto governativo ed integrati da opportune norme proposte durante la discussione nell'altro ramo del Parlamento. Non è inutile il raffronto con la legge n. 19 negli aspetti più salienti.

Anzitutto, per quanto attiene al sostegno della produzione, risalta la modifica relativa al sistema di concessione dei contributi; si assume infatti a riferimento il prezzo contrattuale anzichè il costo di costruzione; non si impone l'obbligo di inizio dei lavori entro la scadenza della validità del provvedimento legislativo; le aliquote vigenti nel quinquennio di tale validità non si applicano conseguentemente in relazione all'anno di inizio dei lavori, ma a quello della stipulazione del contratto di costruzione; il contributo, in precedenza invariabile, in aumento una volta emesso il provvedimento di concessione, può essere invece aumentato in applicazione e in relazione alla clausola di revisione del prezzo previsto dal contratto di costruzione.

Le introdotte innovazioni armonizzano il sistema con le direttive comunitarie. Al riguardo è da tener presente che l'esigenza di assicurare la continuità della produzione e in pari tempo la certezza di lavoro alle maestranze obbliga le imprese ad acquisire un *carnet* di ordinazioni, e talvolta anche di anticiparlo, da espletare secondo una ottimale successione tra costruzioni completate e in corso e afflusso di nuovo lavoro.

La proposta disciplina, che consente ai cantieri di valutare la portata e l'incidenza del contributo all'atto della stipulazione del contratto di costruzione, migliora la posizione concorrenziale dei cantieri durante la validità del provvedimento con particolare rilievo per i contratti conclusi nell'anno di scadenza di questo, stante la dissociazione del contributo dall'inizio dei lavori.

Il proposto provvedimento prevede inoltre una uniforme degressività delle aliquote del contributo nei primi quattro anni e una maggiore riduzione nel quinto anno da riconnettere ai prevedibili positivi effetti delle operazioni di riassetto impiantistico eseguite dai cantieri. Infine va rilevato lo stretto collegamento, introdotto per la prima volta in sede legislativa, tra l'attività cantieristica e lo sviluppo della flotta nazionale in virtù della priorità nella concessione del contributo accordata alle nuove costruzioni navali che, secondo le direttive del CIPE, interesseranno i settori carenti della flotta stessa.

I problemi e la situazione del settore della costruzione navale si riscontrano, accentuati per taluni aspetti, in quello della trasformazione e riparazione navale, cui sono addette, salva qualche eccezione, imprese che non eseguono nuove costruzioni navali.

L'aleatorietà che caratterizza tale settore risulta aggravata da notevoli carenze di infrastrutture, non attribuibili alle imprese interessate, dalla persistente mancanza di traffico a causa della situazione del Medio Oriente e dalla ormai attiva concorrenza degli altri paesi rivieraschi nel Mediterraneo.

Il provvedimento non poteva mancare di assistere tale settore di attività innovando anche sensibilmente rispetto al sistema di intervento posto dalla legge n. 19 del 1968 che in sostanza era rimasto ancorato a provvidenze di precedenti anni.

La differenza, che anche in questo settore distingue il nuovo provvedimento, consiste nell'adozione di un modello di contributo basato, con andamento degressivo, sul prezzo dei lavori anzichè sul peso di alcuni materiali impiegati e con aliquote invariabili risalenti a circa un decennio addietro che

avevano reso quasi irrilevante il contributo statale.

In relazione alla suddetta attività va osservato che non ha tanto rilevanza il materiale impiegato e il relativo peso quanto la diversificata alta qualificazione del personale e la dotazione di indispensabili strutture operative.

In conclusione pertanto può affermarsi che il proposto sistema di sostegno della produzione nei due settori interessati, quello della costruzione e quello della riparazione, si manifesta valido ed efficace tenuto conto anche delle sopraindicate utili modifiche introdotte. Al sostegno della produzione, che trova giustificazione in quanto temporaneo e degressivo nella previsione del raggiungimento di autonome posizioni di concorrenziabilità, il proposto provvedimento abbina misure di incentivazione della ristrutturazione impiantistica per colmare almeno in parte il ritardo che, nell'insieme, distacca ancora la cantieristica navale nazionale da quella degli altri paesi. Il processo di rinnovamento dell'assetto produttivo si è organicamente iniziato o sviluppato durante la legge 4 gennaio 1968, n. 19, ed ha raggiunto notevoli risultati soprattutto attraverso il programma attuato dalla cantieristica a partecipazione statale inquadrata nell'organizzazione IRI-Fincantieri, che ha avuto la sua maggiore espressione nella costituzione della società Italcantieri. Questa società ha concentrato l'organizzazione dirigenziale, tecnica, commerciale e amministrativa dei tre cantieri, a distinta conduzione aziendale, di Monfalcone, Genova-Sestri e Castellammare di Stabia nei quali ha iniziato o sviluppato e condotto a termine entro il 1970, sulla base delle determinazioni programmatiche adottate dal CIPE, armonizzate iniziative impiantistiche in funzione di specializzazioni produttive che hanno condotto i tre suddetti centri operativi sulla soglia dei migliori cantieri europei per quanto attiene a tecniche e a metodi di lavoro. Il programma realizzato ha comportato investimenti per 35 miliardi di lire.

Difficoltà sopravvenute negli ultimi anni hanno contenuto invece l'attuazione di programmati investimenti nei cantieri di Ancona, Palermo, Riva Trigoso e Genova della società cantieri navali del Tirreno e riuniti. Ora che tale gruppo è stato inquadrato nell'ambito della cantieristica IRI-Fincantieri l'assetto strutturale e produttivo va armonizzato, attraverso nuove rilevanti sistemazioni, con quello degli altri tre stabilimenti sopra indicati. Iniziative importanti sono già state avviate nel 1972 nel cantiere Breda di Porto Marghera, tra le quali la costruzione di un bacino di costruzione con annesse attrezzature di lavorazione ed adeguamento dell'organizzazione aziendale; il cantiere nella prevista nuova struttura potrà costruire navi fino a 120-130.000 tonnellate di portata. Parimenti, anche i cantieri medi e minori hanno effettuato investimenti opportuni, ma altre iniziative risultano indispensabili per tenere il passo con l'evoluzione del processo produttivo. Globalmente l'investimento attuato nel quadro delle misure previste dalla legge n. 19 del 1968 è ammontato a circa lire 65 miliardi.

Dall'azione finora svolta nel continuo sforzo di raggiungere la posizione dei cantieri esteri concorrenti, l'attività dei quali si è svolta in un clima di rapporti di lavoro senza accentuate tensioni sociali, risultati tecnici consistenti sono stati tuttavia ottenuti essendo passata la produzione di nuove navi a livello di 350.000 tonnellate di stazza lorda intorno al 1960 a quello di oltre un milione di tonnellate nel 1972. Il provvedimento intende intensificare e accelerare gli sforzi delle imprese nella direzione dell'ammodernamento degli impianti e dell'efficienza produttiva. A tal fine è significativo lo aumento di tre miliardi dello stanziamento per contributi alle operazioni di ristrutturazione verso pari riduzioni di quello destinato ai contributi alla produzione introdotto nel corso dei lavori dell'altro ramo del Parlamento: anzichè 10 miliardi saranno quindi disponibili 13 miliardi. Rilevante si prevede l'investimento destinato a dare un assetto efficiente all'intero apparato del settore; secondo indicazioni di massima l'investimento complessivo ascenderebbe a circa lire 190 miliardi. Sarà compito del CIPE,

come previsto dal provvedimento, di orientare le iniziative secondo un piano concreto di sviluppo globale del settore.

Pertanto si può affermare che il progresso realizzato nei decorsi anni, in virtù specialmente del sistema introdotto nella politica di intervento a favore dell'industria cantieristica con la legge n. 19 del 1968, che ho già citato, avrà ragionevolmente ulteriori sviluppi soprattutto se il processo produttivo si svolgerà in un clima normale che consenta il pieno sfruttamento degli impianti e dell'organizzazione aziendale.

Il disegno di legge che, come ho accennato, migliora il sistema di intervento pubblico, risulta quindi valido per rendere più efficiente la posizione concorrenziale sul piano internazionale.

Alla fondata prospettiva sotto il profilo economico e competitivo va aggiunta la considerazione sul piano interno relativa al mantenimento e allo sviluppo dei livelli di occupazione, diretta e indotta, tenendo presente che l'industria cantieristica costituisce, nella maggior parte, la fonte preminente di lavoro nelle zone in cui gli attuali stabilimenti sono ubicati.

In conseguenza il mantenimento dell'intervento pubblico nella duplice direzione del sostegno della produzione e della incentivazione di iniziative di razionalizzazione dell'assetto produttivo costituisce una esigenza di primaria importanza.

Da ultimo va notata anche la funzione transitoria del provvedimento disposta attraverso le due inserite prescrizioni dell'articolo 21 e dell'articolo 23 che rispettivamente consentono di erogare, sia pure con ritardo, il contributo previsto dalla legge n. 19 del 1968 per le già eseguite operazioni di riassetto rimuovendo le difficoltà emerse nel corso dei necessari adempimenti amministrativi a causa della complessità delle norme da applicare e di concedere il contributo spettante per le costruzioni navali ultimate o in avanzato stato, iniziate durante la legge suddetta per un ammontare globale di lire 65 miliardi.

Tale funzione transitoria fa acquisire quindi al disegno di legge in esame la caratteristica di un provvedimento ponte che, come ho accennato all'inizio, consente al Governo e al Ministro della marina mercantile di studiare e di affrontare i provvedimenti necessari per una politica programmata nel settore dell'economia marittima.

Le dichiarazioni rese dall'onorevole Ministro presso l'altro ramo del Parlamento, ripetute al recente convegno di Genova e riconfermate durante il dibattito svoltosi nell'8ª Commissione e che si inquadrano coerentemente nelle linee politiche del Governo di centro-sinistra, recentemente riconfermate a seguito dell'incontro fra i partiti della maggioranza, danno garanzie di una visione più moderna della politica nel settore marittimo.

Per concludere quindi, anche per l'urgenza di approvazione, auspico, per i limiti che ha il disegno di legge in esame e per il quadro politico in cui si colloca e che ho precisato, che l'Assemblea lo approvi senza modifiche. (*Applausi dal centro, dal centro-sinistra e dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Bonino. Ne ha facoltà.

B O N I N O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, è sufficiente avere sottomano la relazione all'Assemblea annuale del 1973 della federazione degli armatori liberi per rendersi conto come in passato sia stata e come ancora oggi sia osteggiata la crescita dell'armamento soprattutto a causa degli ostacoli che i governi hanno in questi ultimi anni frapposto alla reale gestione della marina mercantile italiana.

Era fatale che i traffici marittimi mondiali che avevano registrato fra il 1969 e il 1970 un aumento del 13 per cento accusassero poi una battuta di arresto nel 1971 e che anche, in conseguenza, la marina italiana segnasse il passo sia per la contrazione del traffico sia per le limitazioni imposte che non incoraggiavano certo in quel periodo nuovi investimenti. Allorchè, all'inizio del 1973, il mercato mondiale dei noli ha segna-

to una netta ripresa, anche i nostri armatori hanno impostato un vasto programma di costruzioni ordinando complessivamente ai cantieri navali italiani qualcosa come 4 milioni di tonnellate da costruirsi nel giro di 4-5 anni.

Non c'è dubbio che l'armamento libero nazionale, che totalizza ufficialmente, e sottolineo ufficialmente (dirò poi il perchè), 8 milioni di tonnellate, incontra notevoli difficoltà per restrizioni governative di vario tipo, in primo luogo per il divieto di ordinare navi mercantili all'estero, salvo rarissime eccezioni delle quali parlerò. Lei stesso, onorevole Ministro, nella relazione svolta alcuni giorni or sono, in sede di Commissione, ci ha confermato il crescente sforzo di concorrenza realizzato dai giapponesi i quali oggi possono costruire navi ad un costo di circa il 30 per cento inferiore a quello dei cantieri italiani, europei e americani. Un risparmio del 30 per cento nelle costruzioni rappresenta per gli armatori non soggetti a restrizioni un minor esborso di capitale da investire, un minore onere di ammortamento, minori premi di assicurazione corrispondenti al minor valore e al minor costo. Questi armatori inoltre godono, purtroppo, della libertà di assumere personale navigante straniero senza essere soggetti ad oneri gravosi. Questo non è un fenomeno circoscritto a poche marine, è un fenomeno ormai generalizzato. Infatti su 270 milioni di tonnellate di naviglio mondiale circa 200 milioni appartengono ad armatori che possono acquistare o costruire le navi dove lo ritengano necessario ed utile. Per 150 milioni di tonnellate, poi, gli armatori hanno il sollievo sindacale ed economico di poter assumere liberamente il personale navigante straniero. La maggioranza di questi armatori ha inoltre la possibilità, a differenza di quelli italiani, di assicurarsi ovunque lo ritengano conveniente. Solo gli armatori italiani subiscono tutte, nessuna esclusa, le limitazioni che ho dianzi segnalato.

È fatale quindi che gli investimenti complessivi nel settore non siano proporzionati, almeno nelle apparenze, ripeto, allo sviluppo che potrebbe assumere la marina mercantile per il crescente traffico e per l'estensione delle nostre coste. Ciò nonostante, nel 1972, 230 miliardi sono stati investiti in nuove costruzioni e, se non sbaglio, 90 miliardi da parte di aziende statali. Al divieto di costruire navi all'estero vi sono state alcune deroghe poichè i cantieri italiani, soprattutto quelli che si dedicano alla costruzione di grandi navi, hanno ricevuto commesse dall'armamento libero che vanno fino al 1976, sempre che scioperi o difficoltà di altra natura non proroghino ulteriormente questa scadenza. Le poche autorizzazioni che sono state date per la costruzione di navi in cantieri esteri hanno consentito all'armamento italiano di aumentare di sole 300.000 tonnellate.

In questo clima politico, economico e sociale non c'è da stupirsi che numerosi armatori (cosa deprecabile, ma che in realtà avviene) si siano orientati a servirsi clandestinamente di bandiere ombra, espediente che si va estendendo fra tutti gli armatori dei paesi europei e perfino negli Stati Uniti. Senza questo fenomeno, onorevole Ministro, non si sarebbero ingigantite flotte che non hanno alle proprie spalle nè paesi ricchi e industrializzati nè massicce esportazioni alle quali provvedere.

L'esempio tipico di questo fenomeno che ormai è diventato mondiale viene dalla flotta oggi battente bandiera liberiana; un paese, onorevoli colleghi, che ha un milione e mezzo di abitanti, che non supera i 100.000 chilometri quadrati di superficie ed ha raggiunto al 30 giugno 1972 circa 45 milioni di tonnellate, registrando un aumento di 5 milioni e 900.000 tonnellate di stazza lorda in un solo anno, quasi i quattro quinti della flotta italiana. (*Interruzione del senatore Sema*). Io sto facendo la stessa critica; su questo punto facciamo quasi le medesime considerazioni.

Di conseguenza abbiamo l'assurdo di una Liberia che ha per ogni abitante circa 40 tonnellate di stazza a disposizione. Il Giappone poi, per il minore costo di costruzione, è arrivato al secondo posto con circa 35 milioni di tonnellate di naviglio, men-

tre l'Inghilterra, che era la prima del mondo fino ad alcuni decenni or sono, è passata al terzo posto con solo 28 milioni e 700.000 tonnellate. Nè è possibile poi ritenere proporzionato il quarto posto tenuto attualmente dalla Norvegia che possiede una flotta moderna, forte, agguerrita, non giustificata certo dalle limitate esigenze della sua popolazione e dei suoi traffici.

Declinante anche, l'abbiamo visto, la flotta degli Stati Uniti che è stata largamente battuta — forse questo farà piacere ad una certa parte — dall'Unione Sovietica che però non ha nè il problema dei costi di costruzione delle navi nè dei costi di esercizio nè della disciplina a bordo delle proprie navi. Tutt'al più può trovarsi di fronte a qualche problema di ricerca del personale in conseguenza di qualche diserzione nei porti esteri, ma in realtà ciò avviene di rado.

Noi siamo attualmente al nono posto e non possiamo sperare certo che la legge n. 1389 che stiamo esaminando e che prevede solo provvidenze per l'industria cantieristica possa migliorare sensibilmente in un prossimo futuro la nostra situazione liberandoci dai noli che siamo costretti a pagare in misura sempre maggiore man mano che aumentano le necessità delle nostre importazioni. Non credo in realtà che la nostra marina mercantile sia soltanto quella che risulta ufficialmente. È intuibile, anche se deprecabile sotto certi aspetti, che ci siano degli armatori che a causa delle restrizioni e delle crescenti difficoltà e per il clima politico che non segna più tempo variabile ma quasi continuamente crescente tempesta, pur avendo qualche nave che batte bandiera italiana, si siano prudenzialmente decisi a farne navigare altre sotto bandiera estera, che fanno sempre la spola tra porti esteri senza mai toccare porti italiani.

Dopo questa rapida premessa che serve a fare un po' il quadro della situazione dell'armamento italiano rispetto a quello degli altri paesi, ritorniamo al disegno di legge. Mi consenta di osservare, onorevole Ministro, che lo stesso non rappresenta un incentivo a nuove costruzioni navali ma è solo, nella migliore delle ipotesi, una legge sanatoria per navi impostate da cantieri con contratti stipulati nel 1972 e 1973, e non certamente incentivante la costruzione di navi di grosso tonnellaggio per le quali, come ho già detto, i cantieri navali italiani sono occupati fino al 1976.

Osservo che i contributi previsti nell'articolo 1 sono decrescenti dal 1972 al 1976. Qualcuno ha ventilato — e mi è sembrato di comprenderlo dal contenuto della relazione verbale che ci ha fatto oggi il senatore Pacini — che queste sono forse norme dettate dalla Comunità europea. Desidererei che il Ministro chiarisse questo punto perchè in realtà i costi delle navi saranno in avvenire in continuo aumento per cui il contributo favorisce coloro che hanno costruito quando ancora la legge non era stata varata e danneggia invece quelli che costruiranno nel futuro. Nè mi soddisfa il contenuto dell'articolo 3 che esclude poi dal contributo i costruttori di navi abilitati alla navigazione fluviale e lagunare: un tipo di naviglio questo che dovrebbe essere potenziato dopo la realizzazione e la programmazione di nuovi canali interni navigabili per alleggerire il traffico convulso dei porti costieri e quelli delle ferrovie dello Stato e il movimento sulle autostrade che tende a crescere al punto che è facile prevedere che tra qualche anno potrà svolgersi alla velocità che trenta anni addietro permettevano le strade nazionali.

Siamo d'accordo sul fatto che non si devono concedere contributi ai cantieri o alle navi da diporto in un paese come il nostro in cui le spese voluttuarie si sono incrementate a danno di quelle indispensabili e degli investimenti in un momento in cui l'austerità, anche se conseguenza del malgoverno di questi ultimi anni, è divenuta una necessità alla quale non possiamo certamente — almeno in questo campo — sottrarci.

Inopportuno poi appare l'articolo 5 perchè dà facoltà al Ministro della marina mercantile di concedere contributi secondo un ordine di priorità che deve tener conto delle necessità di sviluppo — dice la legge —

della flotta nazionale nei settori carenti secondo le direttive del CIPE. In realtà siamo carenti in tutti i settori: in quello dei traffici marittimi, petrolieri, in quello dei carichi secchi, non certo in quello delle navi passeggeri per le quali l'articolo 6 prevede l'estensione del contributo. Vada per le navi miste, cioè in condizione di trasportare merci e passeggeri per potenziare soprattutto il collegamento tra l'Italia continentale e le isole minori, ma non per costruire navi passeggeri: ne abbiamo fin troppe, soprattutto nel gruppo statale i cui bilanci hanno gravato in questi ultimi esercizi nell'ordine di centinaia di miliardi che si sono accumulati; navi che servono tutt'al più a portare a spasso nel mondo la bandiera italiana che ha bisogno di ben altre affermazioni per riavere quel prestigio che ha perso purtroppo nel dopoguerra. L'articolo 5, in collegamento con l'articolo 6, si presta, ahimè, a favoritismi; nè io credo che il CIPE, senza essere riuscito mai a programmare, anche se indirettamente, i settori industriali, abbia la possibilità e la capacità di programmare la costruzione di navi. Trovo poi pericoloso e restrittivo il contenuto dell'articolo 7 che stabilisce per le costruzioni navali, per le quali sia stata chiesta la concessione del contributo, che devono essere ultimate entro 24 mesi dall'inizio. Qui si parla di richiesta di contributo — non di concessione accordata che è ben altra cosa — e per di più in termini perentori nei quali non si tiene conto di eventuali scioperi dei quali il nostro paese ha, purtroppo anche nel campo della cantieristica, un *record* che si può definire internazionale, onorevole Ministro. Nè i nostri cantieri sono in condizione di costruire, come si faceva durante il periodo della guerra in Amercia, le famose *liberty*, cioè delle navi prefabbricate e poi all'ultimo momento, secondo le necessità, messe in mare. Si prevede invece nella legge che il termine possa venire prorogato solo per cause non imputabili al cantiere, ovvero per motivi di ordine tecnico relativi al tipo e alle caratteristiche della costruzione navale. Uno sciopero prolungato, magari per ragioni politiche, non dico sindacali, potrebbe far saltare il contributo e in conseguenza rendere il cantiere maggiormente indifeso di fronte a richieste di varia natura, politiche o magari anche sindacali.

Nè ci sembra persuasivo poi il testo dell'articolo 10, dove si parla di contributi per lavori diversi dalle nuove costruzioni navali. Anche qui il contributo è decrescente, mentre la spesa è inversamente proporzionale. Aggiungo, onorevole Ministro, che aver escluso i lavori per un ammontare inferiore ai 12, 15, 17 e 20 milioni, favorisce solo le grosse riparazioni, mentre ostacola quelle da eseguire su navi di piccolo e medio tonnellaggio, che svolgono un traffico fittissimo specie nel Mediterraneo.

Un rilievo merita la dizione dell'articolo relativo ai prezzi inferiori ai 12, 15, 17 e 20 milioni, mentre se mai si sarebbe dovuto parlare di importi. In un esatto linguaggio commerciale italiano non si dice: prezzo di una fattura, ma: importo di una fattura. Sono certo che l'onorevole Ministro, che è nato in Toscana, culla della lingua italiana, vorrà in qualche modo rivedere e correggere nella forma il citato articolo 10. È verissimo che la legge non porta il suo nome, bensì quello di un nostro carissimo amico, l'onorevole Lupis, il quale accoppia un misto di buon siciliano e di buon newyorkese, ma purtroppo l'italiano non mi sembra molto felice in questa dizione.

Per quanto riguarda poi il titolo secondo della legge, cioè incentivazioni delle iniziative di nuovi investimenti nelle imprese cantieristiche, non mi pare che il previsto contributo del 10 per cento sia tale da incoraggiare, specie nel settore privato, grandi iniziative perchè sono esclusi dal contributo i lavori compresi nel piano di ristrutturazione, per i quali era stato concesso il contributo di cui al titolo secondo della legge 8 gennaio 1968, n. 18. In materia di contributi alle imprese cantierisiche, sarebbe opportuno fare una netta distinzione fra cantieri attrezzati per la costruzione di navi per carichi secchi e cantieri che costruiscono navi per carichi liquidi che possono rag-

giungere — cosa da cui siamo molto lontani — 600-700.000 tonnellate, come avviene attualmente in Giappone.

Dobbiamo mirare non solo a renderci maggiormente indipendenti per il trasporto di carichi liquidi che sono in gran parte nelle mani incontrollabili di compagnie petrolifere straniere, ma altresì a potenziare quel tipo di naviglio di trasporto di carichi secchi che può essere utilizzato sulle grandi rotte per il trasporto dei cereali, dei materiali ferrosi e di altri prodotti, soprattutto nel Mediterraneo, con navi di medio tonnellaggio, per un tipo di traffico destinato a svilupparsi per gli auspicabili migliori rapporti fra l'Italia e i paesi del nord-Africa e del Medio Oriente. Anche per questa iniziativa i nuovi investimenti previsti in termini tassativi dall'articolo 15 per l'ultimazione dei lavori ci sembrano particolarmente restrittivi.

Gli altri articoli della legge non giustificano, contenendo disposizioni comuni e transitorie, soprattutto data la limitazione del tempo che mi sono imposto, di trattenercisi in modo particolare. La legge, lo riconosciamo, ha di per se stessa alcuni pregi, anche se le percentuali di incentivazione per le nuove costruzioni navali sono assai modeste in confronto agli oneri che deriveranno agli armatori italiani servendosi dei cantieri nazionali, non potendosi servire dei cantieri esteri. Anche per questo la legge, come la maggior parte delle leggi che ci sono state presentate in questi ultimi tempi, è incompleta e certamente non risolverà il problema affrontato dell'incremento della marina mercantile italiana, ostacolato in passato e anche al presente dalla volontà politica governativa i cui effetti negativi sono superiori per questa legge agli aiuti che lo Stato pone a disposizione degli armatori italiani. È una legge sanatoria, che non ci soddisfa, ma che tuttavia non respingiamo anche se i risultati saranno, come è facile presumere, assai modesti. (*Applausi dall'estrema destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Sema. Ne ha facoltà.

S E M A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, stiamo discutendo in Commissione e così pure alla Camera da alcuni mesi dei problemi della marineria. Lo facciamo con impegno, ciascuno dal proprio punto di vista alla ricerca per quanto possibile di orientamenti e di iniziative, di propositi comuni; lo stiamo discutendo però in un momento particolare, anche perchè possiamo dire che le questioni del mare, porti, traffici, cantieri, pesca hanno cominciato a diventare argomento di attenzione per l'opinione pubblica e non li trattano più soltanto pochi patiti dei problemi marinari o gli uomini politici e i sindacalisti di alcune zone, città e province, particolarmente legate alle attività marinare ed a quelle industriali connesse. Dobbiamo anche dire che la maggior attenzione deriva dal fatto che gravi tensioni e fatti nuovi hanno imposto questa maggiore sensibilità anche a chi non ne vuol prendere atto. I marittimi della Finmare sono in una situazione di preoccupazione e di lotta proprio perchè un progetto di legge governativo per la ristrutturazione delle linee di PIN li colpirebbe gravemente nelle condizioni di lavoro e nelle prospettive di occupazione. Centomila pescatori, da due mesi, premono alle porte della Camera e del Senato perchè vengano affrontati i loro problemi, quelli più grandi e quelli più piccoli immediati, ed intanto vengano eliminati gli errori che abbiamo commesso nei loro riguardi. I portuali sono nell'attesa che vengano affrontati i problemi del potenziamento e dell'ammodernamento dei nostri porti e del funzionamento degli organi di gestione. I lavoratori dei cantieri, quasi trentamila uomini tra operai, impiegati e tecnici, occupati direttamente negli stabilimenti, usciti dalle grandi lotte per il rinnovo contrattuale, sono presenti nelle loro rivendicazioni per gli orari, per gli ambienti di lavoro, per i salari, contro i lavori nocivi, contro gli infortuni, ma soprattutto per il potenziamento, la ristrutturazione, il miglioramento del funzionamento complessivo del nostro sistema cantieristico e dei singoli gruppi che lo compongono. Ha reso più drammatica l'attulità dei problemi della no-

stra crisi marinara il colera, che ha dimostrato che un settore così trascurato come quello della pesca, ove ferito gravemente da incurie o da improvvisazioni, può comportare danni difficilmente commisurabili ad intiere regioni, e di riflesso a tutta la vita della nostra economia.

Ultimo fatto, in ordine di tempo, quello della crisi energetica e della difficoltà artefatta dei rifornimenti di prodotti petroliferi per il riscaldamento, per l'industria, per i trasporti del nostro paese. È diventata ormai una verità acquisita che si tratta di crisi; noi comunisti diciamo che « la crisi delle nostre attività e dell'economia marittima sono un momento della complessiva crisi produttiva dell'economia che è da tempo aperta nel nostro paese e che si è via via aggravata e ci conduce ad uno stato di inferiorità e di arretramento del nostro paese, di emarginazione in cui a livello europeo e mondiale i paesi a strutture più deboli rischiano di far pagare pesantemente i prezzi delle difficoltà generali nel sistema capitalistico ». Della gravità della situazione e della necessità di radicali mutamenti di indirizzo si è reso conto più recentemente ancora il Presidente del Consiglio il quale a conclusione degli incontri dei quattro partiti che compongono l'attuale Governo di centro-sinistra, ha dichiarato che è nei propositi del Governo assegnare una funzione prioritaria, nell'inversione di rapporti tra consumi privati e consumi sociali, a tutta la questione dei trasporti; e quando si parla di trasporti è evidente che si deve interpretare anche il ruolo, il compito che nel complesso sistema del traffico nazionale hanno i trasporti marittimi.

Siamo un paese povero di materie prime, importiamo quasi tutto ciò che ci occorre, quindi il nostro movimento marittimo è uno di quelli che a livello mondiale ha toccato i vertici di aumento più elevato. È stata una esplosione, quella dei traffici marittimi italiani, dovuta anche al tipo di svilupno, contenendo disposizioni comuni e transitorie, soprattutto data la limitazione del tempo che abbiamo avuto in questi ultimi anni, che ha messo in crisi tutte le strutture direttamente interessate. A riconoscere questo dato di fatto non siamo più solo noi comunisti ed i lavoratori del settore e i loro sindacati, del partito od i compagni socialisti, ma i più attenti fra gli uomini politici di tutti i partiti, economisti, sindaci, presidenti di province, consigli e giunte regionali.

E si sono avute appunto iniziative nel corso dell'anno indette da sindacati, da regioni, da partiti politici, per sensibilizzare il Parlamento e il Governo. Perchè Parlamento e Governo possono, se animati da volontà politica precisa, mutare il tipo di sviluppo dei trasporti marittimi e delle attività connesse perchè questo settore si trova in particolari condizioni, costituito com'è, in parte assai notevole, da aziende ed enti di carattere pubblico, per cui più facile può essere un intervento. Pubblica è in gradissima parte la cantieristica nazionale; gran parte del settore portuale, nonostante le devastazioni e il saccheggio fatto dall'iniziatva privata, rimane ancora pubblico; al settore pubblico appartiene la flotta Finmare, anche se la percentuale da essa rappresentata è diminuita come quantità e come qualità, nel complesso della flotta nazionale; in gran parte appartiene al settore pubblico la nostra siderurgia e la naval-meccanica. Se a ciò aggiungiamo il fatto che abbiamo una flotta Sidermar di Stato, una flotta SNAM di Stato, che l'ENI ha una sua flotta, possiamo renderci conto di quanto agevolmente, volendolo, Parlamento e Governo possono stabilire, fissare, programmare organicamente, democraticamente e modernamente uno sviluppo coordinato ed armonico di tutti questi settori, e ciò nell'interesse generale del paese, della produzione, nell'abbassamento del livello dei prezzi e dei costi dell'approvvigionamento nazionale e anche — voglio aggiungere — in uno stimolo di tipo nuovo, interessante e forte per lo sviluppo del nostro Mezzogiorno, in definitiva per un modello di sviluppo diverso di tutto il paese.

Nella misura in cui abbiamo trascurato la politica marinara, la flotta, la cantieristica e i porti, abbiamo inflitto ancora un grave colpo al Mezzogiorno; questa mancanza di volontà politica ne ha rallentato e spesso

pregiudicato lo sviluppo. Invertire la rotta — frase che oggi è molto diffusa quando si parla di diverse questioni della nostra economia — è ormai indispensabile, ma senza un'azione fin d'ora coerente può diventare difficile e anche molto più costoso di quanto lo sarebbe stato se fosse stato fatto a tempo debito e in modo razionale, non solo, ma misure anche modeste che non siano già veramente innovatrici, possono pregiudicare l'efficacia di vere e proprie misure che ci auguriamo prossime.

Abbiamo avuto dunque una politica che per anni è stata piena di errori; lo riconosce autorevolmente e coraggiosamente il nostro Ministro della marina mercantile; errori gravi che si sono presentati attraverso continui episodi di frammentarietà, di disordine, di apparente o reale incapacità, con previsioni sballate e quindi disoneste, con calcoli risibili indegni di tecnici e di uomini politici.

In realtà siamo di fronte ad una crisi che per alcuni dei suoi aspetti si può definire disastrosa, catastrofica. La frammentazione degli interventi e il disordine poi non sono frutti di impreparazione: sono conseguenti e funzionali ad una determinata politica dietro la quale stanno potenti interessi di rapinatori di pubblico denaro, di imboscatori di risorse, di speculatori che intendono spendere il denaro del contribuente italiano a loro modo, che ricevono soldi dallo Stato, ma trattano male i lavoratori, i pescatori, i portuali, gli operai delle costruzioni navali e delle riparazioni, che mandano il loro denaro all'estero, che fanno innalzare sugli alberi delle loro navi le bandiere nigeriane, panamensi, nicaraguegne, ecc. Lo scandalo del ricorso alla « bandiera ombra » è tanto più grave se si pensa che questi armatori si sottraggono così al dovere di pagare le tasse in Italia; sottraendosi all'obbligo di rispettare leggi e contratti sindacali possono ricorrere ad equipaggi trattati male ed esposti ad ogni sorta di rischi. Questa politica disordinata finora seguita in materia dai vari governi ha corrisposto agli interessi dei più forti gruppi italiani e stranieri, ma non ha giovato nè al settore, nè al paese in generale.

Dall'altra parte stanno gli interessi dei lavoratori italiani, del popolo, di tutti i consumatori e dei contribuenti del nostro paese.

Invertire la rotta deve appunto significare scegliere fra quel quadro e quest'altro quadro, scegliere tra gli interessi di gruppi monopolistici sparuti ma potenti, italiani o stranieri, e gli interessi del popolo italiano, dei lavoratori in generale, dei lavoratori del settore in particolare.

Il Governo si deve dire, onorevole Ministro — in parte ce lo ha detto — che tipo di flotta vogliamo, che sistema portuale ci occorre, quale cantieristica è oggi necessaria, quale politica marinara in altre parole intende attuare in contrapposto a quella che finora abbiamo avuto e soprattutto con l'appoggio di quali forze.

Riteniamo sia necessaria una flotta efficiente, moderna, sufficiente, una cantieristica integrata, un sistema portuale articolato, razionale, democraticamente gestito. I nostri cantieri devono fornire la flotta di quanto è indispensabile per portarla a livello della tecnica internazionale, dei bisogni del paese, per spingere il nostro naviglio fino alla soglia dei 20 milioni di tonnellate e ad una produzione annua non inferiore ai 2 milioni di tonnellate di stazza lorda, in un piano che comprenda costruzioni di navi di ogni tipo e di tecnologia avanzata, di riparazioni, di utilizzazione coordinata e programmata in una visione che consenta di ottenere obiettivi concreti e livelli di sicurezza per i nostri traffici marittimi. In questa visione occorre tracciare per ogni ramo del settore un programma che si possa realzzare e contribuisca a realizzare indirizzi diversi della nostra economia e gli obiettivi dello sviluppo dell'economia del nostro Mezzogiorno per il quale anche con un intervento nel campo della marineria, della flotta e della cantieristica possiamo diminuire o tendere almeno ad abbassare il livello degli squilibri oggi esistenti.

Abbiamo discusso molte leggi e parecchie ne abbiamo varate di buone e meno buone. Riteniamo che le leggi che abbiamo discusso e le decine di altre leggi in materia che sono preannunciate e che in parte conosciamo

già, rappresentino la continuazione di una politica del passato, anche se non abbiamo difficoltà a dare atto al ministro Pieraccini di aver affrontato questa materia con una maggiore larghezza di idee, un più serio impegno, con una presenza costante ai dibattiti spesso noiosi, pignoleschi, puntigliosi che noi come Gruppo di opposizione portiamo innanzi in quest'Aula, in Commissione e alla Camera, e di aver voluto anche accettare nei limiti alcuni dei suggerimenti e dei miglioramenti che noi più abbondantemente avremmo voluto vedere accolti nel complesso delle leggi tuttora disorganiche. Qual è infatti la caratteristica delle leggi che abbiamo affrontato finora e che affrontiamo oggi? Si tratta di una legislazione, diciamo così, sparpagliata, dove non c'è programmazione oppure, se si vuole, dove si attua una programmazione del passato. Non possiamo nemmeno dire che in questo modo si somigli ad un Giano bifronte: somigliamo piuttosto ancora ad un Giano che ha gli occhi davanti tappati e che guarda solo indietro, al passato. Se volessimo controllare le centinaia di miliardi che abbiamo destinato a vario titolo in questi ultimi mesi ai tanti settori nei quali si compendia l'attività marittima vedremmo che almeno l'80 per cento e forse più di queste somme vanno a sanare vuoti lasciati da leggi incomplete del passato o da leggi cattive o addirittura da leggi che non sono state nè rifinanziate nè ripresentate.

In una situazione del genere, quando ci troviamo di fronte a dei fenomeni di incommensurabile portata nella vita dei popoli, dell'intera umanità, come si può programmare? Andiamo verso i 3 miliardi di tonnellate all'anno; l'Italia si avvia a superare largamente il 10 per cento di questo movimento mondiale, però la nostra flotta ne muove meno del 20 per cento per la parte in arrivo o in partenza dall'Italia. Nel mondo si stanno costruendo navi da 500.000 tonnellate: già ve ne sono due di 447.000. La cantieristica mondiale dispone di scali come quelli non soltanto del Giappone, ma della Svezia, della Norvegia, di paesi piccoli come la Danimarca o di paesi nuovi che non hanno mai avuto, se non in un lontano passato, una tradizione di mare; vi sono poi la Polonia, l'Unione Sovietica, vi è la Spagna, fino a poco fa quasi assente, vi è la Jugoslavia che costruisce barche anche per noi e alla quale noi forniamo motori, e così via. Si tratta di fenomeni di un'ampiezza tale per cui ogni minima alterazione, ogni minima variante nelle gigantesche misure che vengono adottate comporta delle conseguenze enormi non soltanto per i singoli paesi, ma per intere regioni continentali. Si veda ad esempio ciò che sta per succedere e che succederà nell'intera Europa occidentale in seguito alle nuove tensioni nel campo del rifornimento dei carburanti liquidi.

Il signor Girotti al convegno internazionale sulle comunicazioni, tenutosi a Genova nei giorni 8-13 ottobre di quest'anno, dichiarava: « La preoccupazione maggiore dei paesi europei nel settore dei trasporti marittimi è determinata dall'aumento delle importazioni degli Stati Uniti. Tale aumento si è già tradotto nei paesi europei in una minore disponibilità di greggio africano e quindi in una maggiore richiesta di capacità di trasporto in dipendenza del maggior ricorso alle fonti di approvvigionamento distanti, vedi golfo Persico ».

Questo significa che trenta, quaranta, cinquanta e più milioni di tonnellate di greggio dovranno essere dirottati da una parte degli oceani alla parte opposta, su rotte diverse, con nuove navi, nuovi bacini di attracco, nuovi ponti di scarico, nuove esigenze di riparazione e di piccola manutenzione, persino nuove possibilità di degasificazione che noi come paese di 8.000 chilometri di costa non siamo in grado di assicurare non a un natante di 240.000 tonnellate, ma nemmeno ad un piccolo vaporetto del tipo di quelli in uso nell'800.

Non citerò le varie leggi. Dirò soltanto che nel giro di pochi mesi o di settimane abbiamo dovuto legiferare per correggere leggi fatte poco tempo prima; basta pensare a ciò che è successo per il gasolio da fornire ai pescherecci! Ed anche a questo riguardo mi pare importante sottolineare quanto ha dichiarato l'onorevole Ministro ieri. Egli ha

detto: « sto combattento una difficilissima battaglia ». Lo sappiamo; lei si trova, onorevole Ministro, a dover combattere una ventennale inerzia che porta inevitabilmente oggi a dover rimuovere grossi ostacoli e resistenze gravi, oltre a quelli che l'attuale politica della lesina dell'onorevole La Malfa impone, tagliando anche là dove non si deve.

Parlando di cantieristica non potrei non pormi l'interrogativo di quanto siano responsabili, anche se in posizione subordinata, certi dirigenti dell'Italcantieri, della Fincantieri, dell'IRI, delle partecipazioni statali in genere e così via per risalire fino a ministri e governi. Come dimenticare certi tecnici che hanno diffuso ed imposto l'idea della necessità di tagliare i rami secchi, poi quella di liquidare una parte della cantieristica nazionale? Ma da dove attingevano i dati in base ai quali i traffici mondiali erano in recessione, i noli diminuivano e la costruzione di navi non aveva prospettive? Costoro erano dei bugiardi o degli incompetenti. Se incompetenti vanno allontanati dai posti di responsabilità, se bugiardi devono andare in galera perchè ciascuna di queste improvvisazioni è costata al paese centinaia di miliardi e le conseguenze di queste impostazioni comportano sconvolgimenti spesso irrevocabili.

Si veda ad esempio cosa è successo nella Liguria, uno dei tre poli del triangolo industriale. La regione ligure è quella che fra il 1961 e il 1971 ha registrato, insieme alla Val d'Aosta e alla Calabria, anche se per ragioni diverse, una diminuzione degli operai impiegati nel settore manifatturiero. Si guardi alla mia regione, il Friuli-Venezia Giulia, e a Trieste. Di fronte ad un certo sviluppo dell'occupazione industriale nella regione ed a Trieste, l'occupazione dei metalmeccanici è precipitata nel capoluogo regionale di 5.000 unità e di 4.000 soltanto nel settore IRI. Ecco la pianificazione CIPE del 1966, ecco il disastro della liquidazione del San Marco, ecco un disastro che ha travolto centinaia di piccole e medie aziende variamente collegate a quella attività trainante che è l'industria cantieristica!

Signor Ministro, molte volte si riconoscono errori del passato, spesso con coraggio, però si tende a diminuire le responsabilità. Ed allora si dice che degli errori del passato, dei danni alla nostra economia marittima eccetera siamo tutti responsabili sicchè tutti dobbiamo fare l'autocritica. No! Onorevole Presidente, noi comunisti non intendiamo farci l'autocritica sui problemi della marineria e della cantieristica. Noi possiamo avere compiuto degli errori, possiamo non essere stati tanto bravi quanto i lavoratori nell'intravvedere la necessità di una svolta nell'industria cantieristica e nelle attività marinare del paese; possiamo non aver colto tutto il valore delle indicazioni unitarie nazionali, di fondo, programmatiche che i lavoratori a Palermo, a Monfalcone, a Muggia, a Genova, a Trieste, a Livorno, a La Spezia, a Venezia venivano man mano, spesso con difficoltà, enucleando attraverso il dibattito sulle rivendicazioni immediate, sempre collegate ad una visione organica, nazionale dei problemi fondamentali.

Ma, onorevoli colleghi, noi abbiamo scoperto prima di altri che bisognava ampliare il contenuto e gli obiettivi di fondo delle rivendicazioni della FIOM; nel 1954 si poneva già l'esigenza del potenziamento dell'industria cantieristica italiana e lo si sosteneva respingendo le argomentazioni fasulle dell'IRI e del Governo, dei dirigenti della cantieristica e dei tecnici della nostra marineria. Le respingevano gli operai perchè conoscevano la realtà del settore, lavorando in Italia e spesso anche all'estero. Non solo, ma abbiamo lottato insieme con i compagni socialisti e con i lavoratori senza partito per dare uno sbocco unitario in generale a questa politica.

Il collega relatore ieri mi ha mosso una osservazione giusta che io accolgo: ha detto che nel mio intervento, quando parlavo del ruolo del mio partito, avevo dimenticato il contributo che anche i lavoratori cattolici, del suo partito, avevano dato alla lotta. Se ho dato questa impressione, voglio dire in Aula che sono incorso in uno sbaglio e che non era questo che intendevo dire; dico

un'altra cosa: all'unità fraterna degli operai comunisti, socialisti, cattolici e senza partito è corrisposta la nostra elaborazione, la nostra individuazione dei nuclei fondamentali e dei nodi da sciogliere nell'economia in generale e in quella marittima in particolare. Ma dove sono invece i documenti della Democrazia cristiana? In che cosa hanno contribuito gli uomini politici, i dirigenti, i parlamentari, i ministri della Democrazia cristiana, ad esporre una linea di politica marinara, sia pure diversa dalla nostra o da quella dei lavoratori? E per i porti e per i cantieri?

Onorevoli colleghi, non è un caso che alla discussione sui problemi della marineria la Democrazia cristiana è quasi assente, molto spesso ostentatamente. So che questo aggrava le difficoltà entro le quali si dibatte l'azione dell'attuale Ministro della marina mercantile; egli sa di avere in noi dei colleghi molte volte critici e pungenti, dei colleghi — e con noi tutta una forza politica — che non soltanto oggi, perchè svolgiamo una opposizione di tipo diverso nei riguardi di questo Governo, ma sempre abbiamo avuto la convinzione che la nostra iniziativa, l'azione dei lavoratori, le nostre proposte concrete e costruttive contribuiscono ad orientare l'opinione pubblica ed a modificare le situazioni. Anche in questo caso si deve riconoscere che abbiamo dato un contributo positivo di idee, di elaborazione e di proposte. Vogliamo sperare che il 1973, che si chiuderà tra poco, possa dirci veramente che errori ed improvvisazioni in politica marinara appartengono alle pagine vecchie. Apriamo il 1974 con una pagina nuova che non è bianca, ma piena di intenzioni, di idee e di lotte. Dovremo affrontare subito una grossa legge, quella per la ristrutturazione delle società di preminente interesse nazionale. È forse la prima tra le leggi previste per il settore nella quale, pur non rispecchiando la nostra posizione ed i tempi di soluzione che noi vorremmo per i problemi della flotta Finmare, c'è qualche cosa di nuovo, si intravvede la possibilità di traguardi diversi, da quelli tracciati nel passato, ma anche la volontà di operare concordemente. Questo è un fatto importante e è certo che per quella legge il dibattito sarà ancora più serrato, perchè si dovranno affrontare contemporaneamente questioni più estese, ma anche aspetti tecnici più particolari, misure immediate e provvedimenti di prospettiva.

Per la cantieristica, onorevole Presidente, mi permetterò di esporre alcuni dati statistici, che non sono confutabili e che sono alla base di qualsiasi valutazione obiettiva; e li riporto arrotondati.

Alla fine del 1973 il Lloyds Register of Shipping - Banca d'Italia registrava per la flotta mondiale naviglio per 290 milioni di tonnellate stazza lorda; fra la fine del 1972 e i primi mesi del 1973 erano già in esercizio 2 navi cisterniere da 447.000 tonnellate portata lorda e ne erano ordinate 2 da 500.000.

Il naviglio mondiale è aumentato nel corso dell'anno del 9,7 per cento; quello italiano solo dell'8,3 per cento. Giova ricordare che i traffici marittimi stanno avviandosi ai 3.000 milioni di tonnellate, essendosi registrato un aumento enorme nel movimento delle merci; per l'Italia addirittura questo movimento è stato notevolmente superiore al fenomeno che si è avuto in campo mondiale, per cui a maggior ragione si deve ritenere indispensabile aumentare e migliorare la nostra flotta, portarla ad un livello almeno del 100 per cento superiore all'attuale e per raggiungere questo obiettivo raddoppiare la capacità produttiva del nostro sistema cantieristico, che, lo ripeto, è nella stragrande maggioranza appartenente al settore pubblico.

Il naviglio registrato in Italia è di 8 milioni 867.000 tonnellate, vale a dire partecipa solo per il 3,1 per cento al totale mondiale e questa percentuale è in costante regresso.

L'onorevole Ministro ci ha confermato che si devono aggiungere a questa stima almeno ancora 1.200.000 tonnellate stazza lorda; nessuno più di noi può compiacersi di questa

conferma, anche se parlando di navi, della loro portata, ed in genere di flotte è più prudente attenersi ai dati relativi alle registrazioni (la differenza consiste appunto fra queste due misure).

Il volume dei nostri traffici marittimi è circa il 10 per cento di quello mondiale, per cui ancor maggiore è il divario e quindi la preoccupazione, se si considera che la nostra flotta non supera il 3,1 per cento di quella mondiale.

È opinone dei tecnici che non si dovrebbe stare al di sotto del 5 per cento se si vuole collocarci entri limiti di tollerabilità e di sicurezza, il che significa che al di sotto dei 15-16 milioni di tonnellate stazza lorda c'è insicurezza, pericolo, costi intollerabilmente crescenti.

Bisogna allora raddoppiare la nostra flotta e naturalmente raddoppiare il potenziale reale dei nostri cantieri. C'è anche un'altra via, in parte già battuta da alcuni nostri armatori: ordinare navi all'estero ed allora bisognerà spendere qualcosa come 250-400 miliardi di lire in valuta pregiata presso cantieri di costruzioni navali stranieri, mentre si logoreranno i nostri cantieri, si licenzieranno i nostri operai o non si rinnoveranno le nostre maestranze e si acutizzerà il disagio di economie come quella ligure e quella triestina, non solo, ma non si darà possibilità di accesso al processo produttivo a tanti giovani tecnici, laureati e ricercatori di cui una cantieristica moderna ha bisogno e si lascierà sconsolatamente inutilizzata un'altra fondamentale risorsa del nostro paese: i giovani che escono dalle nostre scuole superiori e dalle università. Dovranno emigrare e magari trovare un'occupazione in quei cantieri stranieri cui l'irresponsabile imprevidenza dei nostri passati governi ha offerto possibilità che ha negato ai nostri stabilimenti.

Tre altri elementi vanno tenuti in considerazione ancora in un raffronto della nostra marineria con altre situazioni.

I calcoli abbastanza esatti relativi al 1970 facevano ascendere al 70 per cento del totale mondiale le navi battenti bandiera ombra; è umiliante dover dire che la maggiore aliquota di queste navi appartiene ad armatori greci ed italiani! Far navigare bastimenti sotto queste bandiere significa esportare clandestinamente denaro (cioè lavoro) prodotto in Italia, non essere tenuti al rispetto di nessun controllo di lavoro, trattare i marittimi — anche marittimi italiani — come le ciurme delle galere medievali, frodare il fisco, mettersi al servizio per qualunque tipo di carico e per qualunque noleggiatore, trasportare oltre alle normali merci anche armi, tabacco, contrabbando di ogni genere. E sono magari quegli stessi armatori che hanno succhiato soldi del contribuente italiano attraverso una fruttuosa foresta di leggi, leggine, incentivi, facilitazioni, esenzioni, chiedono ancora magari chissà quali assicurazioni contro ogni tipo di rischio.

Già, perchè questi signori, che registrano a Panama perfino i loro lussuosi panfili, non vogliono correre rischi; è questa una categoria imprenditoriale che non ha tollerato mai, nel nostro paese, di esporsi al rischio che ogni impresa può correre! E come conseguenza di una linea errata per la flotta e per i cantieri la situazione qualitativa della nostra marineria è ancora più disastrosa di quella quantitativa.

Si assume di solito come elemento di questa valutazione qualitativa l'età di una nave: ebbene ecco i confronti per fasce di età:

Flotta	Mondiale	Italiana
Età:		
meno di 5 anni .	38,4 %	29,4 %
10 - 14 anni . .	16,3 %	19,5 %
15 - 19 anni . .	10,6 %	15 %
20 - 24 anni . .	4,6 %	7,2 %

Ogni commento guasterebbe, però tre considerazioni si devono fare:

— per le navi « molto » giovani, cioè sotto i cinque anni siamo di 9 punti sotto la media mondiale;

— per le navi di 10-14, 15-19, 20-24 anni siamo rispettivamente al di sopra di 3,2, 4,4 e 2,6 punti, cioè abbiamo più navi vecchie e vecchissime e meno navi giovani;

— considerato che fra navi ordinate, varate ed importate nel 1973 si arriva alla bellezza di oltre 80 milioni di tonnellate stazza lorda, fra due anni la flotta mondiale sarà composta per quasi un quarto del suo totale di navi con meno di due o al massimo di tre anni!

Altro che competitività in senso puramente aziendalistico! Si compiaccia l'onorevole La Malfa di prendere in considerazione quanto viene a costare alla nazione una flotta vecchia, quindi più lenta, meno economica, meno efficiente e raffronti ancora questo elemento con il fatto che l'Italia, paese quasi privo di materie prime, deve importare via mare praticamente tutto il suo fabbisogno di combustibili, di minerali, di semilavorati, eccetera. Qualche matto potrebbe anche osservare: ma è meglio che sia così, dato che la nostra flotta trasporta solo il 14 per cento in importazione e il 15,28 per cento in esportazione dei carichi liquidi e rispettivamente il 32,29 per cento e il 26,2 dei carichi secchi dell'intero volume dei nostri traffici marittimi.

Ma sarebbe appunto l'idea di un matto, che non tiene conto di quanto a sua volta questo squilibrio costi al paese non solo in termini di saldo negativo della bilancia dei trasporti (circa 100 miliardi nel 1973 in valuta pregiata), ma anche della insicurezza, dell'aleatorietà dell'esser soggetti per l'intera economia nazionale agli strumenti pressanti di manovre ingulatrice di cui vengono così a disporre paesi, armatori, importatori stranieri e compagnie produttrici e trasportatrici di combustibili liquidi, solidi o gassosi. Ne sappiamo tutti ora qualcosa degli effetti che può avere il dirottamento di qualche decina di grosse petroliere destinate al nostro riscaldamento o alla nostra industria.

La nostra cantieristica, dopo il 1970, cioè dopo la legge che faceva confluire anche i cantieri navali del Tirreno e riuniti nella grande famiglia della Fincantieri, è una cantieristica appartenente al settore pubblico, che rappresenta la grande parte del potenziale di costruzioni navali, di grosse riparazioni e trasformazioni, nonchè di costruzioni speciali: l'Italcantieri a Trieste, Monfalcone in Liguria, i Cantieri Riuniti a Genova, Riva Trigoso, Ancona, Palermo, il Muggiano, l'Orlando, il cantiere di Castellammare, la SBN, il cantiere di Taranto, San Marco Arsenale di Trieste. Inoltre il cantiere Breda di Venezia ed i cantieri Alto Adriatico di Trieste, pur non essendo del settore pubblico, sono largamente finanziati con denaro pubblico, in posizione di maggioranza, ritengo, quello della Breda, in posizione di minoranza azionaria quello del cantiere Alto Adriatico, ma in maggioranza reale per quello che riguarda la quantità di denaro con cui si è esposta la finanziaria Friuli, cioè il settore pubblico nei riguardi di questo piccolo ma non inefficiente cantiere privato.

Ora questa nostra cantieristica ha un carico d'ordine di 1.967.000 tonnellate più 800.000 tonnellate in conto proprio, il che fa supporre che questo tonnellaggio sia già venduto se non in buona parte già pagato. Ciononostante il fatturato è diminuito nel corso del 1972 in confronto del 1971 da 272,5 miliardi a 224,8 miliardi. Eppure un buon terzo delle nostre commesse sono destinate all'estero. Ciò fa onore ai nostri cantieri, ciò significa che non siamo gli ultimi del mondo, ciò significa che non è necessario piangere per i successi del Giappone oppure piatire accordi perchè il Giappone rinunci ad essere bravo, a costruire bene e presto con pochi soldi delle grandi navi. Bisogna prendere invece delle altre misure. Il Giappone 23 anni fa come paese costruttore di navi praticamente non esisteva; come grande paese costruttore di navi è nato in quest'ultimo ventennio o meglio negli ultimi quindici anni. Quando il Giappone non aveva ancora ripreso, dopo la guerra, a costruire navi o quasi, l'Europa da sola costruiva l'85 per cento delle navi dell'intera flotta mondiale, e l'Italia aveva la sua parte. La percentuale della cantieristica europea è però diminuita e si prevede che di-

minuirà ancora, come quella italiana, ed è naturale. Ma invece di meravigliarci di questo miracolo giapponese, guardiamo in che cosa esso consiste. Noi abbiamo sempre detto che l'industria cantieristica non è solo un'attività trainante, ma è l'ultimo anello di una catena di montaggio che finisce in mare e che comincia all'università, negli istituti di ricerca. Lo Stato giapponese finanzia totalmente il più grande istituto di ricerche del mondo per le costruzioni navali che dispone di 1.200 ricercatori. Su quanti ricercatori può contare lei, onorevole Ministro, attualmente per avere un appoggio nella sua difficile battaglia? Sono stati destinati negli ultimi quattro o cinque anni in Giappone centinaia, migliaia di miliardi solo per studiare leghe metalliche, di saldatura, effetti da vibrazioni e sollecitazioni eccetera. Sapete, onorevoli colleghi, quanto destiniamo noi alla nostra cantieristica? Ve lo dico subito; certamente lo sapete, ma permettetemi di dirlo ugualmente: nel 1972, su un totale di investimenti di 1.526,6 miliardi, ai cantieri andarono 10,9 miliardi, cioè lo 0,71 per cento, meno dell'1 per cento quindi. Per le autostrade però sono stati destinati 174,8 miliardi, cioè l'11 per cento. Le previsioni del 1973 sono del seguente ordine di grandezze: 1.883 miliardi complessivamente: per i cantieri 15 miliardi, cioè lo 0,78 per cento; per le autostrade ancora, nonostante tutte le polemiche, 197 miliardi; per i trasporti marittimi nel 1971 abbiamo dato 9,4 miliardi.

Le partecipazioni statali, in base alla relazione programmatica di quel Ministero per gli anni 1972-75, prevedono: 1.669 miliardi per la siderurgia, 2.016 per le telecomunicazioni, 26 per la cantieristica, cioè lo 0,68 per cento, meno di quello che abbiamo destinato nel 1972, nel 1973, nel 1963-68 e in qualunque quinquennio precedente della storia italiana.

Come volete aiutare questo povero Ministro nella sua battaglia? Con le improvvisazioni dell'onorevole La Malfa? Con qualche battuta povera di spirito e densa di cattivi auguri? Bisogna cambiare rotta, ma bisogna cominciare a farlo in quest'Aula e nell'altro ramo del Parlamento. Bisogna lavorare insieme. Lasciamo da parte le responsabilità del passato che certamente pesano sui precedenti governi, mentre si parla dell'avvenire, ma vogliamo sapere cosa si intende fare.

Ho apprezzato la relazione che ci ha presentato il collega Pacini, una relazione serena, tranquilla e onesta. Mi permetta di dirle, però, senatore Pacini, che, pur cogliendo molte delle idee nuove che fermentano nel settore e nella vita politica del paese, è una relazione che ci aiuta a chiudere il libro del passato, o meglio vorrebbe farci scivolare sull'accettazione *pro bono pacis*, dato che siamo sotto Natale, di cose che non possiamo accettare, di soluzioni che crediamo inadeguate. Non sentiamo ancora le prospettive e se, dopo sentita quella relazione, torno a rileggermi, onorevole Ministro, la relazione dell'IRI nella parte che riguarda i cantieri, trovo dati molti dei quali ho citato, ma trovo anche che fra le cause del dissesto o del disavanzo di più di 13 miliardi per lo scorso anno, si pone da parte dei dirigenti di quell'ente l'assenteismo notevole, si dice specialmente nel cantiere di Trieste; si pone anche il peso derivante dal non completo inserimento ancora degli ex cantieri navali del Tirreno e riuniti e della perdita derivante dalla liquidazione del cantiere San Marco. Avete capito come fanno questi tecnici; il cantiere va male, perchè abbiamo voluto lasciarlo deperire e poi liquidare, e poi la colpa è degli operai che sono assenteisti! Come ha fatto allora questa nostra cantieristica che riesce, nonostante la decisione del CIPE di portarla a 500 mila tonnellate, a varcare la soglia del milione di tonnellate varate?

È una cantieristica che nel suo complesso è vecchia. Ce lo doveva dire, l'onorevole relatore. È vero che noi abbiamo due cantieri sui quali ha operato un certo ammodernamento, un certo potenziamento, Sestri e Monfalcone, ma il resto non è stato rinnovato, non è stato ammodernato. Ma anche i criteri dell'ammodernamento di un cantiere non si misurano solo sulla lunghezza di uno scalo, sulla capacità di portata di un bacino,

sull'altezza della gru. Tutto questo non vale niente se su luogo di lavoro non si creano condizioni umane, civili per tutti gli operai. Il nostro cantiere più moderno, quello di Monfalcone, è, dopo l'Italsider di Taranto, lo stabilimento delle partecipazioni statali nel quale si è avuto il più impressionante numero di infortuni mortali. Altro che assenteismo! Questo i direttori dell'IRI non lo dicono, questo non sanno affrontarlo. Quando gli operai scioperano contro gli infortuni e chiedono un comitato antinfortunistico, la direzione non sa comprendere e preferisce lotte lunghe e costose; ed allora abbiamo migliaia di infortuni ogni anno, e parecchi mortali, abbiamo migliaia di casi di intossicazione da gas, da vernici, sempre sotto l'assillo di dirigenti e di tecnici che vogliono spremere l'operaio al di là di ogni limite, con ritmi infernali in ambienti che li disumanizzano. E ciò perchè l'Italcantieri e il Governo, liquidando alcuni cantieri non hanno avuto una visione generale di rinnovamento dei processi produttivi utilizzando tecniche nuove, tecnologie avanzate, metodi moderni di programmazione e di lavoro.

In questa situazione triste noi discutiamo la proposta di legge detta per la cantieristica, ma che in realtà è un provvedimento inadatto, insufficiente e, come riconoscono Governo e relatore, fatto sotto l'assillo dello stato di necessità, cioè nelle condizioni peggiori per legiferare bene. Questa legge noi non la possiamo votare, onorevole Ministro; non è un atto di ostilità alla sua volontà di rinnovare; sentiamo il dovere di fronte al Parlamento, di fronte al paese di affermare anche in questo modo che una legge su un settore, come quello della cantieristica, che non sia capace oggi di collegarsi alle esigenze della nostra marina e dei traffici, non può avere il nostro voto. Avremmo preferito qualche altra soluzione che desse magari i miliardi che si dovevano dare e non se ne parlasse più, ma non si scegliesse un modello che può pregiudicare valide soluzioni che si impongono con urgenza. Solo così forse, chiuso un libro scandalosamente fallimentare, ci si poteva augurare che con l'anno nuovo cominciasse a splendere il sole dell'avvenire sui nostri cantieri, ora che il Ministro è un socialista. Questo è l'augurio che noi facciamo ed è questo l'impegno che prendiamo come comunisti.

Sento quasi di dover chiedere scusa per la passione che noi poniamo in questo problema. Ma noi abbiamo vissuto tutte le lotte dei lavoratori del settore; personalmente, come vecchio sindacalista della gloriosa FIOM, mi sento sempre, in questo e in qualunque luogo, non più come dirigente sindacale, sinceramente grato a quei lavoratori dai quali ho imparato come si lavora, come si studia, come si programma, come si è comunisti e italiani, come si è membri di una grande classe operaia con una visione generale, umana e universale. Questo ho imparato da quei lavoratori e non posso dimenticare mai i compagni che sono morti sfracellati in una stiva o stritolati da una lamiera, anche quelli, caro collega Pacini, che portavano lo stesso scudo crociato che porta lei, ma che sono tutti sul lavoro e nella società miei e suoi fratelli e per i quali noi tutti in primo luogo dobbiamo lavorare. (*Applausi dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

Presentazione di disegno di legge

T O G N I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T O G N I , *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1973, numero 796, concernente la gestione dei servizi di radiodiffusione circolare, di televisione circolare, di telediffusione su filo e di radiofotografia circolare per il periodo 1° gennaio-30 aprile 1974 » (1441).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro delle poste e delle telecomunicazioni della presentazione del predetto disegno di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Basadonna. Ne ha facoltà.

B A S A D O N N A . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, mi limito a brevi, sintetiche osservazioni su questa legge che è stata oggetto di attenta analisi nell'altro ramo del Parlamento da parte del Gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale, analisi integrata stamane dall'ampio, costruttivo, documentato esame critico effettuato dal senatore Bonino. Da questo esame sono emerse le manchevolezze e le insufficienze di questa legge, non certo felice, che la relegano al ruolo di provvidenza sanatoria, come ha detto il senatore Bonino, destinata ad assicurare ancora per un lustro la sopravvivenza del settore cantieristico, un settore industriale che attraversa una fase alquanto difficile, di prospettive dubbie, per un complesso di motivi che è stato già ampiamente analizzato dall'oratore che mi ha preceduto e tra i quali va compreso il ritardo con cui questo disegno di legge giunge all'approvazione. Sono passati quasi due anni da quando la legge n. 19 è scaduta, il 13 dicembre 1971, ed è bastato questo periodo di vacanza degli incentivi per aggravare la crisi del settore, anche se le aziende erano in attesa delle sovvenzioni e di esse hanno tenuto conto nei contratti di nuove costruzioni.

Ne sono stati danneggiati i cantieri di riparazione che operano con contratti a breve termine e che, non essendo in condizione di fronteggiare con i propri costi la concorrenza, si sono visti costretti a rinunziare a molte occasioni di lavoro. Si pensi che a Napoli, tra commesse perdute in conseguenza del panico determinato dal colera, che ha dirottato verso altri approdi alcune navi bisognose di riparazione, e quelle a cui si è dovuto rinunziare per insufficienza competitiva, il giro di affari nel settore cantieristico è risultato ridotto di oltre 5 miliardi quest'anno, cifra certo non molto elevata ma che, aggiunta alle altre perdite dipendenti dalle carenze del porto in fase di ulteriore aggravamento, ha reso ancora più problematica la situazione degli operatori economici dello scalo.

Per quanto riguarda l'occupazione operaia il ritardo della legge ha determinato qualche flessione particolarmente dannosa per Napoli dove il settore delle riparazioni navali, che gode di un eccezionale accreditamento, costituisce una delle più importanti attività industriali della città, nella quale sono occupate 3.000 unità specializzate comprese quelle impiegate nelle aziende collaterali in gran parte operanti nello scalo, senza tener conto di quelle relative alle industrie a monte che sono estranee all'ambito del porto.

Nell'intero paese il settore, come è noto, impiega oltre 25.000 unità che si avvalgono di un potenziale solo parzialmente valido affidato a 25 bacini in muratura e a 10 bacini galleggianti, del tutto sperequati rispetto al fabbisogno di una flotta in fase di sviluppo e alle prospettive connesse alla posizione geografica della penisola che si potrebbero giudicare ottime se non fossero insidiate da un'attiva concorrenza di altri paesi del Mediterraneo, come ha osservato il senatore Pacini nella sua lucida e ampia relazione.

Se mi è consentito, signor Ministro, vorrei ricordare a questo proposito che fin dal 27 ottobre 1969, con la legge n. 810, è stata decisa e parzialmente finanziata la realizzazione del bacino per navi di grosso tonnellaggio a Napoli, Genova, Trieste, Palermo e Livorno. Se si eccettua il bacino di Livorno, non sembra che quelli previsti nelle altre città, compresa Genova, abbiano camminato molto sulla strada della realizzazione. Ma a Napoli siamo ancora alla scelta ubicazionale e dimensionale per questo nuovo manufatto, sebbene per costruirlo e per gestirlo sia stato da tempo costituito un apposito consorzio.

Eppure sono trascorsi quattro anni durante i quali gli enti locali si sono pronunziati in merito più di una volta, sono corsi fiumi di inchiostro, le polemiche hanno coinvolto operatori economici, sindacati, partiti politici, ordini professionali, sono stati in-

terrogati esperti di fama internazionale: e ancora non si è giunti ad una soluzione definitiva.

Secondo alcuni, l'ubicazione ottimale per il superbacino sarebbe nella zona a levante del porto dove, a questo fine, occorrerebbe costruire una nuova darsena. Ma siccome per questa opera è prevista una spesa dell'ordine di 70-80 miliardi e per completare il finanziamento del bacino necessitano altri 10-12 miliardi, anche se si ridurranno un poco le dimensioni che furono originariamente indicate, se si adotta questa soluzione penso che l'attesa per il superbacino sarà molto lunga.

Eppure questo manufatto è oltremodo necessario per completare l'organizzazione cantieristica del porto di Napoli e per soddisfare le esigenze che suggerirono la legge n. 810 e che recenti avvenimenti hanno reso ancora più indilazionabili.

Arrivati a questo punto penso che il Ministro della marina mercantile — al quale, se me lo consente, vorrei ricordare che ha visitato tutti i maggiori porti italiani ad eccezione di quello di Napoli — dovrebbe intervenire, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, affinchè finalmente si giunga ad una soluzione qualsiasi, ma ci si giunga. Non possiamo continuare a fare soltanto chiacchiere dopo quattro anni: occorre arrivare ai fatti concreti.

Non posso fare a meno poi di ricordare che la Camera ha varato una legge per una spesa di 38 miliardi destinata ad integrare le occorrenze relative alla costruzione dei superbacini di Genova, Livorno e Trieste; di Napoli però non si parla, come se questa opera non si dovesse più realizzare.

A questo fine penso che potrà favorevolmente concorrere l'istituzione del consorzio autonomo del porto che doveva sostituire l'ente autonomo la cui esistenza viene a scadere entro il 1973. Ma ormai quest'anno volge al termine senza che il nuovo ente sia nato, malgrado tutte le promesse in proposito da parte del Ministro.

Non ci resta che augurarci che non passino troppi mesi del 1974 perchè il consorzio diventi un fatto operativo.

Ritornando al disegno di legge in esame va subito sottolineato che si tratta di un provvedimento destinato a sistemare la situazione che si riferisce prevalentemente ad attività passate e in misura assai minore a quelle in prospettiva.

In queste condizioni avremmo anche rinunziato a tentare, attraverso proposte di emendamenti, una modifica del testo per evitare il prolungamento dell'*iter* parlamentare del provvedimento se il disegno di legge non presentasse, come ha dimostrato il senatore Bonino, delle manchevolezze assolutamente inaccettabili. Ne deriverà un danno, un danno che assume proporzioni vistose in certi centri, come Napoli, nei quali le attività portuali, anche se in progressivo logoramento, costituiscono tuttora uno dei pilastri dell'economia. Peraltro il provvedimento predisposto dal precedente Governo non risulta, a nostro avviso, rispondente alle effettive attuali esigenze del settore: costituisce un intervento episodico, accanto a quello del credito navale, accanto a quello della sistemazione debitoria dello Stato nei confronti delle società assuntrici dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale con i quali è stato riaperto in quest'Aula il discorso sulla politica marinara pochi giorni or sono.

Anche questo provvedimento, come gli altri che l'hanno preceduto, non può proficuamente operare se non nel quadro di una politica marinara su nuove basi che affronti organicamente tutti i problemi del settore, come ha detto il senatore Bonino, da quello dell'aggiornamento della flotta a quello del riassetto delle strutture aziendali a quello dell'adeguamento della materia dei contributi e delle sovvenzioni statali a quello dell'espansione e della riorganizzazione giuridico-amministrativa dei porti a quello del rinnnovamento del sistema dei cantieri per la costruzione e la riparazione delle navi, avendo presente l'obiettivo dell'inserimento dell'attività marittima nella politica generale dei trasporti e l'esigenza dello sviluppo economico del paese.

Questo strumento di intervento non è da ritenersi il più idoneo per portare il nostro

potenziale cantieristico a un sufficiente livello di competitività tale da fronteggiare la concorrenza dei paesi stranieri che, secondo fondate previsioni, risulterà sempre maggiore in una prospettiva prossima.

Se non si realizza in tempo l'aggiornamento del settore e la messa a punto del potenziale secondo le esigenze delle flotte moderne si corre il pericolo di perpetuare l'attuale sistema di contributo alla produzione con conseguenze del tutto negative. D'altra parte l'obiettivo della competitività non potrà conseguirsi se non influenzando tutti i fattori che concorrono alla formazione del costo e cioè, oltre al livello tecnologico degli impianti, la mano d'opera che incide per il 30 per cento nonchè, trattandosi di un'industria di montaggio, i prodotti di altri settori industriali di base fondamentali per lo sviluppo economico del paese, nei quali stentiamo a mantenere il passo con i paesi più evoluti e in particolar modo col Giappone che in questo campo, per il primato raggiunto, si è avvalso proprio di quel livello tecnologico di cui ha parlato così ampiamente il senatore Sema, oltre che naturalmente della più bassa remunerazione della mano d'opera che è insuperabile per capacità di sacrificio; mentre, per quanto ci riguarda, il fenomeno dell'assenteismo, che c'è anche se può essere giustificato specie nel settore delle riparazioni e che si verifica a volte anche al di fuori del controllo e delle indicazioni dei sindacati, ha arrecato alle aziende dei danni assai elevati, spesso maggiori di quelli che negli stessi casi vengono arrecati ad altri settori per le specifiche esigenze di quello cantieristico, come ha rilevato anche il senatore Bonino.

Bisogna altresì considerare il notevole aumento del costo dei materiali con ordinazioni assunte a prezzi bloccati, l'onere finanziario connesso nei ritardati pagamenti dei contributi di legge, l'insufficiente operatività del credito navale, la perdita sui cambi e così via.

Non siamo neanche d'accordo sui criteri che verranno adottati nell'erogazione dei contributi ai quali dovrebbe essere affidato l'obiettivo di portare a livello competitivo il potenziale cantieristico in grado di raggiungere questo requisito. A nostro avviso andrebbero favoriti di meno gli impianti che stanno per raggiungere questo livello attraverso l'impiego di metodi organizzativi di avanguardia e programmi di lavoro specializzato e più invece gli impianti medi e piccoli, specie nel Mezzogiorno, suscettibili di favorevole espansione. Anche questo problema dovrà essere affrontato e approfondito quando verrà presentato il piano di sviluppo cantieristico da parte del Governo entro il termine stabilito espressamente dalla presente legge in adempimento all'impegno assunto con l'articolo 14 della legge stessa. In quella occasione verranno rivalutate, ci auguriamo, le prospettive del settore connesse alle esigenze della ristrutturazione della flotta in dipendenza del livello di obsolescenza delle navi impiegate, della convenienza di ridurre l'attuale aliquota dei trasporti passeggeri a favore delle merci, di utilizzare il naviglio oceanico più valido per la destinazione croceristica, di integrare l'insufficiente tonnellaggio di navi cisterniere, mineraliere, per carichi alla rinfusa, porta *containers*, porta chiatte e soprattutto di naviglio da carico che interessa l'importazione e l'esportazione, che per oltre il 60 per cento passa per i nostri porti.

Se vi saranno sufficienti disponibilità finanziarie, il che è alquanto dubbio, se verrà svolta un'adeguata politica nel settore marittimo, il che sembra essere nei propositi dell'attuale Ministro della marina mercantile, si potrebbe raggiungere una congrua espansione del settore che, anche se contenuta nello spazio consentito dagli impegni comunitari in materia, spazio alquanto limitato, potrebbe restituire al nostro paese quel livello che è necessario per risolvere il problema del *deficit* della bilancia dei noli, per raggiungere quell'autonomia nel settore dei trasporti marittimi di cui mai come in questo momento si è sentita più drammaticamente la mancanza.

In base alle richieste connesse alle esigenze di ristrutturazione della nostra flotta e di quelle provenienti dai paesi esteri, sulla cui portata esistono pareri fortemente di-

scordi e che perciò va valutata con ogni cautela, si potrà procedere ad un adeguato dosaggio dell'incremento del potenziale e ad una razionale impostazione dei programmi di lavorazione, tenendo presente che, per il momento, il livello produttivo è inferiore ad un milione di tonnellate annue e costituisce un'aliquota limitata del potenziale che potrebbe assicurare una produzione notevolmente maggiore di un milione e mezzo di tonnellate.

Ma il discorso sul problema della cantieristica è soltanto aperto ed è destinato ad essere approfondito quando verrà discusso il piano previsto dalla legge. Malgrado i dubbi e le riserve, siamo indotti a dare la nostra approvazione a questa legge, convinti della esigenza che si deve venire incontro con ogni urgenza a questo fondamentale settore industriale, nella speranza che venga avviata un'adeguata politica di interventi che restituisca alla nostra bandiera sui mari una presenza degna del suo passato e della sua gloriosa tradizione. Grazie. (*Applausi dall'estrema destra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Gattoni. Poichè non è presente, lo dichiaro decaduto dalla facoltà di parlare.

È iscritto a parlare il senatore Avezzano Comes. Ne ha facoltà.

AVEZZANO COMES. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, il 31 dicembre 1971 è scaduta la legge 4 gennaio 1968, n. 19, che ha recato provvidenze varie a favore dell'industria cantieristica navale nazionale e cioè misure di sostegno per la costruzione di nuove unità e per la esecuzione di lavori su navi in esercizio, nonchè incentivi per il riassetto strutturale ed organizzativo dei cantieri navali e per la conversione ad altra attività industriale di quelli che si fossero trovati in posizione di competitività marginale.

L'impostazione della suddetta legge si uniformò ad alcuni orientamenti espressi dagli organi comunitari in materia di aiuti alla costruzione navale e tenne, altresì, presenti le indicazioni formulate dalla Commissione interministeriale Caron che era stata incaricata dal CIPE di effettuare una approfondita indagine sulla situazione della cantieristica nazionale, sulle prospettive future e sui rimedi a lungo e medio termine da adottare per superare le difficoltà del settore.

Il nuovo progetto di legge mantiene l'intervento statale per il quinquennio 1972-76 impostato su un sistema diverso da quello considerato dalla citata legge n. 19, sulla base degli orientamenti risultanti dalla direttiva comunitaria di aiuto alla costruzione navale perfezionata nel luglio del 1972. Infatti, sia per quanto attiene alla durata della validità del provvedimento che per quanto attiene alle misure percentuali di aiuto, gli stessi organi comunitari hanno riscontrato la necessità di un trattamento di eccezione per i cantieri italiani, come emerge del resto formalmente dal testo della proposta di direttiva comunitaria e dalle dichiarazioni a questa annesse.

Allo stato attuale, l'industria cantieristica nazionale, pur con i progressi realizzati in sede organizzativa e tecnica, non ha ancora risolto tutti i problemi che sotto tale profilo condizionano il raggiungimento di una stabile posizione competitiva. Inoltre, l'aumento notevolmente elevato del costo globale della costruzione navale, intervento in tempi relativamente brevi e tuttora in corso, ha impedito il pieno raggiungimento dei risultati previsti, per la concomitanza anche di cause diverse tra le quali le note prolungate sospensioni del lavoro.

D'altra parte non può essere ignorato il constatato intervento di sostegno e di incentivazione tuttora esistente in tutti i paesi costruttori di navi, anche in preminente o avanzata posizione di competitività, con misure che si sono rivelate distorsive della concorrenza e che accentuano le difficoltà dei cantieri italiani. In particolare la posizione e le prospettive dell'industria italiana non possono essere avulse dal contesto europeo del settore, che è minacciato da continue iniziative di creazione di nuovi cantieri giapponesi per la costruzione di unità di grosso tonnellaggio.

A proposito dell'industria giapponese devo aggiungere a quello che ha detto il colle-

ga Sema che non sono certamente solo i mille ricercatori, che naturalmente noi non abbiamo, quelli che avvantaggiano l'industria cantieristica giapponese. C'è una ragione molto più seria e più grave: la esiguità dei salari dei lavoratori giapponesi, che ha causato ciò che sta succedendo in tutto il mondo.

S E M A . Quanto incide il lavoro di un cantiere su una nave?

A V E Z Z A N O C O M E S . Collega Sema, ho detto che si tratta di una causa complementare, che certamente non è la sola. Ho citato appunto il prezzo del lavoro perchè i giapponesi pagano dei salari molto modesti, forse i più modesti di tutto il mondo.

B A C I C C H I . La differenza è del 28 per cento.

B O N I N O . Anche i materiali impiegati comportano un costo di manodopera: tutto è costo di manodopera!

A V E Z Z A N O C O M E S . Voglio dire che tra gli elementi di vantaggio per l'industria giapponese c'è anche quello dei bassi salari. Non vorrei essere frainteso: io stigmatizzo il fatto che il Giappone paga poco. Comunque tale situazione, che, secondo apprezzamenti di qualificate fonti informative, potrebbe condurre l'industria giapponese a dominare gran parte della produzione delle grandi unità, esige un tempestivo adeguamento della capacità produttiva ai fini di uno stabile assetto competitivo attraverso la sua razionalizzazione su un piano di avanzata tecnologia.

In tal senso si muove la suddetta direttiva comunitaria di sostegno dell'industria cantieristica nella quale, al pari delle misure e forme di aiuto autorizzate, assume rilievo il compito demandato agli organi comunitari, con la collaborazione degli Stati membri ed aderenti, di esaminare l'evoluzione dell'offerta e della domanda sul piano internazionale. Del resto gli aiuti autorizzati dalla direttiva trovano espressa giustificazione nella opportunità di facilitare il prosieguo degli sforzi particolari che ancora devono essere effettuati dai cantieri nel campo della ristrutturazione, sforzi resi più difficili dal deterioramento dei risultati finanziari per effetto delle perduranti distorsioni della concorrenza sul mercato internazionale; in particolare, poi, la direttiva, autorizzando maggiori aiuti per l'industria italiana, ha posto la condizione, tra l'altro, che sia attuato un programma di riassetto del settore che conduca questo entro il 1976 ad un livello di sufficiente competitività sul piano europeo.

Il precedente programma ha avuto la sua più importante applicazione nelle attività inquadrate ed organizzate nel gruppo Fincantieri; esso previde, in sintesi, la separazione fra la costruzione navale e le altre attività industriali anche se affini, la concentrazione nella creata società Italcantieri dei maggiori stabilimenti di costruzione, la cessazione dell'attività di costruzione nel grande cantiere San Marco di Trieste, la costruzione in questa città di un impianto per la produzione di motori *Diesel* marini con assorbimento delle analoghe produzioni dei 3 centri operativi dell'Ansaldo di Genova, dei cantieri riuniti dell'Adriatico di Trieste e della FIAT.

Le iniziative concernenti gli impegni di maggior rilievo in un ulteriore programma di riassetto costituiscono materia di studio di una commissione interministeriale per il piano dei cantieri navali istituita dal CIPE nell'ottobre 1971 presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica.

La situazione di difficoltà per i molti problemi che vanno affrontati e risolti per l'attività di costruzione navale si riscontra anche in quella dei lavori diversi; in tale settore, che risente notevolmente della mancanza del traffico di transito nel Mediterraneo, la concorrenza dei paesi terzi si accentua sempre più, sorretta anche da interventi di sostegno, mentre gravi carenze di struttura limitano le possibilità operative delle imprese italiane, tanto che in alcuni casi anche le navi nazionali di grande tonnellaggio sono costrette a rivolgersi all'industria straniera.

Da quanto precede deriva l'esigenza di mantenere ancora per l'arco di un quinquennio il pubblico intervento articolato sia nel senso del sostegno alla produzione sia in

quello dell'incentivazione di iniziative atte a portare l'intero settore su livelli di funzionalità e di sufficiente competitività.

Il predisposto disegno di legge tiene conto delle esposte esigenze e mira al raggiungimento delle finalità indicate attraverso un meccanismo che si uniforma agli orientamenti comunitari e semplifica le procedure di applicazione della precedente legge n. 19 del 1968, cercando di realizzare un funzionale assetto del settore per non frustrare gli sforzi finora a tal fine effettuati, avuto anche riguardo alle implicazioni inerenti all'occupazione lavorativa diretta ed indiretta che è connessa all'attività cantieristica.

I risultati conseguiti in applicazione della legge 4 gennaio 1968, n. 19, possono essere sinteticamente espressi in pochi dati: poco meno di 80 miliardi di lire di contributo hanno consentito di assistere la costruzione di 233 unità per complessive 2.146.000 tonnellate di stazza lorda; circa 18 miliardi sono stati invece destinati al settore delle riparazioni navali per le trasformazioni, le riparazioni ed altri lavori per le navi in esercizio; altri 21 miliardi sono stati destinati, nei primi anni di applicazione della legge, ad assistere le costruzioni che non erano state ammesse ai benefici della precedente legge 29 novembre 1966, n. 1372, per mancanza di fondi.

La nuova legge permetterà tra l'altro di assistere le navi già ultimate o in corso di ultimazione, il cui numero ascende a 72 unità per complessive 2.300.000 tonnellate di stazza lorda; l'importo del contributo occorrente per tali costruzioni può essere valutato in circa 66 miliardi.

Ma una valutazione obiettiva delle finalità della legge non può essere effettuata se non cogliendo gli intimi nessi che intercorrono tra il potenziamento e lo sviluppo della flotta e la necessità di dotare il paese di un'industria cantierisica con un elevato grado di capacità concorrenziale e di un potenziale produttivo in grado di conseguire l'obiettivo della costruzione di tutto il tonnellaggio necessario a riequilibrare la partecipazione, ora insufficiente, della bandiera nazionale da e per l'estero. Per tale ragione non vanno disconosciuti gli sforzi già fatti nel settore per il raggiungimento dei fini che, se pure ancora lontani, continuano ad essere la giustificazione fondamentale dell'intervento pubblico.

La flotta nazionale che, secondo i dati ufficiali, aveva al 30 giugno di quest'anno una consistenza di 8.856.419 tonnellate, pur avendo fatto registrare un notevole sviluppo, che nell'ultimo quinquennio ha sfiorato 2.500.000 tonnellate, continua a rivelarsi del tutto insufficiente rispetto all'incremento della domanda di trasporti. Basterà a questo punto ricordare che il *deficit* della bilancia dei noli si mantiene ancora su livelli molto elevati, per cui il saldo passivo di 80 miliardi per il 1972 è destinato purtroppo a salire ulteriormente per il 1973, tenuto conto del notevole rialzo delle quotazioni dei noli che hanno raggiunto vertici non più toccati da anni.

Non è più possibile quindi restare inefficienti e insufficienti in un settore di così vitale importanza per l'intera economia nazionale. E se è vero che l'attuale crisi degli approvvigionamenti petroliferi ha messo in evidenza la necessità di apportare acuni correttivi ai consumi energetici, non vi è dubbio che le prospettive, anche a medio termine, non possono autorizzare inversioni di tendenza di notevole portata per quanto concerne il volume dei consumi e della conseguente domanda di trasporti marittimi. In tale settore quindi si sente ancor più viva la necessità di superare l'*impasse* della scarsissima partecipazione attuale dell'armamento nazionale al trasporto dei prodotti petroliferi, onde, non solo va promossa la costruzione di un sufficiente numero di petroliere, ma va in particolar modo sollecitato l'intervento pubblico in questo delicato settore che condiziona o può paralizzare tutto il sistema produttivo del paese.

È pertanto auspicabile che, in sede di riordinamento dei servizi marittimi del p.i.n., le compagnie di navigazione del gruppo Finmare vengano dotate di una adeguata flotta per il trasporto di carichi liquidi di massa, in conformità alla deliberazione CIPE dell'8 luglio 1971. E ciò anche perchè la flotta di Stato, oltre a sottrarre il trasporto ma-

rittimo dei carburanti a manovre di distorsione del traffico verso altri paesi a più alta redditività, assicurando i rifornimenti di base all'industria nazionale, consentirebbe altresì la manovra di un prezzo prefissato del nolo, sottraendo agli sbalzi del mercato internazionale e abbassando il costo totale del carburante, ai fini di un controllo generale del mercato interno.

Dobbiamo quindi dare atto al Governo che per la prima volta sono stati affrontati, in una visione d'insieme, i vari problemi dell'economia marittima, avendo ben chiaro il raggiungimento di precise finalità, le une alle altre strettamente collegate: dai contributi per le nuove costruzioni, di cui alla presente legge, alla demolizione del naviglio vetusto, alle varie misure di incentivazione per l'esercizio del credito navale destinato a promuovere notevoli masse di investimento nel settore dell'armamento nazionale.

Una riprova delle nostre affermazioni sulla unitarietà del nuovo indirizzo impresso alla politica marinara è data, oltre che dai provvedimenti cui adesso si è fatto cenno, anche dagli altri che sono davanti alle Camere, tra i quali citiamo la legge per i porti e quella per la ristrutturazione dei servizi di preminente interesse nazionale.

In tal modo sarà possibile dare maggiore consistenza a quelle aspirazioni che intendono attribuire all'Italia un posto di tutto rilievo tra le principali nazioni marittime.

In questo quadro occorre una completa e generale rivalutazione del mezzo navale come vettore preminente, non solo negli scambi internazionali, ma anche tra le varie regioni italiane.

Questo è solo un cenno ad un problema di vasto respiro cui il Governo ha mostrato di dare l'importanza che esso merita, riproponendo all'attenzione del Parlamento le varie iniziative per l'attuazione di una politica coordinata dei trasporti marittimi, terrestri ed aerei.

Da anni ci battiamo per un'organica soluzione dei problemi marittimi ed era ora che si cominciasse ad operare. Bisogna proseguire, onorevole Ministro, su questa strada ed impiegare mezzi economici maggiori, perchè il denaro speso per la Marina mercantile è producente e dà frutti pratici e reali. Non basta perciò fare l'enunciazione di principio che l'Italia è un paese marinaro, solo perchè ha 8.000 chilometri di costa; bisognerà soprattutto invece formarsi una mentalità marinara ed uniformare in conseguenza le nostre iniziative.

Il nostro voto favorevole, quindi, alla legge in esame vuole significare soprattutto un apprezzamento per quanto si sta facendo nel settore malgrado le molte difficoltà, ma vuole anche essere un incoraggiamento al Governo ad operare sempre più organicamente per il raggiungimento di quei traguardi che appaiono essenziali e indispensabili per il rilancio di una politica marinara degna di questo nome. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Cavalli, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme con altri senatori.

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

F I L E T T I , *Segretario*:

Il Senato,

rilevato che i cantieri navali di Pietra Ligure, con unità operative a Pietra Ligure e a Genova aventi carico di lavoro assicurato a tutto il 1975 nel settore dei traghetti e delle navi da trasporto di liquidi particolari in cui sono specializzati, versano in gravi difficoltà finanziarie per cui ai lavoratori — che pur continuano la loro attività — è solo saltuariamente corrisposta la retribuzione;

considerato che con la normalizzazione della situazione aziendale, nell'attuale favorevole congiuntura delle costruzioni navali, sarebbe conseguibile un adeguato incremento del carico di lavoro mediante l'acquisizione di nuove commesse,

impegna il Governo ad intervenire affinchè, nel pubblico interesse, la GEPI (od altra pubblica impresa) senza ulteriori tergiversazioni assuma la gestione dei ricordati cantieri.

1. CAVALLI, URBANI, SEMA, MADERCHI, CANETTI, BERTONE

Il Senato,

viste le discriminazioni di bandiera attuate da diversi Paesi e che colpiscono la marina mercantile nazionale, imponendo a nostri esportatori di servirsi di navi straniere,

impegna il Governo a voler tener conto, nei limiti del possibile, negli accordi economici di commercio che vengono conclusi con altri Paesi, di inserire clausole e condizioni di reciprocità e che non lascino tutto il trasporto in mani estere, ma considerino in via prioritaria la nostra flotta mercantile.

2. CAVALLI, SEMA, MADERCHI, CEBRELLI, SGHERRI, MINGOZZI, PISCITELLO, BACICCHI, BERTONE

PRESIDENTE. Il senatore Cavalli ha facoltà di parlare.

CAVALLI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dopo l'intervento del mio collega di partito e di Gruppo Paolo Sema, un intervento ampio, appassionato, puntuale e documentato, mi limiterò a riprendere alcuni argomenti che sono tuttora oggetto di un dibattito che finalmente si intreccia fra Governo e Parlamento, grazie anche agli sforzi compiuti dai sindacati, da certe forze politiche, dalle regioni marinare, in modo particolare; un dibattito sui problemi dell'economia marittima, troppo assente finora dalle Aule parlamentari e ministeriali. Sono argomenti sui quali certo non sempre troviamo una valutazione comune, ma che servono ad arricchire la discussione e le possibilità di una elaborazione nuova in questo importante comparto dell'economia nazionale; servono a incanalare questa discussione finalmente, spero, auspico, su un binario giusto e a far prendere coscienza a tutto il paese, alle forze politiche sociali e sindacali della importanza fondamentale e decisiva di questo settore.

Oggi discutiamo della cantieristica, avremo occasione in quest'Aula di discutere ancora dei porti e della flotta pubblica. Vi sono disegni di legge in discussione, sia qui che alla Camera, che riguardano appunto questi problemi. Avremmo voluto noi comunisti — lo abbiamo detto e ripetuto negli anni scorsi, l'abbiamo ribadito nel corso del dibattito in Commissione sul bilancio della marina mercantile — fissare almeno un momento comune di dibattito ed anche di decisione sui tre aspetti più importanti, che sono collegati tra di loro, della politica marinara, così come sottolinea il compagno Sema: la flotta, i cantieri, i porti ed anche la pesca. Non è stato possibile ora, non è stato possibile fino adesso. Credo che dovremo operare tutti insieme perchè ciò avvenga nel prossimo futuro.

Intanto una cosa deve essere chiara: i provvedimenti presentati dal Governo di centro-destra: credito navale, naviglio vetusto, porti, flotta di preminente interesse nazionale, cantieristica, non solo sono dei disegni di legge in sè e per sè insufficienti, ma tutti — dobbiamo riconoscerlo — si stanno muovendo ancora in una direzione sbagliata o almeno, per trovare una valutazione e un giudizio comuni, in una direzione che non è più all'altezza dei tempi, non è più adeguata al nuovo momento politico, sociale, economico italiano, europeo e mondiale; si muovono cioè in contrasto con un dibattito ormai in corso sui nuovi meccanismi di sviluppo, sul nuovo modello di sviluppo, sulla trasformazione di un modello di sviluppo che ha tenuto banco fin qui e che oggi sta facendo acqua da tutte le parti, sta fallendo.

Il Gruppo comunista si è battuto e si sta battendo perchè tutti questi disegni di legge siano profondamente modificati. Non so fino a che punto riusciremo nel nostro intento, ma è una battaglia che — come ho detto in Commissione e come ha ripetuto l'amico Sema in Commissione e qui — conduciamo con tutta sincerità, con tanta convinzione, con molta passione per dare un contributo concreto non solo sui singoli progetti di legle, ma per fare sì che la presa di coscienza attorno ai problemi dell'economia marittima del nostro paese si allarghi, si amplii, conquisti nuove forze.

Sul disegno di legge n. 1389, impropriamente chiamato « provvidenze per l'industria cantieristica navale », già alla Camera e adesso al Senato ci dichiariamo convinti ancora della possibilità di emendarlo. Abbiamo condotto una battaglia alla Camera, nella Com-

missione 8ª del Senato e vogliamo fare un ulteriore tentativo qui in Aula.

Ed è questo il punto che ci divide dalla maggioranza, e rispetto al giudizio del Ministro della marina mercantile. Noi cioè siamo convinti che già con alcune modifiche, che si muovono sia pure all'interno del disegno di legge, è possibile fin da oggi entrare in una logica di politica di piano per la navalmeccanica, senza attendere la metà del 1974. Proponiamo infatti il passaggio da un meccanismo di finanziamento in conto costruzioni ad un meccanismo di finanziamento per investimenti strutturali nei cantieri navali, equilibrando meglio tra i due aspetti la distribuzione dello stanziamento dei 159 miliardi.

Il Ministro della marina mercantile ci dice e forse ci dirà ancora che ciò non è possibile perchè occorre coprire un vuoto legislativo che ormai dura dal 31 dicembre 1971; perchè occorre sanare situazioni pregresse (in parole povere gli armatori, sicuri che questa legge sarebbe venuta, hanno già costruito e adesso aspettano la sovvenzione), perchè occorre andare cauti essendo il settore dell'economia marittima imprevedibile; e poi occorre infine discutere con la Comunità economica europea (CEE).

Su questi argomenti fermerò ancora una volta la mia attenzione e il mio intervento.

Bisogna discutere con la Comunità europea prima di impostare un nuovo piano cantieristico: questo è uno degli argomenti che ci viene portato dal ministro Pieraccini. Senza passare per un fautore di una linea autarchica, vorrei porre in evidenza a questo proposito due punti. Primo: le conseguenze della progressiva perdita di autonomia del nostro paese nell'ambito del Mercato comune ai fini di una politica dei trasporti rispondente alle esigenze di sviluppo e più in generale ai fini di una politica di programmazione economica democratica.

In questo settore dei trasporti la politica seguita, le scelte compiute hanno provocato ritardi, squilibri, gravi distorsioni in tutto il processo economico del nostro paese. In sede MEC, otto, dieci anni or sono qualcuno affermò che l'autotrasporto merci era « più conveniente » di quello ferroviario; purtroppo a crederci fummo solo noi. Infatti in Francia il trasporto merci su strada copre il 29 per cento; nella Repubblica federale tedesca copre il 30 per cento del totale delle merci trasportate. Il trasporto ferroviario invece copre in Francia il 59 per cento, nella Repubblica federale tedesca il 42 per cento. In Italia — dove nel passato abbiamo dato retta ai consigli degli esperti del Mercato comune considerandoli come oro colato — i dati sono questi: il trasporto merci su strada ha raggiunto il 72 per cento, il trasporto merci su ferrovia il 27 per cento. Fin dal 1964-65 (nel momento del *boom* autostradale italiano) in Francia, nella Repubblica federale tedesca, in Inghilterra, in Giappone e negli stessi Stati Uniti d'America stava prevalendo decisamente l'orientamento a spostare ancora il rapporto verso la rotaia. Invece gli investimenti in Italia nel settore degli autoveicoli hanno superato addirittura quelli avutisi in agricoltura; il valore dei lavori per opere stradali, dovuto soprattutto all'incremento della spesa per le autostrade, ha inciso sul totale della spesa pubblica più dell'edilizia pubblica e delle opere igienico-sanitarie messe insieme e più di cinque volte la spesa in opere ferroviarie.

Nella politica dei trasporti siamo andati avanti quindi con provvedimenti parziali, settoriali, particolari dando retta ai consigli degli esperti del Mercato comune europeo, secondo però « scelte di convenienza » dei grossi gruppi privati dell'automobile, del cemento, della gomma, del petrolio.

Il secondo punto che volevo mettere in evidenza riguarda il settore che qui ci interessa, la cantieristica, comparto importante dei trasporti. All'incirca nello stesso periodo, otto, dieci anni fa, quando prevalse la scelta autostradale, mentre gli altri portavano la loro attenzione verso il trasporto per ferrovia, si varava, per quanto riguarda la cantieristica, un piano che era appunto il risultato di un compromesso tra il nostro Governo e la commissione della CEE. Questa commissione non solo ha contestato certe misure di sostegno alla cantieristica precedentemente prese in Italia, ma ci ha imposto la presentazione di un programma per il definitivo risanamento del settore che in pratica ha voluto significare il ridimensio-

namento quantitativo ed anche qualitativo della industria navalmeccanica.

A queste richieste del MEC si adeguò quindi il progetto di piano quinquennale, il piano di sviluppo che porta il nome proprio dell'attuale Ministro della marina mercantile, il quale previde la riduzione del potenziale cantieristico nazionale nel 1966 di 300.000 tonnellate di stazza lorda all'anno, prospettando altresì la chiusura dei cantieri di La Spezia, Livorno e Trieste.

Allora fummo i soli in tutto il mondo o almeno in tutta Europa a credere che certe difficoltà dell'economia marittima italiana erano conseguenze «ineluttabili» di una crisi generale dell'economia marittima mondiale. Fummo i soli a credere al declino dei traffici internazionali soprattutto via mare e fummo quindi i soli a presentare il famoso piano Caron come una « esigenza derivante » da una presunta crisi mondiale della cantieristica.

E questo avveniva nel momento in cui i cantieri mondiali varavano oltre 10 milioni di tonnellate di naviglio (1964), il carico d'ordine nello stesso anno stava ascendendo a più di quindici milioni di tonnellate, mentre nello stesso nostro piano quinquennale di sviluppo si affermava che le esportazioni sarebbero aumentate del 10,3 per cento e le importazioni del 7,3 per cento all'anno (e quindi si dava per scontata una espansione del traffico internazionale) e che in media — si diceva in quel piano di sviluppo — l'80 per cento delle merci da e per l'Italia sarebbero state trasportate via mare.

Quindi c'erano alcuni dati che indicavano che dovevamo prendere una strada diversa per la cantieristica, per la flotta, per i porti cioè per il complesso dell'economia marittima. Nonostante tutto invece demmo retta allora alla commissione europea. Oggi ci viene ripetuto che dobbiamo andare a ridiscutere con la Comunità europea.

Ebbene, dobbiamo continuare forse sulla stessa strada?

Io dico che chi andrà a discutere con le autorità a livello europeo dovrà cercare di ricordare a se stesso e agli altri i dati dell'evoluzione del traffico marittimo mondiale.

Negli ultimi venti anni l'incremento annuo del traffico marittimo mondiale è stato dell'8,2 per cento; dal 1962 al 1971 le tonnellate-miglia sono passate alla cifra di 11.130 miliardi, sono più che raddoppiate in dieci anni; la flotta mondiale, come diceva l'amico Sema, ha toccato i 300 milioni di tonnellate di stazza lorda con un aumento in venti anni di oltre tre volte.

Chi andrà a discutere in sede di MEC non dimentichi che tutti i paesi capitalisti occidentali, dentro e fuori della Comunità europea — Repubblica federale tedesca, Francia, Svezia, Inghilterra, Norvegia, Spagna — hanno operato in modo tale e tanto da superarci in fatto di costruzioni navali.

Quindi, si abbandoni la linea di un'eccessiva cautela che a me sembra ancora improntare l'azione dell'attuale Dicastero della marina mercantile.

Ricordo che nel 1969 il Ministro della marina mercantile, l'onorevole Lupis, di fronte all'incalzare dei nostri interventi, di fronte alle nostre impazienze ci disse: « Abbiamo il dovere di procedere a meditati esami e ne abbiamo tutto il tempo ». Sono passati cinque anni: perchè si deve continuare a seguire la linea della prudenza, della cautela mentre continua ad aumentare la forbice tra incremento della flotta e incremento dei nostri traffici? La nostra flotta è aumentata del 67 per cento, ma i traffici italiani sono aumentati del 260 per cento. Questo solo dato dovrebbe spingerci subito ad una politica di promozione della produzione navalmeccanica. Questa forbice che continuamente si allarga dovrebbe convincerci tutti che la cantieristica è e rimane un'industria in espansione.

Era in espansione nel 1965-66 all'epoca del piano sbagliato; continua ad esserlo oggi. Infatti nel settore delle costruzioni navali le previsioni di un arresto dei ritmi di crescita sono state bruscamente smentite dalle ordinazioni avutesi dall'ultimo trimestre del 1972 in poi. Abbiamo raggiunto un livello *record*: a partire da quel periodo i cantieri navali di tutta Europa, compresi i nostri, sono stati invasi da un'ondata di ordinazioni senza precedenti. E meno male che le lotte, l'intui-

to, la capacità di previsione, di sentire i problemi dei lavoratori e delle loro organizzazioni politiche e sindacali hanno impedito che il piano del 1966 venisse totalmente attuato. Possiamo dire che il semifallimento di un piano è stato positivo: non si sono chiusi certi cantieri, si è impedita la trasformazione negativa di altri.

Certo, c'è la previsione dello studio fatto per conto del Governo inglese da una *Consulting*, la famosa Booz Allen & Hamilton. Questo studio è un po' il cavallo di battaglia di coloro che vorrebbero mettere il freno e che in fondo desiderano che niente cambi nel settore dell'economia marittima. Secondo tale studio le conclusioni sono queste: la domanda di navi di nuova costruzione dovrebbe aumentare in media del 3 per cento all'anno; la capacità produttiva dei cantieri dovrebbe aumentare del 10-15 per cento all'anno, quindi nel 1980 avremmo un potenziale di produzione quasi doppio rispetto al fabbisogno su scala mondiale. Nei prossimi anni, dice questo studio, « assisteremo a un più forte inasprimento dei termini concorrenziali attuali ».

Ebbene, diamo pure per esatto questo studio: cosa dobbiamo fare, come dobbiamo rispondere? Io pongo delle domande, anche se ad esse ho già dato una risposta: dobbiamo o no prepararci ad affrontare subito l'inasprimento della concorrenza che ci sarà? Dobbiamo o no far acquisire all'Italia una più incisiva capacità concorrenziale, con un rilancio immediato di tutta la politica cantieristica? Sarebbe imperdonabile, secondo noi, arrivare ancora una volta in ritardo. Si tenga conto che proprio in base a quello studio inglese « nel Governo del Regno Unito si consolida la tendenza ad una crescente politica di protezione e di sostegno per il miglioramento della competitività del settore ».

Siamo proprio certi, onorevole Ministro, che il Governo inglese aspetterà di discutere con noi gli indirizzi della Comunità economica europea prima di prendere le sue decisioni? Conosciamo le mille scappatoie. In Commissione ricordavo e qui ripeto che bisognerebbe controllare la notizia secondo la quale alcuni cantieri inglesi hanno cominciato a mettere piede nella Corea del Sud. Certo hanno la possibiiltà di farlo. Il Ministro diceva che dobbiamo investire in Italia, ed è giusto, ma l'Inghilterra che fa parte del MEC costruisce un cantiere navale nella Corea del Sud e attraverso questa strada, pur non violando i vincoli del Mercato comune europeo, li aggira.

Ricordiamo ancora che la somma di aiuti che la Gran Bretagna dà all'industria cantieristica in questo periodo supera quella che si sarebbe pagata come contropartita in cambio di una nazionalizzazione completa del settore. Ecco lo sforzo che sta facendo l'Inghilterra per la cantieristica.

Ci sono poi altri studi. Uno studio polacco del marzo 1973 parte da un'analisi di alcuni fattori di fondo (crescita demografica, crescita dei redditi *pro capite* nei paesi industrializzati, nei paesi emergenti, nei paesi ad economia socialista, partecipazione più consistente dei paesi emergenti e ad economia socialista all'interscambio mondiale, riduzione dei divari tra i paesi industriali e i paesi ad economie sottosviluppate, con crescente peso di queste nell'interscambio, rafforzamento dei processi di integrazione economica nell'Europa della CEE ed in quella dell'Est, con maggiori aperture reciproche). Ebbene lo studio fornisce alcuni dati significativi che mi permetto di ricordare perchè sono importanti.

I trasporti di rinfuse secche passerebbero da 720 milioni di tonnellate nel 1970 a 1.750 milioni nel 1980, a 3.400 milioni di tonnellate nel 2000. Il trasporto di carbone dovrebbe salire da 100 milioni di tonnellate nel 1970 a 280 nel 1980, a 540 nel 2000. Il trasporto di minerali di ferro passerebbe da 247 milioni di tonnellate nel 1970, a 480 nel 1980, a 780 milioni di tonnellate nel 2000. Il trasporto di bauxite e di allumina passerebbe da 34 milioni del 1970, a 75 nel 1980 a 300 milioni nel 2000. Il trasporto di fosfati da 33 milioni nel 1970, a 80 nel 1980, a 260 nel 2000. Il trasporto di cereali passerebbe da 73 milioni di tonnellate nel 1970, a 90 nel 1980, a 160 milioni di tonnellate a fine secolo. Per il settore petrolifero si passa da 1410 milioni di tonnellate nel 1970 a 3.200 milioni nel 1980, a 6.000 milioni nel 2000. I carichi

generali da 400 milioni nel 1970 a 660 milioni nel 1980, a 1.600 milioni nel 2000.

Riassumendo: i 2.530 milioni di tonnellate del trasporto via mare nel commercio internazionale del 1970 dovrebbero salire a 5.610 milioni di tonnellate nel 1980 e a 11.000 milioni di tonnellate nel 2000, con un aumento di oltre quattro volte per la fine del secolo e di più di due volte tra il 1970 e il 1980.

In Italia non abbiamo studi specifici e sarebbe invece utile che il Governo italiano si decidesse anche ad ordinarne.

Ma la relazione IRI, già citata dal compagno Sema, afferma che esiste « una netta ripresa del mercato mondiale delle costruzioni navali avvenuta negli ultimi mesi del 1972 e consolidatasi nel 1973, con sensibili rialzi dei noli ». Da questa relazione si rileva ancora che il livello produttivo dei cantieri resta insufficiente ma, aggiunge, « va rilevato che la recente ripresa del mercato mondiale sta apportando un flusso di nuovi ordini a prezzi più adeguati ed in genere revisionabili ». A leggere tutta la relazione però si sentono anche qui due grandi paure: la paura del Giappone (ed anche degli Stati Uniti) e la paura del futuro. Ecco ciò che caratterizza lo stato d'animo dei dirigenti di questo settore dell'economia marittima del nostro paese.

Nella relazione IRI si dice ad un certo punto e sconsolatamente che sono falliti i tentativi di accordi tra costruttori europei e giapponesi e quasi con tono di rimprovero si dice ancora che il Giappone ha proceduto alla creazione di nuovi cantieri più grandi e tecnologicamente avanzati e che ha ammodernato quelli esistenti. Si dice che il Giappone ha adottato una politica per raddoppiare la propria flotta mercantile ogni cinque anni nell'arco degli ultimi venti anni; si dice che ha impedito ai propri armatori di fare acquisti fuori del paese assicurandosi così oltre il 60 per cento della nuova domanda mondiale di navi. Lo si dice con tono di rimprovero, non con tono autocritico.

Qual è la nostra opinione? Noi crediamo che gli studi, le analisi, le misure che prendono gli altri paesi debbano diventare per noi non una fonte di paura, ma uno stimolo a muoverci rapidamente.

Bisogna ricercare prima di tutto a livello nazionale e contemporaneamente a livello europeo misure idonee a salvaguardare la posizione competitiva dei cantieri navali: una politica commerciale comune, una linea strategica di politica industriale del settore dando continuità alle misure e ai provvedimenti.

Belle parole quelle del signor Grierson, incaricato dalla Commissione CEE di coordinare i contatti per la razionalizzazione e la ripresa dell'industria cantieristica dei paesi MEC. Egli ha scritto: « Occorre armonizzare l'attività cantieristica al di sopra delle frontiere ed accelerare il ritmo della sua modernizzazione per respingere ogni pericolo di declino del settore di fronte alla concorrenza internazionale. Per realizzare tale obiettivo la commissione intende elaborare congiuntamente con tutte le parti interessate, e cioè i governi, le industrie, i sindacati, un programma di azione comunitaria per i prossimi anni. L'iniziativa della CEE si basa sulla convinzione che l'industria cantieristica europea abbia un ruolo essenziale da svolgere nell'economia della Comunità e che il suo avvenire debba essere assicurato sulla base di una effettiva competitività ».

Belle e sante parole: ma siamo altrettanto certi di trovare una CEE efficiente, pronta ad affrontare una politica comune anche in questo settore? Pensiamo a che cosa è avvenuto in campo agricolo e a quello che sta avvenendo per il campo energetico: è illuminante. A Copenaghen ognuno dei nove paesi ha detto la sua e ha presentato un suo programma; ma dietro questa « quinta » fatta di belle parole e di alti princìpi, che cosa avviene? In teoria si è discusso su quale criterio deve prevalere, se quello della solidarietà comunitaria o quello dell'interesse nazionale; in pratica i più forti andranno avanti per conto proprio, secondo i loro interessi particolari, lasciando agli altri paesi l'onore di portare la bandiera degli interessi e dell'unità europei, ma l'onere di sopportare i pesi maggiori e le conseguenze peggiori.

Stiamo attenti dunque a non cadere nella stessa trappola a proposito del « piano coordinato per il rilancio della cantieristica ». In questi anni abbiamo visto, nei rapporti

con la CEE, i rappresentanti dei nostri governi rinunciare troppo spesso alla difesa degli interessi nazionali. Il signor Grierson, coordinatore europeo, ha detto delle belle parole, ma in pratica, come risulta da alcuni esempi che ho cercato di portare, anche qui Repubblica federale tedesca, Gran Bretagna e Francia (per non parlare di Svezia, Giappone e Stati Uniti) agiscono già oggi senza attendere, signor Ministro, il 30 giugno 1974!

Ecco perchè il disegno di legge che stiamo esaminando non è una misura idonea e non si muove secondo noi sulla linea della conquista di quella competitività richiesta dallo stesso signor Grierson. Tutti riconoscono che questo disegno di legge, come gli altri che riguardano il comparto dell'economia marittima, non è all'altezza della situazione; però si aggiunge che il disegno di legge 1389 non va modificato. Il Ministro si è impegnato a presentare un piano entro il 30 giugno del 1974, secondo l'impegno dell'articolo 14: è un impegno solenne — lo riconosciamo — assunto con una legge, ed anche questo riconosciamo e sottolineiamo. Non è più un impegno semplicemente scritto in un ordine del giorno: è un impegno però che rinvia ancora una volta. Eppure il CIPE, in coincidenza con il programma 1971-75, fin dal 1971 aveva deciso la costituzione di un gruppo di lavoro interministeriale con lo scopo di verificare lo stato di realizzazione del piano per la ristrutturazione della cantieristica internazionale, piano deciso nel 1966, e di proporre modifiche ed integrazioni. Questo comitato doveva terminare i lavori per la prima metà del 1972. Chiediamo quali sono i risultati. Ci è stato detto che il risultato è questo disegno di legge che stiamo discutendo, cioè un risultato se non zero quasi pari allo zero, se l'attuale Ministro della marina marcantile è costretto a chiedere altri sei mesi di tempo per predisporre un piano serio, vero di sviluppo della cantieristica nazionale.

Intanto — ci si dice — approviamo questo disegno di legge anche perchè occorre sanare delle situazioni pregresse. Se non diamo questi incentivi — ci si dice ancora — sul prezzo-nave gli armatori non costruiscono.

Ma è proprio vero — me lo chiedevo già in Commissione e lo ripeto qui — che siamo in un momento in cui l'armatore si rifiuta di ordinare le navi di cui ha bisogno se non gli offriamo uno sconto secondo l'articolo 1 di questo disegno di legge che mediamente sarà uno sconto del 6 per cento? Oggi l'armatore, secondo noi, ha più interesse ad avere la nave presto e del tipo che desidera: sa che avere la nave in mare un mese prima significa milioni in più di noli. I sindacalisti che sono venuti qui a parlare con la nostra Commissione ci hanno fatto il seguente esempio: una nave da carico di massa, di merci secche o liquide, al di sopra di 100.000 tonnellate in un mese dà un ricavo di 600 milioni con un costo di equipaggio di 22-25 milioni.

La NAI (Navigazione alta Italia) ha ordinato due petroliere da 400.000 tonnellate di portata lorda ai cantieri navali svedesi. Le due unità, del valore di circa 580 milioni di corone svedesi, saranno pagate in contanti e questo fatto prova a sufficienza che i nostri armatori oggi, in questo momento, non hanno tanto bisogno di sovvenzioni, quanto di cantieri efficienti.

Al convegno nazionale di Genova, indetto dalla regione Liguria sulla politica marittima, il 10 dicembre 1973, il rappresentante degli armatori liberi, signor De Franceschini, diceva: « Sentiamo la necessità di un progressivo ammodernamento dei cantieri i quali non sono all'altezza . . . Critichiamo il disegno di legge sui cantieri proprio perchè dà la prevalenza alle sovvenzioni sul prezzo-nave ». Contemporaneamente questo rappresentante degli armatori ha rivendicato la costruzione di un nuovo cantiere, richiesta che è poi stata fatta propria dal convegno. Il dottor Francis Ravano, armatore genovese, nel suo intervento scritto lasciato alla presidenza del convegno del 10 dicembre, sottolineava l'esigenza che i cantieri italiani diventino competitivi sul piano internazionale, insisteva sulla necessità di risolvere il problema dei costi attraverso interventi sulle strutture fisiche, organizzative, manageriali, produttivistiche dei cantieri; esigenza fondamentale, aggiungeva, per la industria cantieristica prima ancora che per quella armatoriale.

Ecco ancora che cosa ripeteva Ciro d'Amico, presidente della Confederazione nazionale armatori liberi, nella sua relazione del luglio 1973 all'assemblea annuale: « Per noi il problema dell'equilibrio costi e ricavi è

vitale... Le vicende di questi ultimi tempi lo dimostrano: è bastato che l'andamento del mercato dei noli spostasse l'equilibrio a favore dei ricavi che l'armamento libero italiano non ha esitato a passare massicce ordinazioni ai cantieri, quasi 4 milioni di tonnellate di stazza, cioè circa 7 milioni di tonnellate di portata lorda ».

Ho portato qualche esempio, ho fatto qualche citazione « armatoriale », diciamo così, per sottolineare una cosa, signori del Governo, signor Presidente e onorevoli colleghi: che oggi non c'è affatto bisogno di incentivi e sconti per chi ordina la nave. Sono gli stessi interessati a dircelo e ad invitarci ad intervenire piuttosto sulle strutture dei cantieri per renderli competitivi. Perchè allora dobbiamo essere più realisti del re? Perchè non si vuole accettare lo spostamento di una parte dei 159 miliardi verso l'incentivazione delle iniziative di nuovi investimenti delle imprese cantieristiche di costruzione e di riparazione? Di riparazione abbiamo parlato poco; voglio ricordare solo una cifra: il valore annuo prodotto da questo vitale settore è pari a 65 miliardi, di cui l'80 per cento rappresentato da valuta estera.

All'8ª Commissione il Ministro ha detto che circa 65 miliardi dei 142 destinati allo sconto sui prezzi delle navi, secondo la tabella dell'articolo 25, riguardano domande giacenti ai sensi della legge n. 19 del 1968, cioè la legge sorella maggiore di quella che stiamo esaminando. Ebbene diamo pure 65 miliardi come sanatoria, precisando però che sarà l'ultima volta che si accetta questo metodo scorretto, dei fatti compiuti messi in atto dai costruttori e dagli armatori in previsione di una nuova legge che sono certi che poi verrà, come succede da vent'anni a questa parte...

B O N I N O . ...e con un tasso maggiore.

C A V A L L I . Il resto degli stanziamenti dirottiamolo verso il potenziamento ed il rinnovamento dell'industria navalmeccanica e cantieristica e dato che la cifra risulterebbe cospicua (resterebbero circa 80-90 miliardi, una cifra quindi molto alta) proponiamo di aumentare dal 10 al 30 per cento il contributo previsto dall'articolo 13 per raggiungere due obiettivi: abbassare e rendere ragionevole e credibile l'ammontare dell'investimento possibile e stimolare maggiormente i cantieri nell'opera di ammodernamento, potenziamento e ampliamento delle proprie strutture.

In subordine vi chiediamo almeno di applicare, nella ripartizione, la stessa percentuale stabilita dalla legge n. 19 del 1968. In questa legge la percentuale che andava ad investimenti strutturali per i cantieri era del 12,8 per cento, come ha ricordato lo stesso senatore Fossa in Commissione. Nel disegno di legge 1389 la percentuale è solo dell'8,2 per cento. Perchè, ci chiediamo, questo abbassamento nel momento in cui abbiamo bisogno di dare ai nostri cantieri una capacità competitiva cento volte maggiore? Per questo abbiamo presentato in subordine una tabellina all'articolo 25 che tiene conto della vecchia percentuale.

Quelle che avanziamo sono dunque delle proposte possibili; alcune di queste le illustreremo nel corso dell'esame degli emendamenti.

Considero l'intervento dell'amico Sema ed il mio illustrativi degli ordini del giorno presentati.

Ripeto, sono proposte possibili che, anzichè impedire od ostacolare, faciliteranno il dibattito in sede comunitaria, ponendoci anche in posizioni più favorevoli per far progredire a livello italiano ed europeo una politica coordinata di espansione dell'industria cantieristica. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Buzio. Ne ha facoltà.

B U Z I O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il provvedimento, che viene sottoposto al nostro esame, per intenderne la portata e la funzione che è destinato ad assolvere, richiama alcune considerazioni di carattere generale derivanti dalla posizione del nostro Paese nel novero di quelli ad economia di mrecato e qualificati da una elevata potenzialità industriale.

È noto che la nostra economia è preminentemente fondata sull'attività di trasformazione di materie prime e di prodotti di

cui siamo tributari dall'estero specie per quanto attiene al settore manifatturiero.

Consegue da tale pregiudiziale condizione l'importanza che assumono tutte le attività che convergono comunque nell'economia marittima stante che il trasporto via mare, in importazione e in esportazione, è determinante ai fini dello sviluppo industriale ed economico in generale del nostro Paese.

Il possesso di una flotta efficiente ed adeguata ai bisogni e parallelamente di un'attrezzata industria cantieristica concorre principalmente a soddisfare la condizione e la esigenza di cui sopra.

Nè ha valido fondamento l'osservazione che la dotazione di nuovo naviglio potrebbe essere assicurata dall'industria straniera od anche che il trasporto da e per i nostri porti potrebbe essere effettuato da navi estere in quanto da un lato lo sviluppo dell'economia nazionale sarebbe esposto permanentemente e del tutto alle altrui vicende e determinazioni e dall'altro sarebbe interamente gravato dal peso dei noli passivi.

A parte vanno poi considerati in proposito stati di necessità o di varia emergenza che accentuano il bisogno di naviglio e di cantieristica.

Pertanto la cura, in vario modo espressa negli ultimi anni, anche se con errori in talune valutazioni e prospettive, per dare un assetto efficiente al settore cantieristico e alla flotta, trova giustificazione e fondamento.

Il proposto provvedimento prosegue e sviluppa l'indirizzo dettato dalle acquisite esperienze, dalla situazione e dalle caratteristiche del mercato e dalle prospettive indicate da approfonditi studi e valutazioni eseguiti nelle sedi internazionali alle quali il nostro paese partecipa.

Progressi notevoli sono stati raggiunti nei recenti anni durante i quali il precedente indirizzo orientato sul sostegno della produzione è stato integrato da misure specifiche di incentivazione per avviare l'apparato cantieristico su basi di efficienza produttiva.

La legge 4 gennaio 1968, n. 19, scaduta il 31 dicembre 1971, ha operato in questo senso e i risultati pratici ottenuti con essa non possono essere disconosciuti sia per la notevole riduzione percentuale del contributo statale concesso e per il corrispondente aumento della produzione, sebbene lo svolgimento dell'attività abbia sofferto delle note tensioni sociali, sia, in particolare, per i realizzati programmi che hanno dato una nuova fisionomia impiantistica e organizzativa ad alcuni dei maggiori complessi operativi.

Il contributo statale, che nei primi anni del dopoguerra aveva un'incidenza superiore al 30 per cento e che nel 1967 era attestato sul 18 per cento, è sceso al 10 per cento per tutte le costruzioni navali iniziate nel 1971; la produzione cantieristica dal livello di 350-400 mila tonnellate, anteriormente alla su citata legge del 1968, n. 19, è passata nel 1972 ad oltre 1 milione di tonnellate.

Questo risultato è da riconnettere alle realizzazioni strutturali, all'ammodernamento degli impianti e alla rinnovata gestione in virtù di un organico programma posto in opera soprattutto dal gruppo IRI-Fincantieri per i più importanti stabilimenti in esso organizzati.

Il programma suddetto si è espresso nella costituzione della società Italcantieri che ha concentrato in un'unica conduzione i cantieri di Monfalcone, di Genova Sestri e di Castellammare di Stabia; la concentrazione ha unificato l'apparato direttivo, tecnico, commerciale ed amministrativo ed ha consentito l'assunzione di armonizzati investimenti orientati su specializzazioni produttive in relazione alla evoluzione del mercato e del trasporto marittimo.

Iniziative anche se di minore intensità sono state realizzate negli stabilimenti di Palermo, di Ancona, di Riva Trigoso e di Genova della società cantieri del Tirreno e riuniti, entrata solo di recente a far parte del Gruppo IRI-Fincantieri, per intervenute difficoltà finanziarie che hanno differito la attuazione di una programmazione più ampia.

La collocazione della società suddetta e dei suoi stabilimenti nel complesso della cantieristica a partecipazione statale propone nuovi problemi di ristrutturazione e di destinazione operativa peraltro già avviati o in programma.

Parimenti nel Cantiere Breda di Porto Marghera si prevede l'attuazione di un so-

stanziale rinnovamento della struttura produttiva.

Anche i cantieri medi e minori, la cui funzione non è da sottovalutare, dovranno completare e sviluppare la rispettiva struttura e organizzazione promuovendo anche intese operative e commerciali.

Poichè le iniziative di miglioramento dell'assetto impiantistico e organizzativo e di radicali innovazioni in alcuni centri operativi e l'adozione di tecniche produttive aggiornate richiedono fasi esecutive graduate, mentre il ritmo produttivo non può e non deve subire soste e la concorrenza estera costantemente si accentua, il sostegno della produzione non può venire meno, anche se di carattere degressivo; parimenti e parallelamente va stimolata l'iniziativa imprenditoriale, affinchè sia raggiunto il risultato non temporaneo di una attività che poggi tutte le sue prospettive sul pubblico intervento ma su una solida struttura che sia in grado di adeguarsi ai processi evolutivi della tecnica e possa da un lato essere il naturale supporto dello sviluppo della flotta e dall'altro competere sul mercato in posizione analoga a quella dei concorrenti esteri.

Il proposto provvedimento può essere ritenuto rispondente alle esigenze sopracennate in virtù sia del ritmo degressivo del sostegno della produzione, che scenderà nel 1976 al livello del 4 per cento obbligando in tal modo i cantieri ad accelerare i tempi della ristrutturazione, sia del contemporaneo intervento a favore delle iniziative impiantistiche.

A tal riguardo non può non rilevarsi la opportunità del previsto ausilio che il settore cantieristico potrà ricevere dalle decisioni orientative del CIPE cui il provvedimento demanda la formulazione di un piano di sviluppo dei cantieri e, per quanto attiene alla produzione, ai fini della priorità del contributo, la valutazione e l'indicazione dei settori carenti della flotta nazionale.

Al settore costruzione di nuove navi il provvedimento aggiunge quello della trasformazione e riparazione navale non soltanto relativamente al sostegno dell'attività che, come è noto, trovasi tutt'ora costretta quasi esclusivamente al traffico di destinazione nel Mediterraneo, e in una situazione di accesa concorrenza estera, ma anche in relazione alle iniziative di ammodernamento delle attrezzature finora escluse, queste ultime, da ogni specifica incentivazione.

Alle considerazioni esposte va aggiunta quella inerente al mantenimento e sviluppo del livello occupazionale di maestranze e tecnici altamente qualificati che l'industria cantieristica impiega e del contributo che la medesima offre al lavoro nelle molteplici attività di forniture e servizi che confluiscono nell'industria navale.

Il provvedimento dà, in via transitoria, anche sistemazione ai contributi arretrati inerenti alle costruzioni ultimate e in avanzato corso, per un valore globale di circa 65 miliardi che la deficienza di stanziamento della precedente legge del 1968, n. 19, non ha consentito ancora di assistere; inoltre, attraverso opportuna modifica della medesima legge, permetterà di erogare lo stanziamento di oltre 6 miliardi, rimasto finora inutilizzato per intervenute difficoltà amministrative, relativamente ai contributi per le operazioni di ristrutturazione ormai da tempo eseguite; sarà così posto termine o per lo meno ridotto l'onere di interessi passivi che la cantieristica navale sta ancora sopportando.

Un giudizio conclusivo sul provvedimento non può non essere favorevole: deriva dalla impostazione globale del sistema in relazione ai problemi della cantieristica, dai criteri che articolano la concessione delle provvidenze, dai risultati ottenuti sotto la precedente legge, dalla fondata prospettiva di dare alla cantieristica un duraturo, concreto grado di efficienza. (*Applausi dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Rinvio il seguito del dibattito alla seduta pomeridiana.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari