

**14**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 NOVEMBRE 1990**

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE**

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 15,05.**

*(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).*

**Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali CGIL-CISL-UIL.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'economia marittima, l'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali CGIL-CISL-UIL.

Prima di dare la parola ai nostri ospiti per una breve introduzione espositiva, desidero rivolgere loro il ringraziamento della Commissione per aver accolto il nostro invito. Inoltre, faccio loro presente che potranno lasciare alla segreteria della Commissione eventuali memorie scritte già predisposte o potranno inviarne successivamente all'audizione odierna.

**GIOVANNI CARRAVETTA, Segretario responsabile della FILT-CGIL.** Desidero far presente che dopo aver ricevuto l'invito da parte della Commissione trasporti della Camera, dopo un dibattito al nostro interno, abbiamo dovuto rilevare una nostra carenza nella conoscenza di questioni sulle quali siamo stati chiamati ad esprimere dei pareri. Più volte abbiamo richiesto alle diverse aziende del settore, dalla Finmare alle altre, notizie riguardanti gli investimenti (e quindi la costruzione di nuove navi) ma dobbiamo lamentare una totale assenza di riscontro da parte delle aziende medesime.

Da questo punto di vista abbiamo difficoltà ad esprimerci sulle questioni che ci sono state sottoposte nella comunicazione inviataci da questa Commissione.

Naturalmente mi sto riferendo alla parte attuativa della legislazione in vigore, non sulla valutazione del merito della medesima. Cogliamo pertanto l'occasione per far rilevare ai commissari il comportamento di aziende e società armatoriali che avrebbero dovuto, per ragioni che tutti conoscono, mantenere un confronto costante con noi non solo sulla questione dell'occupazione, ma anche degli investimenti e quindi delle costruzioni di nuove navi. Da questo punto di vista – lo ripeto – le nostre informazioni sono assolutamente inesistenti anche se ci siamo più volte lamentati di ciò.

Del resto, prima che arrivasse il vostro invito odierno abbiamo ribadito una nostra presa di posizione nei confronti delle varie associazioni armatoriali. Mi riferisco in particolare alla Finmare; a prescindere dal progetto sul cabotaggio, ci troviamo in presenza, nelle società pubbliche che appartengono alla Finmare, di una serie di atti unilaterali anche sul piano degli interventi della trasformazione, con il rifiuto esplicito da parte della Finmare di comunicarci quanto previsto in applicazione della normativa vigente nel settore.

**PINO LUCCHESI.** In particolare alla nostra Commissione interessa avere il vostro parere sui provvedimenti attualmente in discussione.

**PRESIDENTE.** Vorrei precisare che siamo interessati ad acquisire il vostro giudizio sulla attuazione della legge n. 234, nonché il vostro parere sul disegno di legge in materia, attualmente in discussione presso il nostro ramo del Parlamento.

**GIOVANNI CARRAVETTA, Segretario responsabile della FILT-CGGL.** Per quanto

riguarda la parte relativa all'attuazione della legge n. 234 la valutazione che facciamo è proprio quella alla quale mi sono riferito finora. Come conseguenza di tale situazione si sta determinando uno sciopero all'interno della Tirrenia (programmato per il 27 di questo mese).

Per quanto riguarda la nostra valutazione sul disegno di legge attualmente in discussione abbiamo inviato alle Commissioni trasporti della Camera e del Senato un nostro documento specifico sulle questioni che consideriamo aperte come, per esempio, le convenzioni con le società pubbliche.

Su quest'ultima lamentiamo un grave ritardo perché proprio l'assenza delle convenzioni ci fa trovare di fronte ad un quadro di assoluta incertezza (in questo caso da parte dell'armamento pubblico), relativamente ai servizi dovuti.

Utilizzando questa occasione sollecitiamo l'attuazione della legge che fu approvata quattro anni fa, soprattutto per quanto riguarda la normativa che si riferisce alle convenzioni con le società pubbliche. Si tratta di una questione che sta determinando gravi incertezze all'interno delle società armatoriali soprattutto per quanto riguarda i piani di sviluppo. Infatti, una delle ragioni che vengono lamentate da parte delle società pubbliche della Finmare riguarda proprio l'assenza delle convenzioni; la questione delle informazioni che ci vengono negate torna di nuovo a porsi anche per la mancata applicazione di leggi che riguardavano la stipula delle convenzioni pubbliche. Se le nostre conoscenze sono esatte, ci sembra che l'approvazione delle convenzioni sia proceduralmente ferma presso il Consiglio di Stato.

MARIO GUIDI, *Segretario responsabile della FIT-CISL*. Sono il segretario del settore marittimo della federazione dei trasporti-CISL. Ho letto l'ordine del giorno dell'audizione della IX Commissione, che è alquanto nutrito. Per quanto riguarda i primi punti, relativi a ciò che è avvenuto alla luce dell'attuazione della legge n. 234 del 1989, non abbiamo ottenuto

dati ufficiali, così come ha confermato il mio collega Carravetta; però, io sono qui per compiere una valutazione ed aiutare a capire il perché di questa legge e in che modo essa è stata applicata. A quanto mi risulta – mi riferisco al primo gruppo di punti all'ordine del giorno, in relazione ai quali non abbiamo statistiche – della legge ha beneficiato molto, a mio parere, l'armamento straniero, perché per una mancanza di impulso e, forse, di sicurezza di risvolti economici positivi, ha indotto gli armatori italiani a precauzioni probabilmente oltremodo giustificate per loro ed ingiustificate per noi, causando una conversione degli investimenti, appunto, verso l'armamento straniero. Non ho i dati, ma questi si possono senz'altro rilevare; la legge – il cui titolo era, appunto, « Aiuti all'armamento italiano » e comprendeva diversi aspetti (noi, come sindacalisti, non vorremmo essere sviati, perché ci interessa l'occupazione) ha convogliato un certo numero di navi sul cosiddetto registro a scafo nudo, di cui parlerò in seguito, ed ha causato, appunto, la fruizione degli investimenti da parte, per esempio (ed è la parte più consistente); della multinazionale P&O (Peninsular and Oriental), di una multinazionale della frutta, di alcune ditte chimiche norvegesi, e così via, interessando in minima parte, credo, l'armamento. Io mi riservo, se necessario, dopo l'audizione, di fornire questi rilevamenti in concreto, perché è possibile ottenerli non dalla Confitarma o da fonti riservate, ma semplicemente dal Bollettino internazionale del *Lloyd Register*.

I punti che riguardano noi sono, in particolare, gli articoli 28 e 29 della legge, concernenti l'istituzione del doppio registro; la Commissione, ovviamente, ha ritenuto utile sentirci per conoscere i risvolti che esse ha avuto sull'occupazione. Però, per quanto mi consta, in quanto membro della commissione prevista dalla legge, le domande vagliate dalla commissione stessa e dal Ministero riguardano una ventina di navi. Posso anche dire che, secondo la politica che noi ci aspettavamo in base alla legge n. 234, le navi

iscritte a questi benefici (riduzione del personale e imbarco di personale extracomunitario, perché non può provenire che dal Terzo mondo personale che costi meno del nostro) sono una ventina; comunque, si sono avuti pochissimi risvolti sull'occupazione; e una così importante svolta nelle relazioni industriali con l'armamento, quale l'imbarco di stranieri sulle navi nazionali, fra l'altro proibito dal nostro codice della navigazione (ma la legge n. 234 istituisce il *bare-boat*, come è avvenuto in tutti i paesi europei), ha permesso questa situazione. Ciò che ci ha indotti a dare il nostro consenso *ob-torto collo* è stato uno studio della situazione in campo internazionale europeo, dal quale emerge che è stato concesso lo stesso trattamento in quasi tutti gli Stati. Però, ai fini occupazionali, noi ci aspettavamo che la legge consentisse ai cantieri non solo di costruire. In sostanza, hanno usufruito gli stranieri e non so che cosa succederà trascorsi cinque anni, perché la legge, dopo tale arco di tempo, permette la vendita delle navi all'estero. Quindi, non abbiamo avuto un riscontro sull'occupazione tale da rallegrarci oppure da farci esprimere giudizi positivi sulla legge.

Questo per quanto riguarda gli aspetti concreti della questione; invece, per il resto, ricordo che vi è stato uno stop da parte della Comunità europea, recuperato poi grazie all'intervento del Parlamento e di alcuni ministri, tanto che adesso è previsto anche un 2 per cento di aiuto alla gestione (non alle costruzioni). Volevo ricordare la parte che, forse, a noi più interessa: in questi ultimi mesi sono intervenute situazioni di particolare delicatezza per noi. Cioè, ci siamo adoperati affinché la legge n. 234 provocasse il minor danno possibile nei confronti dell'occupazione, ma queste stesse nostre prese di posizione si stanno riverberando su alcune politiche che noi non riusciamo a cogliere bene nella loro definizione in materia di cabotaggio e di naviglio minore, le quali ci pongono diversi interrogativi. Vale a dire: se il sindacato ha capito che il settore delle navi di lungo

corso forse era decotto (quindi, ben vengano le leggi di finanziamento, che fanno lavorare anche i cantieri), per quanto riguarda il cabotaggio, noi stiamo registrando alcuni risvolti (l'argomento è all'ordine del giorno della Commissione e non potrei parlarne, ma l'impulso a farlo è molto forte) che ci pongono nella condizione di chiedere: che cosa succede nel settore? Che cosa succede nel cabotaggio (inteso come attività imprenditoriale libera, ma legata ad aziende dello Stato) esercitato dalla Tirrenia? Pur non trattandosi di argomenti all'ordine del giorno, si tratta di una questione che può inficiare la nostra capacità di giudizio nei confronti della legge n. 234 del 1989.

A mio avviso non dovremmo perdere, come sindacato, la possibilità di avere uno stretto legame con le imprese che si occupano di cabotaggio, sia per valutare il rapporto dei costi con gli altri paesi anche se non è considerato traffico internazionale, sia per valutare le conseguenze dell'appuntamento del 1993, che non deve rappresentare uno spauracchio, bensì l'incentivo alla costruzione di una flotta più forte e competitiva con i paesi europei.

In sostanza non vorrei che l'aspetto « internazionale » della normativa in questione si riverberasse in senso negativo anche nei confronti dei traffici che devono essere difesi per tutelare la manodopera italiana. Questa è una raccomandazione che rivolgo alla Commissione perché l'armamento italiano nel suo complesso guardando solo ai risvolti competitivi ha trascurato completamente la costruzione di una solida base di una categoria di lavoratori, altamente qualificata dal punto di vista professionale. Tanto è vero che attualmente, al di là delle questioni che possono riferirsi all'occupazione, vi sono risvolti negativi per quanto riguarda determinate categorie di lavoratori.

ANGELO PATIMO, *Segretario responsabile della UIL-Trasporti*. Mi limiterò ad integrare quanto hanno detto i miei colleghi nei confronti della citata legge n. 234, nonché del disegno di legge n. 5046.

Premetto che condivido pienamente le posizioni espresse dai colleghi che mi hanno preceduto circa la carenza e la difficoltà avuta nel cercare di reperire i dati conoscitivi attraverso i quali poter esprimere un giudizio di massima sull'effetto della normativa in questione per i contraccolpi occupazionali che essa può produrre; aggiungo, anche rispetto a quello che finora siamo riusciti a reperire in termini di occupazione e considerando anche la specificità della mia qualifica di componente della commissione ministeriale che esamina le domande di ammissione al *bare-boat*, che ritengo prematuro esprimere un giudizio qualsiasi sulla legge medesima.

Infatti, delle 20 navi che hanno avuto l'ammissione al doppio registro credo che solo una o due siano operative con personale al 50 per cento nazionale e 50 per cento straniero (le altre solo successivamente opereranno in termini più concreti).

Il giudizio che posso esprimere - e ne converranno anche i miei colleghi - riguarda una previsione che lascia il tempo che trova rispetto a determinate questioni; mi preme sottolineare che se la legge n. 234 avrà piena applicazione (rispetto ad esigenze che hanno visto l'armamento nazionale nella necessità di internazionalizzare la loro presenza nell'arco di tempo dal 1990 al 1994) e quando tutte le navi che hanno chiesto questi benefici potranno operare concretamente nel settore, potremmo realizzare incrementi occupazionali dell'ordine di un massimo di 3-400 unità, cioè ben poco rispetto alle aspettative.

Di misura più rilevante potrebbe essere l'incremento occupazionale nei confronti del settore cantieristico, dove fra ordini per nuove costruzioni e ordini di trasformazione la presenza occupazionale è notevole.

Infine, desidero sottolineare rapidamente alcune questioni circa il disegno di legge n. 5046, provvedimento che dovrebbe produrre i finanziamenti per la contribuzione ai settori dell'armamento e della cantieristica proprio per quegli ar-

matori che dovranno accedere al *bare-boat*. Da parte nostra, diamo rilevante importanza a questo provvedimento dal momento che molte navi interessate hanno avuto contratti con la clausola sospensiva di garanzia; nel caso in cui non si avesse la possibilità di reperire i contributi in tempi utili dobbiamo tenere presente che l'armatore recede dal contratto, pertanto molte di queste navi potranno essere varate solo nel caso in cui saranno disponibili i finanziamenti di cui al disegno di legge in questione.

PINO LUCCHESI. La nostra Commissione sta affrontando un passaggio particolare relativamente alla indagine sull'economia marittima.

La legge n. 234, approvata nel 1989, prevedeva alcune modalità di finanziamento per il settore in questione, anche se modeste; fra pochi giorni sarà varato dall'Assemblea della Camera il decreto-legge di perfezionamento della stessa legge n. 234, sulla base delle indicazioni comunitarie. In particolare, la nostra Commissione sta lavorando sul disegno di legge di rifinanziamento di tale normativa (il grosso nodo del problema è appunto questo).

Tutti questi provvedimenti che si sono accavallati negli ultimi anni attengono a due versanti: la cantieristica da una parte, l'armamento dall'altra, anche se con alcune confusioni che hanno provocato incidenti di percorso. Per oggettività di valutazione bisogna dire che si tratta di leggi specifiche per la cantieristica nazionale; il fatto che all'interno di tale normativa si inseriscano meccanismi di sostegno nei confronti dell'armamento rappresenta un elemento aggiuntivo, fonte di continui dibattiti all'interno di questa Commissione.

Per quanto riguarda l'audizione odierna siamo interessati ad un confronto con le rappresentanze sindacali non solo - come mi pare di avere capito fin qui - sui problemi di natura occupazionale o del complessivo riassetto della flotta all'indomani della normativa in questione, noi siamo oltremisura interessati -

esprimo la mia opinione, che credo sia largamente condivisa dai colleghi – a capire cosa sia accaduto, cosa stia accadendo in questo momento, cosa si verificherà in prospettiva nel campo della cantieristica nazionale. Il nocciolo vero del confronto che vorremmo intrattenere con i rappresentanti sindacali verte su questo passaggio, anche perché – anticipo concetti che saranno espressi successivamente –, certamente, sullo sfondo vi è la preoccupazione di un adeguamento nel settore della cantieristica ai meccanismi, per così dire, di restringimento concordati a livello europeo. Esiste altresì, la preoccupazione di non andare ad una situazione di eccesso che, dopo il 1990, provochi disfunzioni profonde. Però, a lato, esiste tutta una serie di timori per cui – e, immagino, questo sarà un confronto duro con la Fincantieri –, mentre si afferma da più parti che gli ordinativi in atto coprono per il prossimo triennio, forse per il prossimo quadriennio, la totale capacità costruttiva della cantieristica italiana, di fatto alcune strutture in questo campo attualmente non hanno ordinativi e l'industria cantieristica tradizionalmente destinata alla realizzazione di naviglio militare – per la quale si immaginava un'ipotesi, anche parziale, di riconversione sul versante commerciale – è in crisi.

Tali preoccupazioni aumentano a dismisura: ad esempio, quando veniamo a conoscenza, come è accaduto negli ultimi giorni, di ipotesi di piano come quello presentato dalla Finmare sul cosiddetto progetto cabotaggio, che prendendo atto dell'indisponibilità della Fincantieri a produrre naviglio, ipotizza la costruzione all'estero di una quota consistente del naviglio che si vuole adibire a quest'operazione di cabotaggio. Ciò provocherebbe qualche situazione di obiettiva difficoltà.

Quindi, dai rappresentanti sindacali vorremmo sapere, in questo momento, la loro opinione su tale specifico passaggio, oltre che sul resto.

FULVIO CEROFOLINI. Signor presidente, più che rivolgere una domanda ai

nostri interlocutori, che anch'io ringrazio per il loro apporto, vorrei esprimere una considerazione che ricalca, in parte, osservazioni già svolte dal collega Lucchesi e che mi viene sollecitata proprio dal tipo di discussione cui abbiamo dato luogo fino ad ora.

Se ho ben compreso, i rappresentanti sindacali qui convenuti fanno presente che soffrono di una carenza di notizie che non può essere addebitata a noi, naturalmente; ma questo era un rilievo per intendere che la discussione non può essere più ampia e circostanziata proprio in ragione di questa – mi auguro temporanea – carenza di notizie.

A mio avviso – e mi dicano i sindacalisti presenti se sono nel vero – il giudizio che viene dato sull'applicazione, fino ad ora, della legge n. 234 del 1989 mette in evidenza come, tutto sommato, il risultato ottenuto nell'economia complessiva del paese non si è prodotto sul piano della maggiore occupazione; per quanto riguarda la cantieristica non vi è stata, al momento, alcuna ricaduta se non la promessa di alcune commesse ad una parte dei cantieri privati e della Fincantieri, commesse da perfezionare quando sarà applicato il decreto. Ma in buona sostanza l'unico effetto è meramente finanziario; gli armatori privati, con i soldi dello Stato – non voglio demonizzare questo tipo di mossa che è stata realizzata, mi limito a constatare che è l'unica che sia stata effettuata –, hanno potuto acquistare sul mercato straniero 700 mila tonnellate di stazza lorda, per un valore, *grosso modo*, che si avvicina ai mille miliardi di lire. Altre ricadute non ve ne sono state.

Allora, questa considerazione è anche un pò un interrogativo e non v'è dubbio che deve servirci nel prosieguo del nostro lavoro istruttorio e deliberativo eventualmente per porre maggiormente in sintonia i contenuti dei nostri provvedimenti con gli obiettivi che ci siamo posti, che sono quelli del ringiovanimento della flotta, del suo potenziamento, dell'aumento dell'occupazione sul duplice versante dei marittimi e degli addetti ai cantieri.

A questo proposito, i nostri interlocutori, dal dibattito che qui si è svolto, hanno ormai molto chiaro il quadro: i cantieri italiani sarebbero saturi di commesse di lavoro sino al 1993-1994, per cui bisogna orientarsi verso l'estero; però, si dimentica che esiste un cospicuo numero di cantieri che non sono nati - onorevole Lucchesi - come cantieri militari, ma li ha fatti diventare tali la Fincantieri: Sestri Ponente ha costruito fior di mercantili; Riva Trigoso realizzava pure navi mercantili, così come il Muggiano non ha prodotto solo naviglio militare.

Un minimo sforzo di riconversione produttiva potrebbe essere compiuto, perché non si tratta certo di passare dalla fabbricazione di candele a quella di centrali nucleari.

Quindi, esiste anche questo problema ed al riguardo, signor presidente, forse sarebbe bene riservare una prossima audizione alle organizzazioni sindacali che operano nel settore metalmeccanico.

PINO LUCCHESI. È una questione che intendevo sollevare anch'io; non so chi siano i nostri interlocutori, ma abbiamo sentito parlare, in questa sede, soltanto delle esigenze relative al personale.

MARIO SOMMARIVA, *Rappresentante della FILP-CGIL*. Noi siamo rappresentanti dei marittimi.

PINO LUCCHESI. La nostra richiesta di incontro andava in una doppia direzione e, quindi, siamo di fronte ad una carenza.

MARIO GUIDI, *Segretario responsabile dalla FIT-CISL*. Lo abbiamo compreso dall'ordine del giorno; noi non possiamo fornire i dati sugli acquisti.

PINO LUCCHESI. Poco fa, su mia richiesta, gli uffici mi hanno chiarito che, per una sorta di accordo stabilizzato nel tempo, la Commissione, segnalando i problemi, invita la Federazione trasporti di ciascun sindacato e questa provvede poi ad inviare i responsabili dei settori. Io

credo che la nostra richiesta sia stata soddisfatta solo per quanto riguarda un aspetto del problema, non l'altro.

PRESIDENTE. Vi è un problema di ripartizione dei lavori.

GIORDANO ANGELINI. Lo spirito della legge, della cui attuazione stiamo discutendo (almeno nelle intenzioni di chi l'ha approvata) era quello di aiutare non solo l'industria cantieristica, ma anche complessivamente il settore dell'economia marittima; anche per noi era infatti valido l'obiettivo di avere una flotta in grado di competere sul mercato.

A tal riguardo credo che il presidente sia d'accordo nel rendervi noti i documenti acquisiti dalla nostra Commissione, anche per una audizione successiva a quella odierna. Il nostro armamento - alla luce del provvedimento in questione - si modifica, evolve nella dimensione e nella forma giuridica dell'impresa. Secondo voi, si tratta di un settore che ha oggi maggiori capacità di stare sul mercato, rispetto al passato (se deve avere senso l'impiego di risorse pubbliche)?

Inoltre, per quanto riguarda i fondi che per l'armamento sono stati previsti dalla legge n. 234, non dobbiamo dimenticare che questi sono indirizzati all'aiuto alla gestione, non alla competizione vera e propria; su questo punto gradirei avere la vostra valutazione.

Secondo voi - ed è l'ultima domanda che desidero porre oggi - è meglio utilizzare forme di acquisto con contribuzione da 8 a 11 anni (se ho capito bene) o rivolgersi direttamente ai cantieri? Questo ai fini di un eventuale « ringiovanimento » della flotta.

MAURO DUTTO. Alcune delle risposte che ci aspettiamo credo che potranno essere acquisite dai documenti e dalle decisioni di politica economica di matrice CEE nel settore cantieristico. Alcuni anni fa vi è stato un dibattito all'interno di questa Commissione, quando fu accettato - su deliberazione CIPE - di stabilire alcuni traguardi sui limiti di possibile

tonnellaggio della cantieristica italiana; ricordo che allora gli obiettivi erano rivolti ad una riduzione dell'esistente.

Da questo punto di vista, sarebbe certamente opportuna una verifica di quello che è stato fatto finora a seguito dell'applicazione di tali direttive. Ritengo però che non sia questa la sede, anche perché i nostri interlocutori di oggi sono marittimi e si occupano più di armamento che non di cantieri.

Mi sembra però importante rivolgere loro alcune domande. In un documento che ci è stato inviato dagli armatori, viene detto che l'occupazione derivante dalla legge in questione dovrebbe arrivare a coprire 1.500-2.000 unità lavorative. Certamente l'impatto sulla cantieristica mi sembra sicuro, dal momento che i cantieri più importanti dichiarano di avere saturazione di ordini fino al 1993, anche se ciò può non riguardare quei cantieri che per scelta strategica sono considerati fuori mercato o non sostenibili dalla mano pubblica. Rispetto alla diversa valutazione fra voi e Confitarma sugli impatti dell'occupazione saremmo pertanto interessati ad avere maggiori ragguagli.

Sembra, inoltre, che il rapporto fra la produzione delle navi e gli ordini degli armatori sia strettamente collegato alle leggi di sostegno senza derivare da una dinamica di mercato che possa coprire una percentuale anche minima, ma sufficiente, appunto, ad indicare che esiste un mercato. Nel caso di specie sembra che il discorso si alimenti solo in dipendenza dell'ossigeno fornito dallo Stato.

Nel momento in cui si tenta, con provvedimenti legislativi, di abbassare il divario che esiste fra i costi del cantiere italiano, quello europeo e quello orientale per un allineamento di competizione - nei limiti del possibile - ai livelli europei, sarebbe utile avere una vostra valutazione circa l'eventuale miglioramento raggiunto (o siamo ancora senza speranza?). Si dovrà procedere per tentativi da rinnovare di anno in anno o si può finalmente varare un provvedimento organico?

Inoltre, siete in grado di registrare un andamento complessivamente più competitivo sia sul fronte dell'armamento, sia su quello della cantieristica?

La CEE ha valutato la differenza fra i costi di gestione annui di una nave (di cui non ricordo i limiti di tonnellaggio) italiana ed una analoga cipriota in termini di un miliardo e duecento milioni di lire. A tal fine ritenete opportuno indicare parametri fissi, senza ricorrere ad un meccanismo di intervento da modificare di anno in anno (come per certi versi si fa per le ferrovie), all'interno della politica europea? Nel settore ferroviario si è usciti dalla logica dell'intervento da modificare periodicamente e si è stabilita (trattandosi di un servizio pubblico) una quota di oneri sociali riconosciuti dalla CEE medesima in termini percentuali di servizio. Tutto questo costringe il Parlamento ad avere una propria flessibilità rispetto agli andamenti di mercato vero e proprio e ciò rappresenta un errore perché dal Parlamento debbono promanare strumenti di legislazione generale e di indirizzo, non operativi, nella discrezionalità o nella registrazione di variazioni quotidiane.

A mio avviso, dovremmo tendere ad una legislazione che tenta di identificare parametri utili per avviare a ridurre il divario esistente. Nei confronti di tale obiettivo avete suggerimenti da darci?

**PRESIDENTE.** Dal momento che siamo costretti ad interrompere i nostri lavori entro le ore 16, in concomitanza con la seduta di Assemblea, prego i nostri ospiti odierni di affrontare in modo contenuto le questioni sollevate e li invito a farci pervenire un'ampia memoria scritta.

**GIOVANNI CARRAVETTA, Segretario responsabile della FILT-CGIL.** Abbiamo superato una fase di comprensibile reciproco equivoco rispetto anche ad una serie di quesiti che sono stati posti. Ovviamente, vi è una questione che riguarda noi come sindacato dei marittimi; per brevità, comunque, accetto l'invito a pre-disporre una memoria scritta unitaria.

**PRESIDENTE.** Colgo l'occasione per far presente che, eventualmente, in tale memoria potranno inserire integrazioni di concerto con i loro colleghi del settore cantieristico.

**GIOVANNI CARRAVETTA, Segretario responsabile della FILT-CGIL.** Sarà necessario farlo.

La questione è la seguente: nessuna delle leggi era stata emanata per accrescere l'occupazione nel settore marittimo. Infatti, dal *bare-boat* alle leggi complessive di ristrutturazione, il volume dell'occupazione marittima diminuisce, oggettivamente, per ovvie ragioni; e le nuove costruzioni, quando non si tratti del varo di nuove navi, sono costituite da sostituzioni che, inevitabilmente, comportano un calo dell'occupazione.

Il vero problema che dobbiamo discutere è se in Italia andiamo verso un consolidamento dell'occupazione nel settore marittimo, con le leggi in vigore, e verso un consolidamento degli assetti d'impresa pubblici e privati in conseguenza di tali contributi. Ecco l'aspetto che dobbiamo chiarire, sul quale si aprirebbe una discussione molto lunga. Nella nostra memoria noi spiegheremo tali questioni in rapporto a questi punti.

**MARIO GUIDI, Segretario responsabile della FIT-CISL.** Non voglio pormi in contrapposizione con coloro che rappresentano gli interessi della cantieristica - noi siamo portatori di altri interessi -, perché sappiamo anche essere solidali. Tuttavia, le leggi finora varate valgono (e ben vengano se ci riferiamo al lavoro che si svolge nei cantieri) ad equiparare il costo della costruzione italiana, in quantità e qualità, a quello del mercato internazionale. Quando, poi, si scende ai costi di gestione, occorre definire un meccanismo - in questo caso, una legge che consenta di mettere in chiaro quali debbano essere gli oneri della gestione perché, in effetti,

il marittimo italiano non potrà mai competere con l'omologo sul mercato: ad esempio, la nave cipriota registra una differenza di costi, rispetto a quella italiana, di un miliardo e mezzo (quindi, dieci anni di gestione su una nave da carico sono dieci miliardi, praticamente il costo della stessa). Ogni volta che affronto questi ragionamenti, mi trovo dinanzi a leggi - e l'ultima, la n. 234, va in questa direzione - che recano aiuti all'armamento italiano ma che poi, in sostanza, si limitano al sostegno ai cantieri: e ciò sarebbe positivo se, però, il cantiere italiano avesse i costi di quello straniero. Allora, in quel caso, si avrebbe un aiuto, effettivamente, anche sotto il profilo della gestione, perché i costi di ammortamento fanno parte della gestione complessiva; ma i costi di ammortamento dell'armamento italiano vanno a coprire tale differenziale. Quindi, come marittimi, noi dobbiamo confrontarci anche per quanto riguarda i costi di gestione, altrimenti non favoriremo mai l'aumento dell'occupazione.

Infine, un riferimento a quanto ha detto il collega Carravetta: noi, sulla base della legge n. 234, intendendo ampliare la flotta numericamente, volevamo anche aumentare complessivamente il livello dei marittimi italiani sotto il profilo della qualificazione professionale (perché, in effetti, il « mozzariello » non va più volentieri a lavorare).

**ANGELO PATIMO, Segretario responsabile della UIL-Trasporti.** Ho detto nel mio intervento, rispondendo all'onorevole Dutto, circa l'incidenza della legge n. 234 sui problemi occupazionali, che è problematico compiere una valutazione che possa avere, in qualche modo, una rispondenza con la realtà. L'unico dato che abbiamo oggi, sul quale possiamo ragionare, fare un discorso aritmetico, è rappresentato dall'acquisto all'estero di circa 46 navi di nuova immatricolazione nei registri navali italiani. Ciò significa che, se tutte dovessero imbarcare il 100 per cento di

equipaggi nazionali, otterrebbero lavoro 800 marittimi italiani; ma poiché per il 50 per cento tale personale è straniero, quello nazionale ammonta a 400 unità.

Per le nuove costruzioni e per la trasformazione occorre tener conto di un altro aspetto: che, cioè, fisiologicamente, nei quattro anni si verificheranno *turn-over* nelle navi che operano. Pertanto ritengo assai problematico il dato della

Confitarma secondo cui il settore offrirebbe 1.500 nuovi posti di lavoro.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri interlocutori e rinnovo loro l'invito a trasmettere alla Commissione una memoria scritta dettagliata.

**La seduta termina alle 16.**