

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

286^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1965

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazioni Pag. 15181

CONGEDI 15181

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di determinazione sulla gestione finanziaria di ente 15181

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 15181

Presentazione di relazione 15181

INTERPELLANZA E INTERROGAZIONI

Svolgimento:

DI PRISCO 15188

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali* . . . 15187, 15190, 15191

VIDALI 15182, 15189, 15191

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 11).

Si dia lettura del processo verbale.

PIRASTU, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 9 aprile.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Magliano Terenzio per giorni 4.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge dai senatori:

Schietroma:

« Indennità per lavoro nocivo e rischioso al personale dei laboratori chimici delle dogane e imposte indirette » (1158);

Viglianesi:

« Modifiche alle leggi 17 febbraio 1958, n. 59, e 16 luglio 1962, n. 922, relative ai proventi e diritti di cancelleria » (1159).

Annunzio di presentazione di relazioni

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate le seguenti relazioni:

a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procede-

re), dal senatore Caroli sulle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore Santarelli (*Doc. 23*);

contro il senatore Francavilla (*Doc. 28*);

a nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), dal senatore Santero sul disegno di legge: « Delega al Governo per l'emanazione di norme relative all'ordinamento dell'Amministrazione degli affari esteri » (*260-Urgenza*).

Annunzio di determinazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione concernenti la gestione finanziaria dell'Ente per lo sviluppo della irrigazione e la trasformazione fondiaria in Puglia e Lucania, per l'esercizio 1963 (*Doc. 29*).

Svolgimento di interpellanza e di interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interpellanza del senatore Vidali al Ministro delle partecipazioni statali e delle interrogazioni dello stesso senatore Vidali al Ministro delle partecipazioni statali e dei senatori Di Prisco, Schiavetti, Preziosi e Masciale ai Ministri dell'industria e del commercio e delle partecipazioni statali, tutte riguardanti la situazione dei cantieri di Trieste.

Si dia lettura dell'interpellanza.

PIRASTU, Segretario:

« VIDALI. — Al Ministro delle partecipazioni statali. — Con riferimento anche a

precedenti richieste di cui l'ultima del 26 dicembre 1964 (interrogazione a risposta scritta n. 2516) si chiede di conoscere con la massima chiarezza gli intenti del Governo nei confronti del cantiere S. Marco (CRDA) di Trieste. L'interpellante fa particolare riferimento alla notizia pubblicata da vari giornali del 28 gennaio 1965 in merito ad una conversione di attività o ad una sospensione totale dell'attività di questo stabilimento prevista dal piano economico approvato dal Consiglio dei ministri per gli anni 1965-69. La notizia ha suscitato vivissimo allarme fra le maestranze del cantiere e nella cittadinanza ed è stata oggetto della preoccupata attenzione della Conferenza economica comunale » (250).

P R E S I D E N T E . Si dia ora lettura delle due interrogazioni.

P I R A S T U , Segretario:

« **VIDALI.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere in base a quali ragioni, contrariamente a tutte le assicurazioni ripetutamente date dal Ministero competente, è stata decisa la chiusura del cantiere navale S. Rocco di Muggia aggregato all'Arsenale triestino.

L'interrogante fa presente in particolare la risposta ricevuta all'ultima interrogazione sulle prospettive riservate al cantiere muggesano dell'IRI, nella quale si diceva fra l'altro: « nell'assicurare comunque che il bacino di carenaggio esistente a Muggia sarà tenuto in esercizio ».

In realtà il cantiere muggesano, con il trasferimento graduale dei suoi reparti, è andato incontro ad un progressivo declinamento che ha avuto gravi conseguenze sull'economia locale e si è arrivati ora alla sempre smentita conclusione che porta alla chiusura dello stabilimento.

L'interrogante sollecita pertanto dal Ministro l'intervento diretto a revocare la decisione e ad assicurare alle maestranze ed all'intera popolazione muggesana prospettive di lavoro nel cantiere stesso » (612);

« **DI PRISCO, SCHIAVETTI, PREZIOSI e MASCIALE.** — *Ai Ministri dell'industria e del*

commercio e delle partecipazioni statali. — Per conoscere le iniziative che si intendono prendere per garantire il pieno lavoro ai cantieri navali San Marco di Trieste.

La recente ferma protesta di tutta la popolazione della città con a capo il Sindaco, la manifestazione unitaria del 23 febbraio 1965 delle organizzazioni sindacali, i voti unanimemente espressi dai diversi Enti economici locali hanno sottolineato la drammaticità della situazione nella quale verrebbero a trovarsi Trieste e dintorni con il minacciato ridimensionamento o chiusura del cantiere.

Chiedono gli interroganti che i Ministri diano urgenti comunicazioni che servano a riportare tranquillità alla cittadinanza triestina e sicurezza di lavoro nei cantieri San Marco con un indirizzo produttivo di costruzioni di navi che contribuiscano a rinnovare la flotta mercantile invecchiata e ciò anche con riguardo agli interessi più generali dell'economia nazionale » (720).

P R E S I D E N T E . Il senatore Vidali ha facoltà di svolgere l'interpellanza.

V I D A L I . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il 26 dicembre scorso presentai un'interrogazione per conoscere le intenzioni del Governo in merito al cantiere « San Marco » di Trieste. La risposta mi giunse appena il 22 aprile. Nel frattempo, il 4 febbraio, avevo presentato questa interpellanza, e solo oggi mi si dà la possibilità di illustrarla.

Per inciso, desidero rilevare in questa occasione che è molto grave che si risponda con tanto ritardo alle interrogazioni e alle interpellanze; basti dire che sono ancora in attesa di risposta le varie interpellanze, concernenti vari argomenti e rivolte a diversi Ministri, che ho presentato nel giugno del 1963.

Ritornando all'oggetto di questa mia interpellanza, rilevo che sia nella passata legislatura, alla Camera dei deputati, sia in questa, al Senato, ho chiesto più volte quali fossero gli intendimenti del Governo sul principale cantiere navale triestino, e le risposte sono state sempre evasive. Anche

gli ordini del giorno presentati in occasione di varie discussioni sui bilanci di previsione della marina mercantile o delle partecipazioni statali sono stati accolti sempre come raccomandazione, ma nessun Ministro finora mi ha dato delle esplicite assicurazioni.

Nell'ottobre 1963, rispondendo a un'interrogazione del 25 giugno di quell'anno, il Ministro della marina mercantile diceva che « nel programma predisposto e trasmesso alla Comunità economica europea non era stato previsto alcun ridimensionamento del cantiere "San Marco" di Trieste » ed assicurava che per il cantiere in questione era previsto « il proseguimento delle opere di banchinamento e di sistemazione delle aree ricavate, oltre alla dotazione di un nuovo macchinario per l'officina carpentieri in ferro e l'officina ponti e gru ».

Successivamente, di fronte all'intensificarsi delle voci allarmanti che andavano diffondendosi, alla mia interrogazione del 16 settembre 1963 il Ministro delle partecipazioni statali, il 12 novembre dello stesso anno, rispondeva ripetendo che « il problema del cantiere "San Marco" rientra nei problemi relativi alla situazione generale dell'industria cantieristica italiana che forma oggetto di attento esame da parte degli organi del Governo nel quadro degli impegni assunti in sede comunitaria al fine di dare un razionale assetto a questo delicato settore ». Si accennava ancora ai lavori in corso e si assicurava che, sempre in rapporto alla situazione generale, « nulla sarebbe stato trascurato perchè il cantiere "San Marco" potesse fruire di nuove commesse ».

In occasione di un mio intervento il ministro Bo, esplicitamente sollecitato a dire qualcosa di più, si limitò a riaffermare: « Qualche cosa è stato già fatto, ma pur con la massima buona volontà il Governo non può assumere impegni al di fuori dei termini che ho esposto ».

Mi preme ribadire oggi che la questione dell'avvenire del cantiere « San Marco » è non soltanto d'importanza vitale per Trieste, ma è parte, soprattutto, di un gravissimo problema di carattere nazionale. Di conseguenza, anche se sottolineerò ciò che il cantiere « San Marco » significa per l'economia

triestina, non è certamente mia intenzione sostenere una posizione di carattere campanilistico, ma anzi rilevare quanto deleteria sia stata e sia la politica governativa nel settore del mare per l'economia nazionale. Certo è che il « San Marco », il cantiere da cui è nata la Trieste industriale fin dal 1839, è il cantiere triestino le cui maestranze e i cui tecnici sono i più apprezzati, quelli che hanno costruito molte delle più belle navi, che hanno portato la bandiera nazionale nel mondo e di cui l'intera città è fiera. Sono 2.500 i dipendenti diretti del cantiere e sono altri 8 o 10 mila i lavoratori la cui occupazione trae origine dall'attività del cantiere navale. Si tratta, cioè, in totale, di oltre il 20 per cento dell'occupazione attualmente garantita nell'intero settore industriale del nostro territorio.

Queste e molte altre, inerenti anche alle peculiari caratteristiche della situazione economica triestina, sono le ragioni che possono spiegare le reazioni locali alla minaccia incombente sul « San Marco », culminate nella compatta, forte e dignitosa manifestazione, assolutamente unitaria, di sciopero generale del 23 febbraio scorso, accompagnata da varie forme di espressione dell'opposizione di enti, di autorità, di organismi di categoria di ogni genere (ivi compresa la minaccia di dimissioni del Sindaco e della Giunta comunale), ad ogni ridimensionamento del cantiere.

Ma, come ho detto, io non intendo illustrare ulteriormente la situazione particolare triestina, bensì indicare come tale grave situazione sia soprattutto un indice della politica errata del Governo in tutto il settore cantieristico e più generalmente in tutta l'economia marittima nazionale.

Di questo ha parlato ieri sera il collega Adamoli e le critiche al riguardo, da molto tempo sollevate dai parlamentari del mio Gruppo, sono ormai state fatte proprie in gran parte da tutti i sindacati. Potrei citare una pubblicazione del sindacato dei lavoratori metalmeccanici della CISL di Trieste, in cui vivacemente e documentatamente si sostengono varie tesi che noi condividiamo.

Innanzitutto dobbiamo rispondere agli interrogativi che ci vengono suggeriti da tut-

ta l'impostazione, nel settore cantieristico, del piano quinquennale predisposto dal Governo, che a sua volta investe la politica accettata dai rappresentanti del nostro Paese in seno alla Comunità economica europea.

È giustificato il ridimensionamento dell'industria cantieristica del nostro Paese?

In base all'ultimo rapporto trimestrale del « Lloyd's Register » di Londra, « il totale globale delle navi impostate, in costruzione e varate nel mondo ha raggiunto un nuovo record nel primo trimestre del 1965, con 1.665 navi e 10.341.419 tonnellate di stazza lorda ».

Dove è dunque la crisi che dovrebbe indurre l'Italia a ridimensionare i propri cantieri?

Scrivono i sindacalisti della CISL di Trieste: « La situazione di crisi dell'industria cantieristica italiana è dovuta a fattori del tutto particolari ed è addirittura in contrasto con la tendenza espansionistica manifestatasi sul piano mondiale nel 1964. Infatti il tonnellaggio varato nel mondo negli ultimi anni è aumentato da 7.900.000 tonnellate del 1961 a 10.200.000 tonnellate del 1964 ».

Lo stesso traffico portuale italiano è in forte ascesa, come quello mondiale, ed è passato, dal 1950 al 1955, da 37.500.000 tonnellate a 65.200.000 tonnellate, con un saggio medio di accrescimento del 14,8 per cento. Nel periodo 1956-1961 è salito da 70 milioni e 800.000 tonnellate a 119.000.000 circa, con un aumento medio annuo del 12,2 per cento. Calcolando realisticamente un saggio di incremento annuo del 7 per cento, si può prevedere che alla fine del quinquennio considerato dal piano governativo saranno raggiunti i 200 milioni di tonnellate di merce. Lo stesso Ministro della marina mercantile ha dichiarato recentemente che « l'eccezionale aumento del traffico marittimo riscontrato negli ultimi 10 anni ha riproposto in termini di attuale necessità il potenziamento della flotta nazionale ».

L'enorme sviluppo dei traffici mondiali italiani è determinato infatti da vari fattori di sviluppo, come il progresso dell'economia di Paesi fino a ieri coloniali, il progresso dell'economia dei Paesi a regi-

me socialista, la necessità sempre più universale di scambi fra i vari Paesi. Ovviamente, la flotta mercantile è lo strumento principale di questi traffici; ma la nostra flotta non è soltanto insufficiente come tonnellaggio: il nostro Paese deve ricorrere a navi con bandiera estera, anche perchè si trova in condizioni di inferiorità dal punto di vista dell'età delle sue navi. L'incidenza delle navi vecchie sul totale della flotta italiana è superiore a quella esistente nelle flotte di molti altri Paesi, anche nell'ambito di quelli facenti parte della Comunità economica europea.

La costruzione di nuove navi quindi è, anche da questo punto di vista, attualissima per il nostro Paese. Anche limitando l'esame al solo settore dell'Europa occidentale, è facile constatare che nessun altro Stato membro della CEE si prepara a ridimensionare, a chiudere i propri cantieri navali. Perchè dunque su questa posizione rinunciataria è soltanto il nostro Governo?

Fra i Paesi della Comunità economica europea il nostro è proprio quello in cui il settore marittimo, dalle costruzioni navali alla gestione delle linee di navigazione, è più ampiamente di carattere pubblico, a partecipazione statale, ed è proprio questo settore a partecipazione statale che si vuole colpire. Ciò può corrispondere agli interessi dei gruppi armatoriali e cantieristici di carattere privato e monopolistico, italiani ed anche internazionali, ma non certo agli interessi nazionali. L'attuale politica, le attuali prospettive governative, tendono a tutelare dunque interessi privatistici, e i nostri rappresentanti nella CEE hanno dimostrato molta arrendevolezza a tendenze di questo genere anzichè opporre una tenace resistenza a salvaguardia del patrimonio cantieristico nazionale, in favore di un suo potenziamento ed ammodernamento, capace di metterlo in grado di partecipare quanto meglio possibile alla competizione internazionale.

È in questo quadro che noi consideriamo anche il problema del cantiere « San Marco », come quello del Muggiano-La Spezia e quello di Livorno. Ci è stato detto che nel programma governativo non si fa il nome dei cantieri colpiti, ma, come avrò modo di

dire dopo, tutti sanno che di questi cantieri si tratta ora.

È veramente banale che un Ministro o l'altro dia assicurazioni a questo o quel cantiere, prometta in termini vaghi di garantire « attività compensatorie », sostitutive delle attuali di questi stabilimenti. La verità è che persiste l'intento governativo di eliminarli.

Quando si parla dei costi delle costruzioni navali bisogna avere presente che sul costo totale di una nave il costo « cantiere navale » è appena di circa un terzo, e che il costo del lavoro in Italia (comprensivo degli oneri sociali) è inferiore a quello di tutti gli altri Paesi della CEE.

Infatti, dalla inchiesta sui salari fatta dall'Istituto statistico della Comunità economica europea risulta che per quanto concerne il costo medio della manodopera per ora prestata nella costruzione o riparazione navale seguono in ordine decrescente il Belgio, la Repubblica federale tedesca, la Francia, i Paesi Bassi e l'Italia.

Non sono dunque le retribuzioni dei lavoratori italiani quelle che incidono fondamentalmente sul costo delle nostre navi, ma altre voci. Proprio nel settore produttivo IRI si dovrebbe invece, come sempre abbiamo sottolineato noi, puntare su una politica di costi congiunti, ed è proprio di una politica in questa direzione che finora il nostro Governo non ha voluto nemmeno sentir parlare.

Riguardo al « San Marco », i dirigenti della FINCANTIERI affermano che, per l'insufficienza dell'area occupata e per la sua ubicazione, lo stabilimento non ha possibilità di essere bene utilizzato con le moderne tecniche produttive. A parte il fatto che ben pochi cantieri italiani hanno una situazione migliore, c'è da rilevare che la FINCANTIERI attraverso il suo Presidente e anche l'IRI, avevano dato esplicite assicurazioni che sarebbe stato attuato un piano di rinnovamento delle attrezzature del « San Marco » per una spesa di circa 3,8 miliardi di lire. Questo piano è stato iniziato con una spesa di 1,2 miliardi e poi sospeso. Evidentemente, già da molto tempo la FINCANTIERI pensava all'eliminazione del « San

Marco » prendendo a pretesto l'arretratezza dei suoi impianti e non provvedendo a porvi riparo. Inoltre, non si è certo preso in adeguata considerazione il fatto che il cantiere « San Marco », anche molti anni fa e con attrezzature ancora inferiori alle attuali, ha costruito a tempo di record alcuni, non pochi, fra i gioielli della marina mercantile italiana (dal « Conte di Savoia » di 35 anni fa, all' « Augustus », alla « Vittoria », al « Neptunia », all' « Oceania », all' « Asia », all' « Australia », fino alla « Raffaello »). Come si fa ora a parlare di cantiere « marginale » e « non competitivo », anzichè provvedere al suo ammodernamento per continuare una produzione che fino ad oggi ha fatto onore al nostro Paese?

Parlando del « San Marco », come ho detto più volte, non intendo sottovalutare la gravità della situazione degli altri cantieri colpiti oggi o di quelli che potranno essere colpiti domani se dovesse persistere l'attuale politica governativa in questo settore, ma proprio indicare, con uno specifico esempio, l'assurdità di un atteggiamento di politica economica nel campo cantieristico. E mi pare che, proprio trattando di Trieste, città che è stata sempre oggetto di affermazioni demagogiche, si rilevi meglio la negatività di questa politica.

Se la RAI-TV ha completamente taciuto sullo sciopero del 23 febbraio non è stato per una dimenticanza di qualche cronista, nè perchè la RAI-TV sia spesso restia a dare pubblicità alle proteste. La ragione è in qualcosa di più importante: si è consapevoli che la condanna del « San Marco » rappresenta quasi il simbolo di una politica che viene respinta non soltanto dai triestini, ma da tutti i lavoratori italiani, da tutti i cittadini coscienti della necessità di una nuova politica marinara e anche, più in generale, di una nuova politica economica, che tuteli gli interessi nazionali nel MEC e nell'ambito più vasto dell'economia mondiale.

La risposta che ho ricevuto dall'onorevole ministro Bo, uguale a quella che è stata data anche all'onorevole Ferioli, non ha un significato chiaro e non può essere considerata soddisfacente. Nella risposta si fa riferimento alla « lunga e profonda crisi »

dell'industria delle costruzioni navali. Questo giudizio noi lo contestiamo per le ragioni che ho già brevemente esposto e che dimostrano la sua infondatezza in ambito mondiale e nazionale.

Noi contestiamo anche che, come ci si dice, « il problema è costantemente seguito dal Ministero in tutti i suoi sviluppi al fine di evitare che intempestive determinazioni possano comunque compromettere la situazione di tutto il delicato settore... », perchè non abbiamo ragione di apprezzare l'atteggiamento dei rappresentanti italiani nella CEE.

In sede comunitaria si insiste perchè gli aiuti governativi ai cantieri italiani cessino già il prossimo anno, non nel 1969, e si insiste perchè l'Italia riduca la potenzialità produttiva dei cantieri sospendendo l'attività di alcuni tra essi. Non abbiamo alcuna notizia di una posizione decisa in opposizione a queste tendenze da parte dei nostri rappresentanti, mentre sappiamo che rappresentanti di altri Paesi della CEE hanno ottenuto già delle posizioni di vantaggio in questo settore: e valga soprattutto come esempio l'atteggiamento dei rappresentanti della Germania occidentale.

Il Governo — si dice nelle risposte che ho citato — sta svolgendo « un particolare intervento inteso a consentire all'industria cantieristica nazionale di superare l'attuale stato di crisi limitando al massimo gli eventuali sacrifici ». Non si tratta di un'azione che risulti efficace, e lo si spiega anche con la timidezza nella fissazione di obiettivi tanto modesti.

Quando poi si dice che « non risulta compromessa la sorte di alcun cantiere », questo è facile a smentirsi. Cito le parole del Presidente della Camera di commercio di Trieste, dottor Caidassi, il quale, il 27 febbraio scorso, ha affermato testualmente: « Il testo del piano quinquennale di sviluppo 1965-1969, approvato dal Consiglio dei ministri ed ora all'esame del CNEL, fa accenno soltanto, per quanto concerne l'industria cantieristica, alla necessità di ottenere una riduzione di 300 mila tonnellate della capacità produttiva nazionale, che scenderà così

a 500 mila tonnellate ». Aggiungo che, come sostiene il sindacato CISL di Trieste, e come è noto anche dal rapporto Saraceno del marzo 1964, i conti non tornano affatto, perchè la capacità produttiva cantieristica attuale non è di 800 mila, ma di meno di 700 mila tonnellate.

Ma continua il dottor Caidassi: « Pur non avendo il programmatore fatto una precisa indicazione dei cantieri da sopprimere, non bisogna dimenticare che nella prima stesura del piano — che ricalcava le richieste della FINCANTIERI — era prevista la sospensione dell'attività anche del cantiere "San Marco", perchè avente costi marginali ». E lo stesso discorso vale per i cantieri di Muggiano-La Spezia e Livorno.

D'altronde il ministro Bo conclude: « Qualora, infine, nel quadro della programmazione economica nazionale, si dovesse rendere necessario un ridimensionamento dell'industria cantieristica nazionale e ciò dovesse colpire anche il cantiere « San Marco » di Trieste, assicuro che questo Ministero non mancherà di adoperarsi affinché le eventuali perdite di posti di lavoro vengano adeguatamente compensate ».

Tutto risulta così ancora più sconcertante; e tanto più alla luce di altri fatti. In merito all'interrogazione sul cantiere « S. Rocco » voglio dire che lo stesso Ministro, infatti, rispondendo ad un'interrogazione dell'onorevole Bernetic in merito alla chiusura del cantiere « S. Rocco » di Muggia, ha detto, fra l'altro, che il cantiere « S. Rocco » « continuerà ad operare come cantiere per riparazioni navali ». Tutti sanno, invece, che questa prospettiva non esiste affatto perchè il cantiere muggesano, malgrado tutte le promesse e assicurazioni, è di già chiuso; esso ha soltanto un servizio di custodia e tutte le maestranze sono oramai trasferite all'Arsenale triestino. Non è affatto credibile che, come indica il Ministro, in avvenire gli operai andranno via mare da uno stabilimento all'altro a seconda delle esigenze di lavoro. Riassumendo, la risposta per il « S. Rocco » è: chiusura!

A risposte di questo genere non è proprio possibile dare affidamento ed io posso tranquillamente asserire che a Trieste è or-

mai assolutamente impossibile per chiunque farlo. Perciò, bisogna che il Governo assuma pienamente le sue responsabilità e risponda chiaramente sui suoi intenti. Io chiedo una risposta chiara perchè i lavoratori triestini, l'intera città di Trieste la sta aspettando con impazienza.

Al cantiere « San Marco », come ad altri cantieri nazionali, stanno di fronte due prospettive. L'alternativa è: potenziamento ed ammodernamento o condanna a morte. Quale delle due intende scegliere il Governo? Da parte nostra insistiamo che è indispensabile per il Governo una scelta nel senso che solo può corrispondere alla difesa dell'industria cantieristica nazionale, alla difesa dell'intero settore dell'economia marittima e di quello delle partecipazioni statali, e ciò investe tutta la politica italiana in ambito internazionale, incominciando dall'ambito del MEC, ma in una visione nuova di più ampio respiro della politica estera ed interna.

Quando io chiedo al Governo quali sono le sue intenzioni sul cantiere « San Marco » e sull'industria cantieristica in generale posso anche riferirmi ad un'ultima interpellanza presentata da colleghi del Partito della Democrazia cristiana alla Camera dei deputati, nella quale si dice: « I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri degli affari esteri e delle partecipazioni statali, per sapere — considerata l'importanza economica e produttiva dei cantieri navali italiani e la crisi che stanno attraversando, tenuto presente: 1) gli impegni del trattato CEE; 2) il fatto che la costruzione di navi nella CEE è particolarmente compromessa dai prezzi di costruzione dei cantieri giapponesi; 3) la necessità di una politica di sostegno delle costruzioni navali con impostazione e attuazione comuni da parte di tutti i Paesi della CEE; 4) la necessità di affrontare in modo comunitario l'aggiornamento e la riorganizzazione produttiva dei cantieri europei — se non intendano: a) predisporre un piano di risanamento e sistemazione dei cantieri navali riguardante l'erogazione di crediti a bassi tassi di interesse per la costruzione di navi, la messa in atto di contributi per l'aggiornamento degli impianti, l'effettuazione di intese per

le necessarie specializzazioni produttive, l'unificazione degli oneri tributari con i Paesi della CEE, la fiscalizzazione degli oneri sociali e eventuali facilitazioni per le vendite; b) prendere l'iniziativa di incontri tra i dirigenti di tutti i cantieri navali della CEE allo scopo di presentare ai Governi interessati e alla Commissione della CEE proposte comuni per la messa in atto di una politica comunitaria per la riorganizzazione e il sostegno dell'attività dei cantieri navali ».

Si constata così che sono gli stessi colleghi di parte democristiana che pongono le stesse domande che ho posto nel mio intervento e che intendiamo porre con un'interpellanza che il mio Gruppo presenterà nei prossimi giorni. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E. L'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere all'interpellanza del senatore Vidali e alla interrogazione dei senatori Di Prisco, Schiavetti, Preziosi e Masciale relative alla situazione del cantiere « San Marco ».

D O N A T C A T T I N, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Mi spiace di dover deludere il senatore Vidali nel far presente che dal 22 aprile, cioè da quando egli ha ricevuto risposta scritta ad una sua analoga interrogazione, al 6 maggio le cose non sono molto cambiate. Tuttavia di alcune novità il senatore Vidali avrà modo di rendersi conto. Quanto alla confutazione che egli ha già fatto, valendosi del testo della risposta scritta, tenga conto che io non posso far altro, secondo la prassi, che rifarmi ad un testo predisposto in sede ministeriale.

Devo far presente che la situazione del cantiere « San Marco » di Trieste va inquadrata in quella più generale di tutta l'industria delle costruzioni navali, sia nazionali che della maggior parte degli altri Paesi (tutti, se non sbaglio, esclusi il Giappone, la Svezia e l'Olanda) caratterizzata, come è noto, da una lunga e profonda crisi.

Il problema è costantemente seguito da questo Ministero in tutti i suoi sviluppi, sia

al fine di promuovere ogni possibile azione capace di alleggerire gli effetti di tale crisi, sia al fine di evitare che intempestive determinazioni possano comunque compromettere la situazione di tutto il delicato settore.

Devo, comunque, ricordare che tale situazione è conseguente, tra l'altro, all'eccesso di capacità produttiva dei nostri cantieri in relazione alla capacità di assorbimento da da parte dell'armamento nazionale, ed alla difficoltà di mantenere le nostre aziende in posizione di competitività in campo internazionale.

Il Governo, comunque, continuerà a svolgere presso i competenti organismi della Comunità europea un particolare intervento inteso a consentire all'industria cantieristica nazionale di superare l'attuale stato di crisi, limitando al massimo gli eventuali sacrifici.

Posso, d'altra parte, assicurare che per il momento non risulta compromessa la sorte di alcun cantiere.

Rientra, comunque, nella responsabilità collegiale governativa il predisporre i rimedi necessari per fronteggiare le situazioni che dovessero venire man mano a maturarsi nel tempo.

Per quanto concerne il Ministero delle partecipazioni statali, confermo che sono in corso di studio le soluzioni più idonee a dare esecuzione alle direttive contenute nel programma da sottoporre agli organi di Governo.

In particolare, per il cantiere « San Marco » va messo in rilievo come l'IRI abbia sinora manifestato una precisa volontà di non lasciare disperdere un patrimonio umano di elevate capacità tecniche, con la decisione di mettere in costruzione in proprio, in carenza di commesse di mercato, quattro motonavi da 24.000 tonnellate di portata lorda, che costituiscono, insieme con l'allestimento della « Raffaello », la totalità del carico di lavoro di detto cantiere.

Inoltre, l'Istituto ha già autorizzato la Società Cantieri Riuniti dell'Adriatico allo studio dei preventivi di due nuove navi da 24.000 tonnellate, che la FINCANTIERI farà porre in costruzione presso il citato cantiere.

Comunque, qualora, indipendentemente da tali iniziative di carattere particolare, in prosieguo di tempo si dovesse, nel quadro della programmazione economica nazionale, rendere necessario un ridimensionamento dell'industria cantieristica italiana e ciò dovesse colpire anche il cantiere « San Marco » assicuro che questo Ministero intende che l'eventuale ridimensionamento di detto cantiere sia compensato dalla tempestiva attuazione *in loco* di adeguate attività sostitutive dell'occupazione diretta e indiretta.

P R E S I D E N T E . Il senatore Di Prisco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

D I P R I S C O . Onorevoli colleghi, abbiamo presentato la nostra interrogazione subito dopo la manifestazione avvenuta il 23 febbraio di quest'anno a Trieste e dopo che la stampa di ogni parte politica aveva pubblicato dei servizi che riguardavano non soltanto l'andamento della manifestazione, ma si sforzavano, attraverso inviati speciali, di valutare un po' più a fondo di quanto non fosse stato fatto nel passato la reale situazione e di Trieste e dei cantieri « San Marco ».

Anche io devo lamentare — d'altra parte il nostro Presidente di Gruppo, senatore Schiavetti, ha già fatto i passi necessari presso la Commissione di vigilanza — il silenzio della televisione e della radio su questo avvenimento. I cittadini, la popolazione italiana, per dare una valutazione di carattere generale, devono conoscere l'esistenza di questi problemi. Non basta ricordare Trieste il 4 novembre con gli squilli di tromba, ma si deve ricordare anche Trieste nella situazione nella quale è venuta a trovarsi di fronte ai problemi dei cantieri e dell'economia in generale.

Per quanto riguarda la risposta che ha dato il Sottosegretario, alcune delle notizie circa la situazione di crisi cantieristica nei vari Paesi del mondo, tranne alcune eccezioni erano conosciute. La mia soddisfazione, soltanto parziale, deriva dalla comunicazione degli impegni per i cantieri, per quanto riguarda il programma di lavoro sia per il

« San Marco » sia per i « Cantieri riuniti » dell'Adriatico.

Il problema, però, resta intatto nella sua dimensione, e rimangono pure, in tutta la loro gravità, le questioni sollevate da tutti gli ambienti cittadini in relazione al cantiere e al porto. Mi pare che l'ente porto non sia stato ancora costituito, mentre esso avrebbe potuto essere un elemento di partecipazione democratica con la rappresentanza delle organizzazioni ed il prezioso contributo degli enti locali.

È inutile sottolineare ancora una volta in tutta la sua gravità la situazione di Trieste, anche perchè già molte sono state le affermazioni di responsabilità da parte di enti economici e politici, senza contare la nobile presa di posizione — dobbiamo darne atto — esclusivamente di carattere morale, se volete, ma molto significativa, del Vescovo di Trieste, il quale ha voluto unire la sua voce a tutte le altre che si sono levate su questo problema.

Il problema dei cantieri di Trieste, quindi, rimane ancora estremamente grave, soprattutto sotto l'aspetto della sicurezza e della continuità del lavoro delle maestranze, ma anche per la presenza di uno stabilimento di costruzioni navali nello schieramento nazionale ed internazionale. Il grosso problema già sollevato dal collega Vidali è proprio questo.

A differenza di altri Paesi, abbiamo in Italia lo strumento delle partecipazioni statali, il cui impegno primario dovrebbe essere quello di incrementare l'attività produttiva nazionale, anche in considerazione della nostra partecipazione al Mercato comune e della competitività dei nostri prodotti nel campo mondiale, per un avvenire democratico del nostro Paese, per l'instaurazione di nuovi rapporti produttivi e contrattuali. Ci troviamo invece a dover registrare delle grosse preoccupazioni quali quelle sollevate qui oggi dallo stesso rappresentante del Governo.

Non possiamo quindi dichiararci interamente soddisfatti. La nostra relativa soddisfazione riguarda soltanto le comunicazioni dateci dall'onorevole Sottosegretario in ordine ai lavori annunciati.

P R E S I D E N T E . Il senatore Vidali ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

V I D A L I . Lo stesso onorevole Sottosegretario ha dichiarato che la sua risposta non poteva essere molto differente da quella che aveva già dato il ministro Bo alla mia interrogazione con richiesta di risposta scritta, e infatti così è stato. Durante tutto il suo intervento l'onorevole Sottosegretario si è limitato a parlare di palliativi, di navi che si possono costruire in proprio e che si costruiranno, ma non ha detto una parola sulla necessità di ammodernare i cantieri e di dar loro la possibilità di svolgere una parte importante nella concorrenza internazionale.

A Trieste tutti i cittadini di ogni tendenza avvertono il pericolo della chiusura del cantiere « San Marco », e stanno a dimostrarlo gli scioperi continui degli operai e gli ordini del giorno votati dal Consiglio regionale, dal Consiglio provinciale e da vari Consigli comunali. Credo perciò che il Governo farebbe molto meglio a dare una risposta precisa alle domande che gli vengono rivolte da parte della cittadinanza triestina e a dire chiaramente che il cantiere non si chiuderà e che c'è l'intenzione di realizzare i piani prestabiliti nell'ormai lontano 1950, quando cioè si disse che si sarebbe ammodernato il cantiere, come in effetti si cominciò a fare, sospendendo però i lavori dopo alcuni mesi.

Fino a quando Trieste non avrà una risposta precisa a questo riguardo, continueranno le agitazioni, anche perchè, pur avendo tanto sofferto per le vicissitudini della guerra, la città di Trieste si trova in una posizione subordinata a quella delle città di Amburgo e di Brema per le quali il trattato di Roma prevede delle clausole di favore.

Ritengo pertanto che il Governo, se non oggi almeno nei prossimi giorni, dovrebbe dare una risposta concreta e precisa ai triestini circa la sorte di questo cantiere.

D O N A T C A T T I N , Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Comando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D O N A T C A T T I N , *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Senatore Vidali, se fosse nella possibilità del Governo di dare quelle assicurazioni che sono state ancora una volta da lei sollecitate, non vedo la ragione o il gusto per cui non dovrebbero essere date. Lei sa molto meglio di me che il problema dei cantieri non si può risolvere in maniera semplicistica e che, sul piano degli studi e delle prospettive che di conseguenza si delineano, le soluzioni possono essere diverse, e, per essere corrette, tutte devono tendere a restituire competitività all'industria cantieristica nazionale.

I Paesi che hanno una produzione in sviluppo (e abbiamo detto che sono pochi) sono Paesi che hanno potuto, per varie ragioni, risolvere problemi di equilibrio tra investimenti e occupazione di manodopera, problemi tecnologici, problemi di concentrazione ed anche di concentrazione della localizzazione degli impianti.

Noi abbiamo in atto un determinato equilibrio tra investimenti e manodopera occupata, abbiamo una dislocazione d'impianti in sedi piuttosto numerose e quindi ci troviamo nelle difficoltà che conseguono a queste particolari condizioni. Non si tratta perciò di cattiva volontà o d'inerzia; si tratta della estrema difficoltà di superare la condizione nella quale ci troviamo e di fronte alla quale anche il senatore Vidali non indica delle strade, prive di conseguenze pesanti e tuttavia in grado di farci riacquistare competitività in un mercato aperto come è quello delle costruzioni navali.

Noi siamo di fronte non ad una sola, ma ad alcune soluzioni alternative che si prospettano. E quando io ho risposto che, nell'ambito delle partecipazioni statali, non si intende disperdere il patrimonio umano di elevata capacità tecnica che esiste nel cantiere « San Marco » in Trieste, ho inteso dire che nell'ambito del Ministero delle partecipazioni statali, la soluzione della concentrazione in pochissime sedi non è quella prospettata dal Ministero e trova una prospettiva alternativa. Le decisioni in merito, tuttavia, come tutte le decisioni in merito alla program-

mazione, che, come metodo di politica economica, credo sia un progresso rispetto alle decisioni per settori una indipendente dall'altra, non dipendono da un singolo Ministero; dipendono dal Governo nel suo complesso e dagli organi che stanno elaborando il programma. Chiunque abbia seguito quella che è stata fino a questo punto la discussione sul programma economico 1965-69 sa che esso è stato presentato senza che sia ancora stata approfondita l'analisi dei settori e che uno dei settori sul quale vi è più vivace discussione, mentre inizia, appunto, l'esame approfondito della situazione dei settori, è proprio quello cantieristico.

Io posso dire ancora che tutte le riunioni di studio sul problema sono attentamente seguite dal Ministero, il quale, ad esempio, non soltanto ha registrato alcune dichiarazioni di esponenti della CISL richiamate dal senatore Vidali, ma ha seguito con suoi esperti la Conferenza nazionale sull'industria cantieristica che a Trieste è stata promossa dalla Federazione metalmeccanici della CISL e, sempre nel corso del 1964, la Conferenza della Federazione mondiale dei lavoratori dei cantieri che si è riunita a Genova, promossa dalla CISL internazionale. Noi abbiamo visto in queste manifestazioni, soprattutto in quella di Trieste, prospettarsi tesi notevoli intese a ottenere una ripresa di produttività, senza ridimensionamento dell'occupazione dell'attività cantieristica italiana. Vediamo anche con interesse lo sviluppo della produzione olandese nell'ambito della CEE ottenuto con determinati spostamenti nell'impiego della manodopera.

In questo quadro quindi mi pare che si possa prendere atto intanto che il Ministero non dispone soltanto di palliativi, quando annuncia che all'attuale carico di lavoro del « San Marco » vengono aggiunti ordini per altre due navi di 24 mila tonnellate.

È in atto questo confronto tra tesi diverse, un confronto da risolvere nel dibattito sulla programmazione in Parlamento, che poi dovrà essere concluso con il voto. La nostra politica di settore va naturalmente inquadrata nei nostri impegni, compresi quelli della Comunità economica europea, i quali devono essere valutati nel loro com-

plesso. Non credo che possa essere dato un giudizio negativo sulla nostra presenza nell'ambito della Comunità economica europea, quando sappiamo che essa ha consentito di raddoppiare in pochi anni la produzione nel nostro Paese.

È indubbio che per alcuni settori assestamenti e ridimensionamenti sono conseguenze dell'inquadramento della nostra economia nella CEE. Se andiamo a vedere ciò che è successo nell'ambito di altre comunità, se andiamo a vedere che cosa è successo nei Paesi cosiddetti a democrazia popolare per il loro assestamento conseguente ai nuovi legami economici con l'Unione Sovietica, constatiamo che ridimensionamento, modificazioni d'attività, riduzioni di personale eccetera, sono stati compiuti con molta più facilità di quel che non possa avvenire in un Paese democratico, dove i lavoratori, i gruppi sociali, i partiti hanno la possibilità di manifestare la loro insoddisfazione anche per movimenti particolari nell'uno o nell'altro settore.

In una visione complessa, e non nella sola visuale di interessi particolari, che pure nello Stato democratico devono essere tenuti presenti essendo degni di rispetto anche gli interessi particolari, va inquadrato il problema del cantiere « San Marco » di Trieste verso il quale, come verso quello di Muggiano, il Ministero delle partecipazioni statali, sapendo che si trova in presenza di maestranze particolarmente addestrate e di lunga esperienza, farà ogni sforzo perchè una sistemazione che non ignori le esigenze produttivistiche possa dare un avvenire a queste attività.

PRESIDENTE. L'onorevole Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere all'interrogazione n. 612 del senatore Vidali, relativa alla chiusura del cantiere navale « San Rocco » di Muggia, di cui è già stata data lettura.

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Il senatore Vidali ha chiesto di conoscere in base a quali ragioni è stata decisa la chiusura del cantiere navale « San Rocco » di Muggia aggregato all'Arsenale triestino. Al ri-

guardo va premesso che, come è noto, la **FINCANTIERI** in attuazione dei provvedimenti di concentrazione dei reparti di produzione del cantiere navale « San Rocco » di Muggia nell'Arsenale triestino, ha disposto il trasferimento di quasi tutte le maestranze del predetto cantiere sia presso la direzione dello stesso Arsenale sia presso altri due stabilimenti dei cantieri riuniti dell'Adriatico.

In relazione alle preoccupazioni manifestate dall'interrogante va però precisato che tale provvedimento non prelude alla chiusura definitiva del cantiere « San Rocco » in quanto esso continuerà ad essere utilizzato come centro di riparazioni navali. Infatti il bacino di carenaggio e lo scalo di alaggio del cantiere rimarranno in funzione e per poter fronteggiare il carico di lavoro esistente sarà di volta in volta inviato via mare dall'Arsenale triestino il personale necessario. Durante i periodi in cui mancheranno ordini di lavoro, presteranno invece servizio presso l'azienda soltanto gli addetti ai lavori di manutenzione.

PRESIDENTE. Il senatore Vidali ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

VIDALI. Io dovrei insistere ancora una volta sui miei argomenti. Il cantiere « San Rocco », onorevole Sottosegretario, è già chiuso; c'è solo poco personale di custodia, tutti gli operai sono stati trasferiti all'Arsenale. E da quando s'è fatto questo, il cantiere « San Rocco » non ha più lavorato.

DONAT CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.* Non è che io abbia detto cose diverse; ho detto che è organizzato in modo da poter lavorare quando vi sia carico di lavoro.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni è esaurito. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (ore 11,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari