

110

L'Amministrazione non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio telegrafico.



Mod. 30 - Ediz. 1973
Cod. 092200

INDICAZIONI D'URGENZA 1975 FEB 12	Ricevuto il ore	RICEVENTE <i>[Signature]</i>	<p>Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa Centrale. Nei telegrammi impressi a caratteri romani, il primo numero dopo il nome del luogo di origine rappresenta quello del telegramma, il secondo quello delle parole, gli altri la data e l'ora e i minuti della presentazione.</p>			
	Pel circuito N.					
Qualifica	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUM.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	Via e indicazioni eventuali d'ufficio

62748 RM RT4 22 SLT ROMA DA SS LEONARDO DAVINCI ROMARADIOPT 4 25 11 2115

(3802272) Ricic. I del 1973 - det. Poligr. Stato - S. (n. 48.000.000)

SERIAMENTE PREOCCUPATI CONSEGUENZE PIANO RISTRUTTURAZIONE FINMARE
 PREGHIAMOLA INTERVENIRE TEMPESTIVAMENTE ONDE VENGANO ACCETTATE DAL
 GOVERNO PROPOSTE FEDERAZIONE MARINARA

EQUIPAGGIO LEONARDO DAVINCI ++ 6170

02: *[Signature]*



AVVERTENZA IMPORTANTISSIMA

Nel telegrammi diretti a destinatari abbonati al telefono, invece dell'indirizzo stradale, si può adoperare l'indicazione (tassata per una parola): *TF*..... (n. abbonato) seguita dal cognome o da altra designazione sociale dell'abbonato. Es. *TF 912668* == Castaldi Roma; *TF 864319* == Fabrital Milano.

Qualora il mittente non conosca o non ricordi il numero telefonico del destinatario può ugualmente usufruire del servizio facendo precedere all'indirizzo completo dell'abbonato la sola indicazione *TF*. Es. *TF* == Castaldi Mario, Via del Corso, 151 - Roma.

Tutti telegrammi vengono, nei limiti del possibile, telefonati subito all'abbonato e recapitati per posta.

L'Amministrazione non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio telegrafico.

111

to

DE MARTINO MONTECITORIO ROMA

N. di ricevuta. Rimesso al fattorino alle ore

SLT ONOREVOLE GIUSEPPE

75

Significato delle principali indicazioni che eventualmente figurano prima dell'indirizzo

FS == Far proseguire.

GP == Da tenere a disposizione del destinatario presso l'Ufficio postale.

MP == Da consegnarsi nelle mani del destinatario.

TC == Teleg. collazionato.

PG == Teleg. con avviso telegrafico di ricevimento.

TV == Da telefonarsi al domicilio del destinatario.

TR == Da tenere a disposizione del destinatario presso l'Ufficio telegrafico.

RP. x == Telegramma con risposta pagata. *x* rappresenta l'ammontare della tassa pagata in lire italiane, o franchi oro.

RP == Telegramma con tassa di espreso pagata dal mittente.

Roma, 27 agosto 1985

GA/gf

OSSERVAZIONI AL DISEGNO DI LEGGE
SULLA RISTRUTTURAZIONE DEL GRUPPO FINMARE

* * *

1) Considerazioni generali

Nella relazione l'analisi della situazione della flotta mercantile nazionale e le conseguenze della prolungata crisi mondiale, sia pure molto sintetica, ci sembra esatta in particolare per quanto concerne: (a) la sua crescente minore incidenza rispetto alla consistenza della flotta mercantile mondiale; (b) l'aumento dell'anzianità media delle navi in servizio; (c) la mancanza di adeguamento delle tipologie del naviglio alle richieste del mercato; (d) lo scarso rinnovamento delle tecnologie di bordo per la migliore efficienza dei servizi e il contenimento delle spese di gestione.

A questo stato d'inferiorità della flotta nazionale vanno aggiunti i notevoli maggiori costi della nostra cantieristica per le nuove costruzioni, le riparazioni e le manutenzioni; i maggiori oneri che gravano sul traffico dovuti alle spese portuali nel loro complesso e alla mancanza di una razionale organizzazione del lavoro nei maggiori porti italiani dove si sovrappongono ai costi ordinari, sovraccosti dovuti alle strutture dei Consorzi Autonomi dei Porti.

La insufficienza e arretratezza della nostra flotta mercantile ha consentito alle bandiere straniere di appropriarsi di circa il 90% del traffico movimentato nei nostri porti per le impor-



tazioni e il 75% delle esportazioni, con larghi esborsi di valuta estera per i corrispondenti noli ed aggravio della nostra bilancia dei pagamenti che, come risulta dall'ultima relazione del Governatore della Banca d'Italia, nei primi quattro mesi del 1985 ha raggiunto un saldo globale negativo di 6.200 miliardi di lire.

2) Prospettive ed iniziative internazionali

A fronte di una situazione seriamente drammatica dell'armamento italiano e in assenza, finora, di un'adeguata politica di tutela dell'attività della flotta mercantile nazionale, il disegno di legge sulla ristrutturazione delle Società Adriatica, Italia e Lloyd Triestino limitatamente ai servizi merci di linea, per i quali è riconosciuta l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione e la loro indispensabilità per l'economia nazionale, appare francamente inadeguato a rilanciare la nostra flotta su tutte le principali rotte, ove siano da salvaguardare interessi generali del nostro Paese.

Si tenga presente che nel 1984 sono state commesse nel mondo 267 nuove navi, di cui 59 Petroliere per 3.853*TDW, 198 Bulk per carichi secchi per 11.177*T.D.W. e 10 navi combinate per 1.660* T.D.W. Nello stesso anno ben 331 nuove unità di tipo Bulk per carichi secchi, per 44.229.000 tonnellate sono state immesse in esercizio, anche in sostituzione di navi dello stesso tipo demolite, con un aumento netto di 162 unità per 9.690.000 di portata (T.D.W.).

Il disegno di legge mira solo a salvaguardare le quote di traffico già acquisite dalle tre compagnie e non a recuperare, neppure in parte, l'enorme traffico a disposizione delle bandiere straniere.

Né è da ritenere che gli armatori privati italiani (i pochi che ancora operano con navi di proprietà e bandiera italiana)

*) migliaia

siano in grado di impegnarsi a fondo in un settore tanto delicato e difficile, dove grosse società armatrici straniere: americane, olandesi, norvegesi, greche, magari sotto altre bandiere, hanno investito e continuano ad investire ingenti capitali in navi di varia tipologia per assicurarsi in breve volgere di anni il controllo del mercato dei noli, provvedendo così a rinnovare e sviluppare le proprie flotte nel periodo di più profonda crisi, alle migliori condizioni, acquistando da qualsiasi cantiere ai prezzi più bassi del mondo, a parità di qualità di prodotto.

Vi sono poi i Paesi dell'Est che stanno perseguendo un'analogia politica di sviluppo anche nel settore delle crociere dove la miopia di alcuni dirigenti del gruppo Finmare ha liquidato a prezzi stracciati le ultime navi da crociera di proprietà. E' solo di qualche giorno la notizia che i cantieri francesi di S. Nazaire hanno vinto una gara per assicurarsi il contratto per la costruzione della più grande nave da crociera del mondo, un gigante del mare con una capacità di 2.550 letti, ordinata dalla Royal Caribbean Cruise Line Norvegese. Dagli stessi cantieri sono uscite negli anni '80 altre navi da crociera da 1.350 letti per la Società di Navigazione Holland America e la Norway dell'armatore olandese Kloster.

Oggi, secondo l'analisi e le previsioni dell'Associazione dei costruttori giapponesi la domanda di nuove navi nel mondo a livello attuale di 18 milioni di tonnellate è sostenuta solo da un movimento speculativo per l'acquisto di naviglio a prezzi molto bassi; già alla fine del 1985 si registrerà un calo di almeno due milioni di tonnellate e per gli anni 1986 e 1987 è da prevedere un vero e proprio tracollo.

Il piano di ristrutturazione delle Società del Gruppo Finmare deve quindi inserirsi nel quinquennio 1985-1989 con un pro-

gramma di rilancio che possa consentire di profittare appieno del periodo speculativo per l'acquisto delle nuove navi, con iniziative imprenditoriali quali si richiedevano dalla legge 684 del 1974, con indirizzo che viene peraltro confermato dal nuovo disegno di legge.

Purtroppo, l'attuazione della riconversione delle flotte del gruppo per motivi di ordine politico sociale (per ritentare di salvare la cantieristica nazionale) riversò sul Gruppo Finmare maggiori oneri per l'acquisto di navi e per l'esercizio delle stesse, per un importo complessivo di oltre mille miliardi, con conseguenze oltremodo negative. Per effetto di tale impostazione esse si vedono ora costrette ad una nuova ristrutturazione (ridimensionamento) e alla perdita di altri mille posti di lavoro che si aggiungono agli oltre settemila della legge 684.

C'è solo da augurarsi che le forze politiche ed il Parlamento si rendano conto della gravissima situazione in cui opera la marina mercantile italiana che rischia di scomparire dai mari se dovessero ripetersi gli stessi macroscopici errori del passato.

Non può essere questa la via per una seria difesa del settore cantieristico, ma è quella, se perseguita, dell'affossamento di entrambi i settori a breve scadenza.

- 3) Il programma da attuare nel quinquennio deve pertanto porsi come obiettivo di acquisire almeno il raddoppio del traffico nei porti nazionali passando dalla quota di circa il 13% al 26%, lasciando all'armamento privato ampio spazio per un proficuo ulteriore inserimento.

In tale programma va previsto anche il rinnovamento del naviglio da passeggeri della Società Adriatica in serie difficoltà

a competere con l'agguerrita concorrenza Jugoslava, Greca, Polacca, Russa, Cipriota, Israeliana e Turca.

Senza adeguato sostegno oltre che finanziario anche politico, i servizi passeggeri dell'Adriatica sarebbero destinati gradatamente ad essere eliminati dal mercato.

Non è possibile al momento e ancora per alcuni anni abbandonare il settore marittimo in balia di se stesso quando tutti gli altri Stati intervengono con misure di vario genere per sostenere questa attività cui, per una serie di motivi, il nostro Paese non può rinunciare.

L'art. 1 del disegno di legge dovrebbe essere modificato e integrato oltre che per le osservazioni che precedono anche per dare nuovo impulso ai servizi di collegamento con le isole maggiori e minori affidato con convenzioni ventennali alle Società Tirrenia e Regionali. Vi sono navi della Tirrenia da sostituire a breve scadenza e occorre provvedere all'istituzione dei servizi di cabotaggio con un potenziamento di navi traghetto da carico nell'Adriatico e nel Tirreno allo scopo di alleggerire il traffico merci sulle autostrade e questo anche per ragioni di sicurezza, in particolare, durante i mesi estivi.

In fondo all'art. 1 va inserita una norma con la quale si stabilisce che le navi in servizio non saranno poste in disarmo né radiate per vendita fino a quando non saranno sostituite dalle nuove unità di proprietà delle società.

4) Contributi annui di avviamento - art. 2

Occorrerebbe adeguare le disposizioni alle osservazioni contenute nei punti precedenti sia per quanto concerne le navi da passeggeri della Soc. Adriatica da utilizzare sulle varie linee della Jugoslavia, Grecia, Cipro, Egitto ed eventualmente Turchia con indirizzo turistico-crocieristico, sia con riguardo ai prezzi

di acquisto. Le Società non debbono sopportare maggiori oneri di pertinenza di altri settori.

Se il Parlamento riterrà opportuno di aderire ad un piano di maggiore respiro e per rilanciare la flotta pubblica sarà ovviamente necessario adeguare gli impegni di spesa.

Il 12 dicembre scorso la Commissione Trasporti della C.E.E. ha approvato una serie di proposte per una politica unitaria comunitaria. Le norme più importanti sono sei, tra cui quelle che prevedono il rifiuto di libero accesso nei porti della comunità a navi di Paese che non consentono l'accesso nei loro porti al traffico della CEE e misure contro la concorrenza sleale, nonché per una seria azione contro i Paesi terzi a causa della loro politica restrittiva.

In questi giorni i caricatori italiani hanno manifestato chiaramente il proprio dissenso alla normativa protezionistica a difesa delle flotte comunitarie che "potrebbe tradursi in un danno per il sistema industriale e commerciale italiano, con l'imposizione di vincoli, che studiati per arginare il declino delle marine mercantili della CEE, si tradurrebbero di fatto in un freno alle potenzialità ulteriori di sviluppo dell'industria e del commercio".

Il punto sul quale il consiglio dei caricatori italiani sembra collocarsi in posizione nettamente critica rispetto alla CEE è quella della difesa delle flotte comunitarie dalla concorrenza scorretta di altre marine.

"Il confine tra concorrenza leale che fa scaturire sotto quotazioni da innovazione tecnologica e organizzativa o dumping, è estremamente labile. Lo strumento proposto dalla CEE potrebbe quindi essere utilizzato solo per proteggere le flotte comunitarie dagli effetti di innovazioni e razionalizzazioni di servizi.

Non sono questi discorsi egoistici di parte? Perché industriali

e commercianti non si comportano allo stesso modo per le loro attività?

5) Art: 3 - Trattamento personale eventualmente esuberante

Le eventuali esuberanze di personale divisi per qualifica, amministrativo e navigante (devono essere compresi i dirigenti dei quali non si è parlato neppure con la legge 684/74), in relazione ai servizi svolti alla data del 1° gennaio 1985 e successivamente con la necessaria gradualità in attuazione dei programmi previsti dalla legge, saranno determinati di volta in volta alle scadenze prestabilite, con accordi fra le organizzazioni sindacali delle società e dei lavoratori firmatarie dei contratti collettivi nazionali di lavoro.

Agli appartenenti alle qualifiche per le quali sono previste esuberanze di personale che abbiano i seguenti requisiti è data facoltà entro e non oltre la data fissata di volta in volta dagli accordi sindacali, di presentare domanda irrevocabile di prepensionamento anticipato:

(a) 55 anni di età se uomini e 50 se donne, con almeno 15 anni di contribuzione all'assicurazione generale obbligatoria;

(b) età inferiore a 55 anni, con almeno 30 anni di contribuzione all'assicurazione generale obbligatoria o comunque riconosciute a tali fini ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

L'accoglimento della domanda di cui al comma precedente, comporta la risoluzione del rapporto di lavoro alla scadenza del mese in cui la domanda viene presentata. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzia-

nità contributiva o comunque riconosciuta a tali fini dalle vigenti disposizioni di legge, aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia.

Adeguate corrispondenti soluzioni dovranno essere adottate per i dirigenti esuberanti, nonché per il personale amministrativo e navigante ammesso a proseguire l'attività lavorativa oltre al compimento del 60° anno di età, in applicazione della legge n. 54 del 26 febbraio 1982 per non aver ancora maturato i 40 anni di contribuzione e comunque non oltre i 65 anni di età.

Al personale esuberante di cui sopra, spetta oltre alle eventuali indennità previste dalla vigente disciplina contrattuale, il trattamento di fine rapporto di lavoro maturato fino alla data del pensionamento anticipato, maggiorato di un periodo pari a quello mancante per la cessazione del servizio per raggiunti limiti di età e comunque non superiore ad anni cinque.

Gli oneri determinati dall'aumento dell'anzianità contributiva di cui è detto in precedenza, nonché la maggiorazione del trattamento di fine rapporto, sono a carico dello Stato e i contributi corrispondenti saranno versati all'I.N.P.S.; gli importi corrispettivi alle maggiorazioni del trattamento di fine rapporto alle società.

Per l'applicazione della legge 29 maggio 1982 n. 297, la quota annuale relativa al periodo compreso tra la data di risoluzione del rapporto di lavoro e quella di raggiungimento dell'età della pensione di vecchiaia è rapportata alla retribuzione dell'ultimo anno di servizio.

I lavoratori collocati in pensionamento anticipato in applicazione della legge (compresi i dirigenti) non possono essere assunti in impiego di qualsiasi natura o avere incarichi alle dipendenze dello Stato, degli enti o istituti pubblici, anche economici, di società a partecipazione statale o di enti che fruiscano di contributi a carico dello Stato o di associazioni costituite dai predetti enti, istituti o società dianzi precisate.

Le medesime restrizioni sono applicate tassativamente anche nei confronti di lavoratori (compresi i dirigenti) che abbiano fruito delle agevolazioni economiche per l'esodo attuato in applicazione della legge 684/74.

I miglioramenti apportati al disegno di legge sono ispirati dalla legge 23 maggio 1983 n. 230 e costituiscono a parere della Federmar il trattamento minimo accettabile dai lavoratori esuberanti. L'attuale formulazione dell'art. 3 è discriminatoria anche rispetto ad una serie di provvedimenti similari già adottati in altri settori in crisi.

Qualora i lavoratori che abbiano presentato la domanda di pensionamento anticipato nei termini previsti, in possesso dei richiesti requisiti, risultino eccedenti, rispetto ai programmi di attuazione, le organizzazioni sindacali stabiliranno i criteri di priorità tenendo conto della maggiore età, della maggiore anzianità contributiva, dei redditi e dei carichi familiari.

Nel caso in cui le domande di pensionamento anticipato risultino, alla scadenza del termine, inferiori i lavoratori in possesso dei requisiti saranno obbligatoriamente

collocati in pensione anticipata seguendo sempre i criteri dianzi precisati.

Va, chiarito che in ogni caso il pensionamento anticipato obbligatorio non si applica ai lavoratori di età inferiore ai 55 anni con anzianità contributiva o riconosciuta inferiore ai 30 anni.

I trattamenti di cui sopra, alle medesime condizioni e requisiti, dovranno essere estesi anche al personale amministrativo e navigante, delle Società Tirrenia e Regionali Caremar, Siremar e Toremar, che consentano la mobilità numerica delle qualifiche, categorie e gradi iniziali di altrettanti lavoratori delle Società Adriatica, Italia e Lloyd Triestino previa promozioni e avanzamenti da effettuarsi prima delle nuove immissioni nei ruoli e negli organici in applicazione di specifici accordi sindacali.

Con questa innovazione si agevolerebbe l'operazione di ristrutturazione e si procederebbe ad un ringiovanimento dei quadri delle compagnie.

Il 10° comma dell'art. 3 dovrebbe essere soppresso lasciando alle parti sindacali il diritto di stabilire la forma giuridica, economica e normativa del rapporto di lavoro degli ufficiali di S.M. delle Società.

Il regolamento organico non è di fatto applicato da anni, come tale, al personale amministrativo e navigante delle Società Regionali.

I cosiddetti sovraccosti costituiscono in ogni caso corrispettivi di istituti economici e normativi già largamente superati per la quasi totalità dei lavoratori italiani ed insiti in taluni aspetti del lavoro marittimo, come ad

esempio, l'esigenza di più ampie riserve a terra, per consentire il fruimento di riposi compensativi maturati durante l'imbarco per le prestazioni delle domeniche, dei sabati, delle festività infrasettimanali e nazionali, delle ferie (non meno di trenta giorni lavorativi in applicazione della Convenzione Internazionale n. 146).

Va considerato che in attuazione del piano Finmare di ristrutturazione circa 250 ufficiali di ruolo risulterebbero esuberanti. Situazione modificabile con un programma di più ampia espansione.

Per dare maggiore tutela e garanzia del rapporto di lavoro ai marittimi, occorre estendere per legge e integralmente lo Statuto dei Lavoratori in particolare gli artt. 7 e 18 nonché le disposizioni della legge n. 604 del 15 luglio 1966, sui licenziamenti individuali.

Vanno ovviamente soppresse le seguenti norme del codice della navigazione: art. 345 "L'Armatore ha facoltà in qualsiasi tempo e luogo di risolvere il contratto di arruolamento, salvi i diritti spettanti all'arruolato"; all'art. 325, punto a) contratto per un dato viaggio o per più viaggi; l'art. 273 "L'Armatore nomina il Comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando"; l'art. 275 (limitazione del debito dell'Armatore).

Vanno infine riviste le disposizioni penali e disciplinari. Il codice è stato emanato durante la 2^a guerra mondiale: R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e da allora nessuno si è preoccupato di aggiornarlo alla nuova Costituzione della Repubblica. Solo per i marittimi sono previste pene detentive; per gli armatori mai, al massimo multe e contravven-

zioni di modesta entità.

b) L'art. 4 prevede un onere a carico dello Stato di 108 miliardi per coprire il maggiore costo del combustibile nell'esercizio svolto da navi portacontenitori, con propulsione a turbina rispetto ad un esercizio con navi a motori diesel, al massimo fino al 1989.

La Società Evergreen ha costruito 12 navi portacontenitori da 2.728 Ten. al costo unitario di circa 30 milioni di dollari, tali navi sono già in esercizio nel giro del mondo impiegando 70 giorni, mentre la Maersk Line già ha raggiunto 63 giorni con navi più veloci a minor consumo.

Con i 108 miliardi spesi a fondo perduto si potrebbero acquistare sul mercato navi nuove moderne, efficienti e tecnologicamente avanzatissime.

Si dice che le gestioni delle compagnie debbano essere improntate a criteri di economicità ed efficienza mentre sembra che il discorso sia valido solo per ridurre gli organici dei lavoratori e il loro trattamento normativo-economico.

IL SEGRETARIO NAZIONALE
(Giuseppe Auricchio)



Giuseppe Auricchio

Federmar (CISAL)

Segreteria Nazionale

ROMA - Via G. B. Vico, 22
Tel. 36 00 802

196.

Roma, 1° marzo 1985

Oggetto: Piano ristrutturazione Finmare (Italia, Lloyd Triestino e Adriatica)- Problemi Società Tirrenia e Regionali.

Dallo schema propositivo del piano di ristrutturazione delle tre società di linea internazionale da carico, e laborato dalla Finmare, dallo schema del disegno di legge predisposto dal Ministero della Marina Mercantile e dagli altri provvedimenti legislativi a favore dell'Armamento e della cantieristica, si ha netta la sensazione che le forze politiche, il Governo, l'IRI e la Finmare non si siano ancora resi conto della drammaticità della situazione della flotta mercantile italiana, che corre il rischio di scomparire dalle principali rotte del mondo, con tutte le conseguenze negative per l'approvvigionamento delle materie prime, anche strategiche, per le nostre esigenze di supporto all'economia nazionale e, fatto gravissimo, per le migliaia di miliardi in valuta pregiata, pagati annualmente per noli, alle bandiere straniere che hanno al momento acquisito oltre il 75 per cento dei traffici nei porti nazionali.

Da un esame delle proposte ministeriali si evince chiaramente il ripetersi di un disegno volto a garantire lavoro ai nostri cantieri, da sempre in crisi profonda, senza

./.

alcuna preoccupazione di conseguire in tale settore le necessarie trasformazioni, con le opportune innovazioni tecnologiche, già da anni poste in essere nella cantieristica giapponese, in continua evoluzione, di Taiwan, della Corea del Sud e di Singapore, con risultati largamente positivi da rendere possibile un'acquisizione pari a circa l'80 per cento delle nuove costruzioni di navi nel mondo.

L'impostazione di subordinare al settore cantieristico, l'attività armatoriale italiana ha già avuto nel passato nefasti risultati sia per gli armatori privati che per le compagnie a partecipazione pubblica; le vere vittime di una tale impostazione sono stati i lavoratori del mare e le società del Gruppo Finmare, che, di crisi in crisi, vengono periodicamente ristrutturati, se così può dirsi, con un eufemismo, per giungere poi gradualmente alla liquidazione finale di ogni attività, se non si cambia radicalmente rotta e perdurando ancora per alcuni anni la crisi dell'armamento nel mondo.

La legge n. 684 del 1974, era attesa come un toccasana del settore armatoriale pubblico, con la messa al bando del naviglio da passeggeri e la riconversione al traffico merci delle flotte con una gestione, si disse, improntata a criteri imprenditoriali privati. Essa invece si è rivelata un vero disastro, perchè si volle tentare anche allora un en

nesimo salvataggio della cantieristica nazionale, imponendo alla Finmare l'acquisto di naviglio a prezzi largamente più elevati a quelli di mercato, con una differenza complessiva di circa mille miliardi; per di più, inidoneo ai servizi gestiti dalle compagnie del Gruppo. Risultati dell'operazione assolutamente negativa per le società alle quali, neppure vennero riconosciute sovvenzioni o premi per la copertura delle pesanti perdite di esercizio, in un periodo lungo di crisi nel mondo, dovuta a complessi fattori, mentre la cantieristica nazionale non riusciva neppure in parte a risollevarsi.

Con le due ristrutturazioni del 1974 e quella in preparazione, sarebbero eliminati complessivamente circa ottomila posti di lavoro; la seconda prevede infatti una riduzione di oltre 1.300 unità, salvo correttivi in relazione a quello che dovrà essere il piano e il programma di rilancio del settore della Marina Mercantile.

Quale sarà il costo complessivo a carico dello Stato per questa nuova ristrutturazione? Quale garanzia è offerta alla collettività che non abbiano a ripetersi gli errori del passato, pagati tutti e soltanto dai lavoratori che hanno subito, impotenti, contro altre forze coalizzate per condurre le società allo sfascio attuale?

Per quanto riguarda l'armamento privato va detto fino alla noia che la lunga crisi internazionale del

settore, le grosse spinte verso lo sviluppo e il rinnovamento tecnologico delle flotte dei paesi industrializzati, magari con l'ausilio di bandiere complacenti, con rilancio di programmi di nuove costruzioni, con investimenti di migliaia di miliardi di dollari, il costante espandersi di flotte dei paesi dell'Est e di quelli emergenti del terzo mondo, gli accordi di natura politica bilaterali, hanno mostrato tutta la fragilità del settore rivelatasi con fallimenti, liquidazioni e amministrazioni controllate di grossi armatori, con riduzione della presenza della nostra bandiera su tutte le rotte del mondo.

Taluni armatori privati tentano disperatamente di resistere vendendo qualche nave, e ricorrendo a noleggi a buon mercato, a bandiere di comodo, oppure, allacciando intese sporadiche con società del Gruppo Finmare o con concorrenti stranieri. Qualche armatore ha preferito trasferire all'estero il naviglio con altre bandiere e addirittura la propria residenza.?

L'armamento privato continua nella sua crociata di sempre contro le società del Gruppo Finmare, sperando così di poter trovare quello spazio che va riducendosi sempre più su tutte le rotte, a motivo di sempre crescente immissione in esercizio di flotte modernissime, a tipologie appropriate che si prefiggono di conquistare più ampi mercati di traffico anche a costo di sostenere perdite nel primo periodo, pur di

debellare la concorrenza sui mari.

Dal 1984 al 1986 sono entrate o entreranno in servizio oltre duecento unità, in maggioranza navi portacontenitori con possibilità di trasportare 4258 contenitori teu, (sei delle quali già in esercizio e altre sei immesse in esercizio entro il 1985 per conto della U.S. Lines). La Evergreen ha messo in servizio tredici portacontenitori da 2728 teu; cinque dello stesso tipo entreranno in esercizio nel 1985 e altre tre nel 1986.

Di fronte a questi programmi, il piano di ristrutturazione Finmare e le iniziative di armatori privati italiani costituiscono una goccia nel mare.

Il problema delle gestioni economiche i paesi dell'Est neppure se lo pongono visti gli obiettivi e i fini da realizzare in quegli ordinamenti politici.

Al 30 giugno 1984 la flotta mercantile mondiale aveva in esercizio circa 382 milioni di Tsl; l'Italia era presente con un tonnellaggio di circa 8 milioni, costituente appena il due per cento. Al 1° luglio dello stesso anno erano in costruzione o già in ordinazione 1976 navi da carico per complessive 58.567.000 tsl. In testa è Panama con 261 unità, seguito dal Giappone con 218 navi, la Liberia con 212 e l'URSS con 195. L'Italia figura al 14 posto nella graduatoria.

I dati prima forniti appaiono quanto mai allarmanti, anzi drammatici, per le condizioni della Marina Mercan-

tile italiana, in particolare, delle società del Gruppo Finmare e in esse, non possono essere trascurate la Tirrenia e le Regionali che meritano un discorso a parte, perchè assorbite nella loro attività quasi esclusivamente nei collegamenti con le isole maggiori e minori, attraverso convenzioni con lo Stato che ne prevedono la copertura delle perdite di esercizio annuale.

La Tirrenia deve potenziare e rinnovare la sua flotta; non sono certamente sufficienti le previste nuove quattro navi da passeggeri da acquisire, in sostituzione di altrettante unità oramai antiquate e inadatte alle linee da servire ed utilizzate solo nei periodi stagionali di grande affluenza sulle linee della Sardegna, a costi elevatissimi per i disarmi invernali e le notevoli spese di manutenzione.

E' però da tener presente che vanno programmate le sostituzioni delle sei unità tipo Poeti e della Malta Espresso; le trasformazioni dei due Espresso e la costruzione di naviglio da carico moderno da affiancare alle "Staffette" da impiegare per l'effettuazione di un regolare servizio di cabotaggio nel Tirreno e nell'Adriatico; almeno altre tre unità traghetto per il servizio porta a porta con una nuova iniziativa di trasporto integrato via terra.

Caremar, Siremar e Toremar dovranno completare il programma di rinnovamento delle flotte anche con il potenziamento del servizio di aliscafi, mentre dovrà essere tempestivamente

avviato il rinnovamento del naviglio attualmente in servizio locale sardo e per i collegamenti con la Corsica, in vista della costituzione di una nuova società regionale in Sardegna, prevista dal disegno di legge ministeriale. Non sarebbe stato più opportuno concentrare in unica società tutte le attuali "Regionali" mantenendo solo gestioni economiche separate?

Perchè poi non viene neppure fatto cenno ai problemi della concorrenza tra Tirrenia e Ferrovie dello Stato per i collegamenti tra il continente e la Sardegna, con uno sperpero enorme di ricchezza ingiustificato?

Inoltre, perchè non viene affidato alla società Tirrenia il servizio in concessione di collegamenti fra Messina e Villa S. Giovanni?

Le Ferrovie dello Stato assorbono oggi appena il nove per cento del trasporto merci movimentate nel nostro Paese; il trasporto autostradale diventa sempre più intensivo, a volte pericoloso per ragioni climatiche, ecc., ne assorbe il settantadue per cento con la esigenza di dover ampliare le reti o quanto meno il numero delle corsie delle autostrade a costi crescenti e a tempi molto lunghi.

Il trasporto via mare che copre il residuo 14% dei mezzi pesanti, delle merci e ove occorra degli autisti, consentirebbe, invece, di coprire vaste fasce del fabbis-

gno nazionale a costi meno onerosi attraverso regolari collegamenti di cabotaggio tra i vari porti, debitamente attrezzati e a costi contenuti, per le operazioni commerciali di questo particolare traffico.

Presupposto per realizzare seri obiettivi di adeguamento della flotta pubblica alle reali necessità del nostro Paese sono un approfondito esame delle linee internazionali di traffico da mantenere a sostegno e sviluppo della nostra economia e per ragioni strategiche, nonché per un efficace inserimento sulle linee stesse, anche se già coperte da efficienti e moderni servizi della concorrenza straniera, assumendo pronte iniziative per accordi di natura politica con i vari stati interessati, ponendosi come obiettivo fondamentale di assicurare alla bandiera nazionale, gradualmente, almeno il quaranta per cento della movimentazione delle merci nei porti nazionali in entrata ed in uscita.

In una tale visione la programmazione dei piani di ristrutturazione dei vari settori di traffico dovrebbe essere inserito nel piano nazionale dei trasporti in corso di elaborazione presso il Ministero dei Trasporti. E' lo Stato e per esso il Governo, che deve stabilire le linee e i servizi da effettuare, la loro periodicità, le caratteristiche delle navi da utilizzare sulle diverse rotte a seconda delle specialità di trasporto.

Nel predisporre i piani devono essere approntati anche i necessari mezzi finanziari per il rilancio della flotta mercantile italiana, prima che i ritardi, le remore e i ripensamenti portino sia pure lentamente alla eliminazione pressochè totale della nostra bandiera dai mari del mondo, con conseguenze irreversibili ed estremamente negative di ordine valutario e per la nostra economia.

La Marina Mercantile ha compiti e funzioni importanti e delicati, come è stato messo in evidenza, ma rappresenta la cenerentola del sistema dei trasporti italiani in fatto di impegni finanziari dello Stato e in termini di appropriate iniziative di sostegno, anche sul piano politico, per il rilancio della flotta.

Il Ministero si occupa principalmente dei problemi dei porti, dei portuali, degli enti e consorzi, della cantieristica, ecc. e solo in via subordinata della flotta, della marineria e di tutte le altre questioni collegate. Di aggiornamento del codice della navigazione e del regolamento neppure si parla; nessuno si preoccupa dei grossi problemi della funzionalità delle capitanerie, degli uffici di collocamento dei marittimi, delle leggi del lavoro, degli infortuni e delle malattie professionali dei lavoratori.

Gli stessi quadri organici del Ministero sono insufficienti e non sono in grado di fare fronte ai molteplici compiti istituzionali. Tale situazione induce sempre più a far

ritenere probabile il trasferimento delle competenze al Ministero dei Trasporti.

Le forze politiche, il Governo, l'IRI e la Finmare non possono ignorare i molti problemi del settore, nè debbono limitarsi a recepire passivamente le proposte certamente riduttive delle società; essi devono invece compiere ogni possibile sforzo per far modificare radicalmente questo stato di cose, nell'interesse del Paese.

Il contenimento a limiti così bassi del piano di rilancio della flotta pubblica non è neppure sul piano economico valido, in quanto mantenere le attuali strutture e organizzazioni a terra senza avere un adeguato numero di navi in esercizio, sulle quali poi ripartire le spese generali, ecc., pur tenendo conto di attività collaterali derivanti da accordi, pools, conferences, ecc., potrebbe significare un nuovo aborto sul nascere della ristrutturazione.

Che senso ha il riferimento continuo ai principi della imprenditorialità privata e della produttività aziendale, per giustificare una drastica riduzione delle tabelle di esercizio sulle navi di ogni tipo, senza alcuna preoccupazione delle leggi e delle convenzioni internazionali sulla sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, quando sulle gestione delle compagnie si continuano a far gravare gli oneri determinati dagli acquisti di navi da

cantieri italiani a prezzi esorbitanti imposti dal Governo, che incidono sugli ammortamenti; dagli interessi passivi relativi al mancato adeguamento dei mezzi finanziari occorrenti (capitali azionari) che impongono il ricorso continuo al sistema bancario, ai normali tassi di mercato.

Lo Stato, che pure invoca da altri l'applicazione di certi principi economici nelle gestioni aziendali, è il primo inadempiente quando ritardando, oltre ogni limite ragionevole, il pagamento delle sovvenzioni alla Tirrenia, all'Adriatica e alle Regionali, nonché dei premi alle altre consorelle obbliga le stesse società a ricorrere al sistema bancario.

Sono altresì da considerare costi impropri di natura politico sociale, gravanti sull'esercizio delle navi le spese portuali, in senso lato, degli ormeggiatori, dei piloti, dei portabagagli, (per i quali s'impone alla Tirrenia la tenuta sui biglietti), certi obblighi in uso nel solo porto di Genova (es. monopolio dei lavori a bordo delle navi a costi esosi), il pagamento ad elevate tariffe di prestazioni o inesistenti o limitate, l'obbligo di fare scalo in determinati porti dove notoriamente le tariffe per operazioni commerciali sono quasi il doppio rispetto a porti vicini.

Costituiscono altresì costi impropri quelli derivanti dalla struttura Finanziaria Marittima (Finmare) che lucra sulle società controllate le provvigioni per intermediazioni

di vario genere.

Al fine di realizzare un giusto punto di equilibrio fra tutti i fattori che contribuiscono all'esercizio delle navi, occorrerebbe determinare anche il numero dei dirigenti, dell'apparato amministrativo a terra, ecc., da far gravare su ogni unità in esercizio, in relazione al tipo di nave ed al suo impiego nonché del personale da utilizzare in via continuativa per le attività integrate e quelle congiunte con altri armatori.

Infine, è assolutamente indispensabile che le nuove navi da acquisire costino alle compagnie il prezzo più conveniente sul mercato internazionale, visto che in questo settore la concorrenza opera su un mercato essenzialmente libero, sia pure condizionato da interventi politici, di cui è stato fatto cenno in precedenza. L'impiego di navi in servizio esclusivo nei porti nazionali non può né deve avere una diversa impostazione del problema di fondo.

A titolo indicativo si precisano i prezzi di mercato di alcuni tipi di navi; le portacontenitori della Evergreen di cui è fatto prima cenno, costano 30 milioni di dollari, costruite a Taiwan (2728 teu); una petroliera da 210.000 T.s.l. veniva a costare ai prezzi 1984 circa 50 milioni di dollari; una nave da carico secco da 70.000 T.s.l. 20 Milioni di dollari; da 120.000 Tsl, 30 milioni di dollari. Navi di occasione, costruite nel 1984, carico secco da 65.000 Tsl si possono acquistare sui 6 milioni e 500.000 dollari, navi per carico generale da 20.000 Tsl, si acquistano a 7.500.000 dollari.

In un recente convegno sui trasporti, è stato posto in rilievo che l'incidenza delle tariffe costituisce un peso eccessivo per l'utenza, costretta a subire costi quasi doppi, rispetto a quelli sostenuti in tutti gli altri paesi europei, diventando così un fattore di maggiore peso sui prodotti trasportati, invece che elemento di propulsione, in specie per determinati prodotti, destinati all'esportazione.

In effetti in questo ultimo caso gli eventuali costi marginali crescenti di prodotti per la vendita all'estero, a prezzi medi, relativi alla totale produzione di grossi gruppi aziendali contribuirebbero a maggiori investimenti ed occupazione.

Quando si parla di aumento di produttività questo non significa che per ottenerla si deve tendere a ridurre i salari o l'occupazione. La produttività, con riferimento alle aziende viene specialmente nel nostro tempo, usata in diversi sensi, designandosi con essa o la generica razionalità dell'organizzazione e della gestione, o l'efficienza in termini di rendimento tecnico dei distinti fattori applicati alla produzione, oppure la redditività o ancora una più larga e complessa produttività economica.

La produttività di cui si parla potrebbe essere accresciuta non solo a danno del lavoro che partecipa all'azienda o del capitale di credito o dei consumatori dei prodotti o dei servizi, ma a danno della vitalità stessa dell'azienda medesima a lungo andare.

Intorno alle relazioni tra produttività economica dell'impresa e la rinumerazione del capitale e del lavoro scrive lo Zappa (Le produzioni nell'economia delle imprese): " Nella produzione d'impresa l'applicazione del principio della produttività, non vuole punto che al capitale proprio d'impresa sia assegnato il massimo lucro possibile". Inteso in largo senso il reddito d'impresa "si estende anche alla rinumerazione attribuita ad altri fattori produttivi e tra gli altri al lavoro e al capitale di credito".

La massima produttività economica non esclude ma anzi ammette , in certe condizioni, l'alta rinumerazione del lavoro come mezzo efficace concorrente alla diminuzione de costi e dei prezzi.

IL DISEGNO DI LEGGE SULLA RISTRUTTURAZIONE

Abbiamo ritenuto opportuno ricordare concetti e principi spesso ignorati o trascurati per evitare confusioni ed erronee interpretazioni, ma ora, ritornando agli argomenti che più direttamente ci interessano, dobbiamo fare riferimento al disegno di legge d'iniziativa del Ministero della Marina Mercantile, per esprimere il fermo dissenso della Federmar al mescolamento del sacro e del profano e cioè fra armamento pubblico e privato e questo per i seguenti principali motivi:

L'armamento privato, in periodo di crisi ha sempre cercato d'insinuarsi nel settore delle aziende a partecipazioni statali, non per migliorare l'efficienza funzionale del sistema, ma per contribuire alla loro liquidazione e per ottenere agevolazioni e sovvenzioni a carico dello Stato nell'intento di sostituirsi ad esse appena possibile.

L'ICI ne è stato un esempio; i Costa hanno fatto di tutto per distruggerla e per acquistarne le navi alle migliori condizioni possibili; una sono riusciti ad averla, ma dopo aver tolto di mezzo la concorrenza. La M/N. Ausonia, la terza unità venne, invece, noleggiata alla Siosa (F.lli Grimaldi) fino al 1999 a condizioni di estremo favore.

Perchè il disegno di legge esclude da ogni sostegno finanziario le navi da passeggeri? E forse che la Soc. Adriatica, la Tirrenia e le Regionali non debbono provvedere al mantenimento

degli attuali servizi sostituendo naviglio oramai sorpassato con unità moderne? Si vuole forse continuare a far sviluppare crociere e linee nei nostri porti delle marine russa, greca, cipriota, turca, ecc.? Vogliamo forse lasciare ulteriori spazi alla nostra concorrenza, fino ad una rinuncia definitiva anche di queste attività?

E' pertanto necessario che il 1° comma dell'art. 7 sia modificato aggiungendo anche i servizi passeggeri di linea e di collegamento con le isole maggiori e minori (Tirrenia e Regionali). Il nuovo piano di rilancio della flotta non può ignorare questo importante settore di traffico, anche ai fini valutari, in particolare, per le linee della soc. Adriatica.

Peraltro sono molto discutibili i criteri seguiti per i controlli amministrativi nei due settori: per le società a partecipazione statali oltre ai collegi sindacali, tutti costituiti da alti funzionari dei vari dicasteri, è previsto, all'art. 21, un ulteriore servizio di controlli ed ispezioni da parte dei Ministeri della Marina Mercantile, del Tesoro e delle Partecipazioni Statali.

Perchè non è prevista invece alcuna normativa per garantire i controlli e le ispezioni nelle gestioni delle aziende private per le quali pure sono previste sovvenzioni?

Una seconda osservazione di fondo va fatta: prima si impongono alle società del Gruppo Finmare condizioni estremamente onerose di gestione e poi le si vogliono porre sullo stesso piano

dei privati, che hanno sempre svolto i loro affari nel modo migliore al loro tornaconto. Ai privati è stato permesso il trasferimento sotto bandiere di comodo l'imbarco permanente di stranieri sulle navi destinate a crociera, mentre il contribuente paga la Cassa Integrazione ai marittimi italiani che restano disoccupati. Questo avviene peraltro, in dispregio alle disposizioni del codice della Navigazione (artt. 318 e 319) e malgrado il ricorso della Federmar allo stesso Ministro della Marina Mercantile.

Un altro aspetto negativo del disegno di legge, per quanto è stato detto in precedenza è la durata temporale delle sovvenzioni (due anni), assolutamente inadeguata, se si tengono in considerazione le previsioni negative per il superamento della crisi e la guerra dei noli internazionali che si accentuerà certamente ben oltre il 1987 (vedi art. 5).

La durata predetta non può essere inferiore ai cinque anni dalla entrata in vigore della legge o dall'inizio del servizio se questo è nuovo.

Il disegno di legge, in generale, sembra predisposto per arrivare alla liquidazione delle compagnie a partecipazioni statali. A queste le sovvenzioni verrebbero assicurate solo a condizione che le linee siano gestite con naviglio nuovo; agli armatori privati non si chiederebbe alcuna condizione; vanno bene per essi navi noleggiate o antiquate anche con bandiere di comodo.

Lo stesso criterio è stato infatti applicato per

l'accordo Sidermar-Bulk Italia - Finsider. La Bulk Italia si è assicurata il trasporto di quattro milioni e mezzo di tonnellate di carbone l'anno; può effettuare il servizio con naviglio vecchio o noleggiato e con qualsiasi bandiera, magari con equipaggi del terzo mondo. La Sidermar ha invece l'obbligo di rinnovare la flotta per detti servizi, come si vede due pesi e due misure e sempre per favorire i privati.

Oltre alla durata delle sovvenzioni, va anche detto che gli importi stanziati per il rilancio della flotta mercantile pubblica sono oltremodo esigui di fronte agli impegni finanziari realmente necessari, anche tenendo conto dei possibili recuperi dalla svendita del naviglio inidoneo o antiquato.

Appena 330 miliardi dal 1985 al 1987 sono poca cosa, specialmente se da utilizzare anche per le linee da passeggeri; di fronte ai programmi della concorrenza straniera attuati o in corso di attuazione, il disegno di legge in esame e il piano presentato dalla Finmare per il gruppo sono assolutamente insufficienti.

Non è peraltro prevista alcuna ricapitalizzazione delle Società, mentre tale misura appare assolutamente indispensabile e a livelli adeguati alle nuove realtà e ai bisogni delle aziende, impegnate in un piano di ampio respiro, con un programma di acquisti di navi, decisamente superiore a quanto previsto dalla Finmare.

Non si potrebbe ripetere per questo settore l'operazione di finanziamento mediante emissioni di obbligazioni indi-

cizzate a tasso adeguato e garantito dallo Stato?

Peraltro, la normativa prevista dall'art.9 andrebbe modificata e integrata per estendere anche ai marittimi che risultassero eventualmente esuberanti dalle riduzioni delle tabelle di esercizio della Soc. Tirrenia, i medesimi benefici che saranno stabiliti per i lavoratori delle altre società del Gruppo.

Inoltre, ragioni di opportunità sociale fanno propendere per l'estensione dei citati benefici a favore dei dipendenti delle società Regionali al fine di permettere con la mobilità, l'utilizzazione di marittimi delle Compagnie involte nella ristrutturazione, in sostituzione di quanti intendessero risolvere il proprio rapporto di lavoro anticipatamente con le dette società.

Ad evitare poi, ulteriore perdita di tempo, dopo l'approvazione della legge, la Federmar ritiene opportuno precisare tutte le condizioni da applicare per gli esodi di eventuali esuberanze, stabilendo che i prepensionamenti siano riconosciuti ai lavoratori con età superiore a 50 anni, in modo da ringiovanire tutti i quadri, facendo largo ad assunzioni di giovani.

Al personale interessato all'esodo, dovrebbe essere garantita la liquidazione della pensione in misura tale da comprendere anche il servizio non effettuato tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e il compimento del 60°anno.

Il medesimo riconoscimento dovrebbe avvenire per il trattamento di fine rapporto di lavoro, integrando la indennità maturata in servizio, con un importo corrispondente agli anni ancora mancanti di servizio fino al compimento dei 60 anni.

La Cassa Integrazione guadagni speciale a zero ore dovrebbe trovare applicazione per un periodo non inferiore a due anni, in particolare, a favore dei lavoratori, nel periodo di tempo necessario all'attuazione dei piani della ristrutturazione delle flotte di tutte le società del Gruppo, in previsione di reimpiego.

Infine, alcune considerazioni particolari sul piano Finmare. Abbiamo detto prima che esso è rinunciatario e limitato; non risponde all'esigenza di un rilancio della flotta mercantile, e sembra volersi preoccupare eccessivamente di richiedere il minimo indispensabile a giustificare l'esistenza del Gruppo.

Le previste spese per la trasformazione delle due navi dell'Adriatica: Anglia e Serenissima, costituiscono un utile investimento per un impiego a breve termine delle due unità, sulla linea Brindisi-Patrasso, mentre l'utilizzazione ancora per qualche tempo di portacontenitori con motori a turbina, deve essere subordinata ad una particolare forma di sovvenzioni che copra nell'anno il maggiore effettivo costo di esercizio delle navi.

La Tirrenia stessa doveva procedere alla trasfor-

mazione o ammodernamento dei due Espressi qualche anno fa, i piani furono approvati, il prezzo dell'operazione era già stato concordato con i cantieri e poi tutto è caduto nel nulla; ai costi attuali è tuttora conveniente effettuare detti lavori?

Sintetizzando, nelle variazioni indicate nel documento della Federmar, si propone:

- 1) Piano di rilancio della flotta mercantile nazionale con programma di attuazione quinquennale per acquisire anche mediante accordi di natura politica almeno il 40 per cento della movimentazione del traffico complessivo internazionale nei nostri porti e salvaguardia del traffico tra porti nazionali, con riserva totale a favore dell'armamento italiano, con bandiera nazionale.
- 2) Istituzione di linee regolare di cabotaggio, tra porti nazionali, con impiego di moderni navi traghetto per il trasporto di automezzi allo scopo di ridurre il trasporto autostradale nel Tirreno e nell'Adriatico.

Costituzione a cura della Società Tirrenia di azienda collegata di spedizioni ed autotrasporti per il servizio porta a porta delle merci (da utilizzare dal Gruppo).

Immediato intervento delle autorità competenti per contenere ai più bassi livelli le tariffe portuali ed organizzare razionalmente i porti interessati per tali servizi, modificando, ove necessario, i controlli doganali, delimitando apposite aree per detti servizi.

- 3) Potenziare e rinnovare i servizi di collegamenti con le isole maggiori e minori riservandoli alla sola Soc. Tirrenia, già concessionaria per un ventennio, oltre quelli basilari relativi al traffico di cabotaggio, con impiego di almeno otto navi tipo traghetto, nei due settori del Tirreno e dell'Adriatica, magari

in servizio coordinato con la Soc. Adriatica.

Stretto coordinamento dei servizi Tirrenia con quelli affidati alle Ferrovie dello Stato per impedire, concorrenza dannosa, doppioni di servizi e sperpero di denaro pubblico.

Attribuzioni alla Soc. Tirrenia o alla Siremar del servizio in concessione per il traghettamento fra Messina e Villa San Giovanni, di automezzi, ad integrazione del trasporto curato dalle Ferrovie dello Stato.

Soppressione di ogni forma di sovvenzioni a carico dello Stato o delle Regioni per iniziative private, per un migliore e più attento controllo della spesa pubblica nel settore del trasporto marittimo. Dette iniziative, infatti, in taluni casi danneggiano con la loro concorrenza i servizi delle compagnie a partecipazione statale, facendone anche lievitare le eventuali perdite, pur offrendo naviglio antiquato e spesso privo delle necessarie misure di sicurezza.

Sviluppo e rinnovamento delle flotte delle Società Regionali: anche con maggiore impiego di aliscafi sulle varie linee

4) All'art. 5, occorre sopprimere la previsione di convenzioni con armatori privati per l'esercizio di servizi marittimi di eccezionali interesse, con sovvenzioni a carico dello Stato, quando non sussistessero condizioni economiche atte a determinare un risultato positivo della gestione.

Tali servizi sono quelli che possono giustificare

l'esistenza delle compagnie a partecipazione statale con funzioni e compiti da svolgere nell'interesse generale del Paese.

Il Gruppo Finmare venne costituito concentrando varie compagnie armatoriali private sovvenzionate dallo Stato e non più in condizioni economiche di poter gestire i servizi.

Le stesse Società Regionali furono costituite con la legge 684 del 1974 per sostituire privati armatori incapaci di offrire agli utenti, servizi moderni e dignitosi, malgrado le sovvenzioni a carico dello Stato.

Nessuno può contestare la piena validità dell'operazione, conclusa con il trasferimento alla Società Adriatica delle linee prima affidate alle Linee Marittime del Medio Adriatico. La gestione delle Regionali è certamente più onerosa per l'Era-rio ma sono state immesse in esercizio flotte modernissime e rispondenti alle esigenze turistiche e delle popolazioni isolate.

Le convenzioni non possono avere durata inferiore a venti anni, se si tratta dei collegamenti con le isole maggiori e minori, nonché per l'esercizio del traffico di cabotaggio fra porti nazionali e non minore di cinque anni, rinnovabili, per le linee internazionali.

Se si vogliono rinnovare le flotte delle società del Gruppo Finmare non è possibile ipotizzare una diversa im-postazione considerato i notevoli impegni finanziari necessari.

Non è, peraltro, pensabile di assicurare sovven-zioni anche ad armatori privati, i quali esercitano attività plurime, magari con più bandiere, e quindi sarebbe molto diffi

cile, per non dire impossibile, sceverare, ai fini di un efficace controllo le gestioni di una linea o di un servizio eventualmente sovvenzionato. Il disegno di legge non fa cenno alcuno ad organi di controllo dello Stato per il settore privato; sono previsti soltanto per le società a partecipazione pubblica.

In ogni caso gli armatori privati dovrebbero essere assoggettati alle stesse condizioni operative delle società a partecipazioni statali, per le quali le sovvenzioni sono subordinate all'immissione in esercizio di naviglio nuovo.

Eventuali accordi e intese tra aziende a partecipazione pubblica e armatori privati debbono essere lasciate alle iniziative e responsabilità degli amministratori ed eventualmente subordinate alle ratifiche ministeriali.

5) Il rilancio della flotta pubblica presuppone un piano di finanziamento pubblico sia ai fini di una congrua ricapitalizzazione delle società del Gruppo, che per la copertura delle gestioni passive di prevalente interesse nazionale, a sostegno della nostra economia ed anche per migliorare la bilancia dei pagamenti dei noli.

6) Lo Stato deve inoltre intervenire per risolvere i problemi sociali; l'art. 9 del disegno di legge andrebbe modificato e integrato precisando le agevolazioni previdenziali ed economiche di varia natura per agevolare l'esodo dei lavoratori eventualmente esuberante, dando applicazione alla Cassa Integrazione a favore di lavoratori per i quali sia previsto il reimpiego nell'ambito delle società, evitando di danneggiare ai fini

pensionistici e finanziari coloro che siano destinati a risolvere definitivamente il rapporto di lavoro con le aziende.

Con accordi sindacali dovranno essere stabilite le condizioni tutte per eventuali provvedimenti atti alla risoluzione del rapporto di lavoro e la cancellazione dai turni particolari dei lavoratori già in possesso dei requisiti per il diritto al pensionamento nel quadro di esuberanze accertate e non riassorbibili nelle compagnie ristrutturatae.

Nessuna normativa legislativa può innovare, modificare o peggiorare le condizioni tutte pattuite liberamente dalle organizzazioni sindacali per quanto riguarda il personale di S.M. di ruolo organico. La Federmar considera la predetta normativa una reale garanzia fornita alle compagnie e agli utenti tutti dei servizi ai fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.



p. LA SEGRETERIA NAZIONALE
(Dot. G. Auricchio)

Giuseppe Auricchio

0-0
Federazione (CISAL)

Segreteria Nazionale

ROMA - Via G. B. Vico, 22

Tel. 36 00 802

150 2.
Roma, 29 agosto 1984

CRITICA AL PIANO FINMARE SUL COSIDDETTO "RIASSETTO"

Marina Mercantile, una nave che affonda; è questo il titolo dato da un diffuso giornale economico ad una nota in cui vengono evidenziati pesanti rilievi della Corte dei Conti al Ministero sul rendiconto del 1983. Almeno qualcuno se ne accorge che la flotta mercantile nazionale va scomparendo dai mari; la consistenza del tonnellaggio è passata infatti dal sei per cento del 1939 al due per cento rispetto a quella mondiale. Il traffico merci di importazione ed esportazione acquisito dalla bandiera nazionale si è ridotto al ventiquattro per cento del totale, con un esborso di valuta pregiata di oltre 1600 miliardi.

Le critiche mosse dalla Corte dei Conti ai vari responsabili che hanno retto il dicastero della Marina Mercantile negli ultimi dieci anni, vanno estese ed ampliate ai governi che si sono succeduti nel periodo e che hanno ignorato completamente un settore così importante e delicato quale è quello dell'economia marittima.

Il Direttore Generale della Confindustria in un recente intervento al XIX Congresso Mondiale dell'International Road Union, affermava tra l'altro: "I più elevati livelli di produttività delle aziende, indipendentemente dalle loro dimensioni, ubicazioni, settori di appartenenza, potranno essere garantiti soltanto da efficienti infrastrutture fisiche e civili generali e specifiche. In particolare i grandi sistemi costituiti dalle società industriali avanzate dovranno contare su un alto grado di mobilità di tutte le merci a costi contenuti. E' questo uno dei nodi più importanti da sciogliere. La più elevata produttività globale possibile deve essere l'obiettivo prioritario dei progetti orizzontali che definiranno "way and means" delle politiche integrate di trasporto dei grandi sistemi economici. Strade, ferrovie, navi

. 2 .

gazione fluviale, cabotaggio, trasporti marittimi ed aerei debbono essere organizzati in forme coordinate".

Interventi autoritativi rivolti a distorcere artificialmente la concorrenza sui mari, in particolare attraverso forme varie di protezionismo non possono che provocare gravi diseconomie e sprechi di risorse, ma un paese che si rispetti deve pur sapere adottare appropriate contromisure per impedire il graduale affondamento della propria Marina Mercantile. L'Italia, riteniamo, non possa fare a meno della sua flotta, per una serie di motivi fondamentali per la sua economia, la quale non può essere asservita alle bandiere straniere.

E' da evidenziare che solo considerando il periodo successivo alla ricostruzione, cioè a partire dal 1952 e fino al 1982 il costo sociale delle ferrovie, misurato in termini di risorse dello Stato, attribuite all'esercizio della Azienda è stato veramente notevole; in lire 1982: per i piani ed investimenti straordinari Lit. 41 mila miliardi, per i disavanzi Lit. 31 mila miliardi, di cui 28,6 mila miliardi solo nel decennio 70-80; per i rimborso e sovvenzioni straordinari del Tesoro, Lit. 35 mila miliardi, oltre ai 6,3 mila miliardi pagati dal Tesoro, come disavanzo del Fondo Pensioni.

In totale il costo finanziario delle Ferrovie è stato, dopo la ricostruzione, di oltre 113 mila miliardi di lire 1982, ai quali vanno aggiunte le integrazioni 1983 e del primo semestre del 1984, con le quali si superano largamente e complessivamente i 150 mila miliardi. Senza alcun riferimento ai risultati finora conseguiti, appare in tutta evidenza che si tratta di una cifra enorme, che non ha riscontro con quanto è stato speso per nessun altro settore dei trasporti e per un servizio impegnato quasi esclusivamente al traffico dei passeggeri.

Parlando della riforma dell'Azienda ferroviaria, il Ministro Signorile ha affermato (maggio 1984) che lo Stato spenderà all'interno del settore trasporti 77 mila miliardi, dei quali circa 50 mila nel solo comparto ferroviario, mentre con una azienda

. 3 .

in allarmanti condizioni, si è oramai arrivati ad un deficit che supera i diecimila miliardi all'anno.

In Italia appena il nove per cento delle merci viaggia su ferrovia, mentre in Francia e in Germania si arriva a punte che sfiorano rispettivamente il 40 e il 35 per cento.

Abbiamo ritenuto opportuno porre in evidenza questi dati per far meglio comprendere in quali condizioni opera l'Armamento nazionale sia pubblico che privato, costretto a subire concorrenze su tutte le rotte e da tutte le bandiere straniere in un modo o nell'altro sostenute ed aiutate, anche politicamente, dai rispettivi Stati.

Il documento Finmare ha giustamente posto in rilievo i risultati economici delle maggiori compagnie di navigazione del mondo, le cui gestioni si sono chiuse con larghissime perdite per effetto della grave e lunga crisi del settore e questo malgrado i sostegni di cui si è fatto cenno. Fra tutte citiamo la Royal Ned-loyd, il gigante olandese, le cui attività spaziano dai servizi di linea, al trasporto merci alla rinfusa, alle esplorazioni off-shore, che nel 1983 hanno perso 52 miliardi di lire, in confronto del 1982 che si era chiuso con un profitto di 32 miliardi di lire.

Il gruppo olandese che vede impegnata una flotta di 58 navi in servizio di linea, con una movimentazione di tre milioni di tonnellate di carico (circa il 60 per cento unitizzato), è una delle maggiori compagnie del traffico di containers. Il 1984 sarà consacrato al consolidamento di questa posizione con l'acquisizione di sei nuove full containers e un'accelerazione dei ritmi di vendita o di demolizione delle navi convenzionali. Con questa ed altre operazioni si prevede un forte recupero per l'anno in corso.

Un altro colosso del Nord Europa, leader nel settore dei trasporti containers: il gruppo A.P. Moller (danese), ha però chiuso il bilancio del 1983 con un profitto al lordo delle tasse di 192 miliardi di lire, contro i 115 miliardi di utili del 1982. A tali risultati hanno contribuito le operazioni off-shore e di ri-

. 4 .

cerca petrolifera nel 1983, per oltre 400 miliardi di lire. Sorprendente il profitto delle attività di linea e dei trasporti di petrolio, proprio al momento di crisi dei noli. Moller gestisce una delle più grandi flotte del mondo sotto il nome di Maersk.

In un recente dossier predisposto dalla Federmar è stata fatta un'analisi approfondita del settore e indicate le iniziative intraprese da grosse compagnie armatoriali tra le quali la Evergreen e la U.S.A. Lines con investimenti finanziari enormi per la costruzione di portacontenitori nell'intento di accaparrarsi il traffico unitizzato su ogni rotta del mondo.

L'Italia, dicevamo allora, deve decidere, prima che sia troppo tardi, se vuole ancora mantenere in esercizio una propria flotta mercantile o se ritiene invece di servirsi per i suoi traffici delle bandiere straniere, sottoponendosi a notevoli esborsi di valuta pregiata, senza garantire alcun supporto alla economia del nostro Paese nelle importazioni di materie prime essenziali e generi alimentari e nelle esportazioni di prodotti semilavorati o finiti.

La Federmar ritiene quindi assolutamente inadeguate le proposte della Finmare sul cosiddetto "riassetto" in quanto non rispondenti a nessuno degli obiettivi che lo Stato deve proporsi di realizzare, sia sul piano delle rotte internazionali, quanto su quello dei collegamenti con le isole maggiori e minori e del servizio di cabotaggio, del quale ultimo il piano non dice nulla.

Si ha la sensazione, a leggere il documento, che si abbia paura di dire le cose, di esprimere coraggiose iniziative, di formulare delle serie richieste, dopo i risultati pressochè fallimentari di una gestione decennale della legge 684/74. Del futuro della Sidermar, dell'Almare e di altre attività del gruppo Finmare solo qualche cenno fugace e anch'esso in senso negativo.

A leggere attentamente le delibere dei consigli di amministrazione del 10, 11, 12 e 13 luglio scorso, si sollecita la società (e chi se non il consiglio?) perchè "intervenga presso i

competenti organi governativi onde assicurare l'impegno dello Stato a sostenere la flotta pubblica....." e "presenti in tempo breve un programma di costruzione-acquisizione di nuovo naviglio che possa entrare quanto prima in esercizio onde potersi inserire nella nuova dinamica dei traffici con mezzi tecnologicamente in linea con la concorrenza internazionale".

Ma le società non dovevano presentare un piano completo di riassetto per il 15 luglio scorso al Ministro della Marina Mercantile? Cosa rappresenta allora il documento che reca la data del 2 luglio 1984, cioè prima ancora delle delibere adottate dai vari consigli?

Francamente non si comprende perchè il Consiglio di Amministrazione di ogni singola società abbia esaminato anche il progetto di riassetto delle altre due consorelle. Eppure si è fatto di tutto per ottenere dal Presidente dell'IRI l'impegno di mantenere separate le tre strutture societarie, o ciò è superato da nuove decisioni?

I Consigli auspicano, tra l'altro, che vengano rimosse quelle cause esterne che penalizzano le società quali:

- la eccessiva sottocapitalizzazione;
- elevate tabelle di armamento rispetto l'armamento privato;
- l'onere del ruolo organico;
- navi inadeguate alle esigenze del traffico;
- onerosità dei servizi portuali nazionali.

Ci sembra che fra gli elementi indicati siano sfuggiti volutamente quelli determinanti l'attuale situazione e cioè: l'acquisto di 70 navi nuove da cantieri nazionali a prezzi largamente superiori a quelli di mercato (oltre il 30 per cento), con un maggiore onere complessivo di circa mille miliardi di lire, compresi i sovraccosti di esercizio, dovuti anche agli eccessivi consumi, derivati dall'installazione di motori a turbine su tutte le porta contenitori acquistate dal Lloyd Triestino e dall'Italia; dagli onerosi maggiori costi per lavori di trasformazione effettuati su

naviglio già costruito per conto magazzino dai cantieri.

Il Presidente del Lloyd Triestino, all'epoca amministratore delegato della Fincantieri, queste cose dovrebbe conoscerle bene. Per tentare di salvare la cantieristica si sono affossate ancora una volta le compagnie del gruppo Finmare, con conseguenze drammatiche per i lavoratori dipendenti del gruppo stesso, che si vorrebbero esodare nel numero di circa 1500 unità (oltre alle 6000 esodate tra il 1975 ed il 1981).

Le risultanze di una tale politica errata non hanno neppure consentito di migliorare la situazione cantieristica, oggi in crisi molto più grave, nè hanno permesso alle aziende di navigazione di recuperare i maggiori costi finanziari e di gestione per effetto del sostanziale mutamento verificatosi tra la legge n. 600 del 1962 (che prevedeva sovvenzioni per tutte le linee) e la legge 684/74.

A questi madornali errori di impostazione si è poi aggiunto un altro elemento negativo: il persistente pagamento ritardato delle sovvenzioni dei primi di linea (senza interessi questi), che hanno inciso anch'essi negativamente sui risultati di esercizio delle navi.

Il costante richiamo alla cantieristica nazionale nelle delibere delle società ci rende quindi particolarmente attenti al problema, per il timore che abbiano a ripetersi le incongruenze del passato sopportate poi solo dai marittimi e dal personale di terra delle compagnie del gruppo.

Vi sono poi altri elementi di valutazione che il documento Finmare pone in evidenza a pag. 20; nel 1981 le sole società Italia, Lloyd Triestino e Adriatica, hanno sopportato un maggiore onere di 20 miliardi per la sottocapitalizzazione, rispetto a nove primarie compagnie di navigazione e di 54,8 miliardi fra il 1975 e il 1983 per il ritardo del credito navale.

Infine sono da considerare le conseguenze negative della cessazione dei premi di linea e i sovraccosti (che gli armatori

. 7 .

privati non hanno), determinati dalla Finmare, di cui nessuno fa cenno per ovvi motivi di ... opportunità, ma è indubbio che il problema esiste e va affrontato.

Di fronte a questa complessità di problemi divengono falsi scopi l'onere del ruolo organico degli ufficiali e la composizione delle tabelle di armamento. Il primo dei due problemi è o ramai limitato al maggiore usufruimento dei riposi compensativi maturati, rispetto alle altre categorie in continuità di rapporto di lavoro, in turni particolari e in turni generali. La Federmar ritiene invece che tutti i marittimi debbano essere posti in grado di fruire effettivamente i riposi maturati durante l'imbarco invece di averli liquidati. Cosa direbbero gli oerai e gli impiegati nelle fabbriche se dovessero accettare il pagamento delle giornate del sabato, delle festività infrasettimanali e magari delle ferie e delle domeniche?

Il secondo va collegato strettamente al quadro di automazione e di reale funzionalità degli impianti di bordo onde assicurare in ogni evenienza la sicurezza della navigazione. Al riguardo non può essere sottovalutato l'aspetto della qualificazione professionale dei lavoratori e del relativo trattamento economico, nonché quello della organizzazione a terra per i necessari interventi nei porti ed eventualmente in navigazione.

La questione della eccessiva onerosità dei servizi portuali è all'ordine del giorno e provvedimenti adeguati sono già in corso di attuazione per impedire la fuga delle navi dai porti italiani.

PROSPETTIVE E SVILUPPO DEL GRUPPO FINMARE

La flotta impiegata dalle società del Gruppo Finmare sulle rotte internazionali nel 1983 ha trasportato appena il 15,5 per cento, rispetto al 24 per cento movimentato dalla bandiera nazionale nei porti italiani. Ciò significa che solo il 9 per cento

è di acquisizione dell'armamento privato, mentre il 76 per cento viene acquisito da bandiere straniere con esborso notevole di valuta pregiata, come abbiamo già riferito.

Il fatto che il documento Finmare si ponga come obiettivo finale di difendere tale quota di traffico, ci sembra l'aspetto maggiormente criticabile, specialmente quando si osserva la scarsa presenza dell'armamento privato italiano nei porti nazionali.

La grave recessione dei traffici e l'accresciuta concorrenza hanno indubbiamente esasperato la contrapposizione sui fondamentali problemi della politica marittima internazionale.

Poco incoraggianti appaiono i risultati degli incontri fra i governi americano ed europeo al fine di stabilire un "modus vivendi" per gli armamenti delle due parti, specie dopo l'entrata in vigore del codice Unctad, respinto dagli Stati Uniti.

Complessi sono anche i rapporti con i paesi del Comecon ed in particolare con l'Unione Sovietica e con la Polonia, i cui armatori operano a preferenza come terza bandiera non conferenziata, sottoquotando le merci di maggiore pregio. E' inoltre attiva la concorrenza mediante i ponti terrestri, mentre è fortemente limitato l'accesso ai loro traffici per gli armatori occidentali.

Frattanto il 6 ottobre 1983 è entrato in vigore il codice Unctad per le Conferenze Marittime, mentre la Commissione Cee ha esteso fino a tutto il 1984 il controllo delle merci movimentate nei suoi porti con navi sovietiche, nei traffici con il Centro America, l'Africa Orientale e l'Estremo Oriente.

L'avvenimento è destinato a modificare il tradizionale quadro dei traffici marittimi di linea, anche se alcuni paesi tendono a realizzare accordi bilaterali per la ripartizione del traffico su base paritetica oppure suddivisa sulla base della formula 40-40-20, escludendo le compagnie indipendenti.

Questa situazione è aggravata dal progressivo affermarsi di compagnie di navigazione di alcuni paesi in via di sviluppo,



. 9 .

dove confluiscono basso costo del lavoro ed ingenti finanziamenti esterni, combinandosi con la possibilità di acquisire naviglio, tecnologicamente avanzato, a prezzi estremamente contenuti.

Per ottenere un'adeguata tutela dei nostri traffici (carico secco) sulle rotte internazionali è necessario che la Flotta Mercantile Nazionale si assicuri non meno del 40 per cento della movimentazione complessiva della merce dei nostri porti, da realizzare dovunque sia possibile a livello politico di governo, di cui al Gruppo Finmare dovrebbe essere attribuito almeno il 26 per cento della quota globale, salvo assorbimento maggiore, in relazione ad un mancato corrispondente intervento dell'Armatore privato.

Ciò significa in sostanza che l'attuale offerta di stiva del gruppo deve essere incrementata almeno del 26 per cento. A una politica di serio sviluppo del genere non può essere inoltre sottratto l'intenso traffico di passeggeri, auto, Tir, ecc., tra i porti italiani dell'Adriatico e la Grecia.

La società Adriatica deve essere largamente sostenuta per la ripresa graduale delle sue linee, onde impedire che continui a rimanere preda di una concorrenza senza respiro condotta dai greci nei suoi confronti. In tale visione l'attuale pool con l'armatore Yanoulatos va disdettato e revocato (per serie ragioni, che in varie occasioni abbiamo denunciato alle autorità di governo e al Presidente dell'IRI), garantendo alle società del gruppo naviglio moderno ed idoneo ai servizi cui deve essere adibito. C'è da augurarsi che fatti scandalosi quale quello dei "traghetti d'oro" non debbano più ripetersi, con tutte le conseguenze che ancora oggi vengono subite dall'Erario, dalla compagnia e, infine, dai lavoratori.

La Federmar ritiene siano da respingere fermamente le soluzioni prospettate nel documento Finmare per il risanamento delle compagnie; nessuna obiezione alle proposte di eliminare tutte le navi inidonee ai servizi che incidono molto negativamente sul-

./.

le gestioni delle società, ma con una gradualità almeno triennale, a cominciare dalle unità inutilizzabili perchè ad esercizio eccessivamente gravoso, antiquate, di tipo tradizionale. Pensare di impiegare, ad esempio, ancora navi del tipo "Palatino" sulle rotte della Cina, significa voler continuare una politica distruttiva del gruppo.

Non fu errore quello di aver acquistato 70 navi nuove nel 1976 dalla cantieristica nazionale, fu scandaloso averle pagate circa 800 miliardi in più rispetto ai prezzi praticati agli armatori privati, per acquisire naviglio assolutamente inidoneo, che ha dato finora risultati economici fallimentari, senza che nessuno dei responsabili sia stato finora penalmente incriminato, come certamente sarebbe avvenuto in qualsiasi azienda privata.

Non diversa la situazione verificatasi nelle altre società concessionarie dei servizi dovuti, come la "Tirrenia" e le "Regionali" per quanto riguarda l'operazione di acquisto navi, con i relativi sovraccosti, che gravano poi sulla collettività nazionale.

Anche l'operazione acquisto dell'Almare, dall'armatore Glauco Lolli Ghetti, non fu esente da pesanti critiche risoltasi in un affare salvataggio del Lolli Ghetti. La stessa M/Tr. Appia dell'Adriatica, le M/Tr. Città di Napoli, Città di Nuoro, Calabria e Sicilia della Tirrenia e alcune unità delle Regionali Caremar, Toremar e Siremar devono essere eliminate e sostituite in quanto non rispondenti alle esigenze dei traffici moderni, perchè eccessivamente onerose nel loro impiego e nelle ricorrenti spese di manutenzione e di costante riadattamento. La Tirrenia deve inoltre definire con l'Adriatica il problema dell'acquisto dei due "Espressi" da sempre noleggiati e quindi senza possibilità di effettuare convenientemente i lavori di trasformazione e di ammodernamento da tempo predisposti. Sarebbero ancora economicamente validi tali lavori? La stessa Sidermar ha naviglio vetusto da rinnovare.

Occorre, infine formulare un piano completo di sviluppo di servizi di linea di cabotaggio nell'Adriatico e nel Tirreno, visto che nè il sistema ferroviario nè le autostrade sono nelle condizioni di provvedere ad un maggiore assorbimento del trasporto merci.

La Federmar ritiene quindi che vi sia ampio spazio per un razionale sviluppo di tutti i servizi marittimi nazionali ed internazionali a condizione che lo Stato intervenga e si impegni seriamente per una politica marinara di ampio respiro, con finanziamenti adeguati alle reali esigenze del settore, con la modifica della legge 684/74 rivelatasi decisamente negativa, con provvedimento che permetta alla flotta mercantile di Stato di svolgere i propri compiti e di sostenere la sempre più massiccia concorrenza anche nei nostri porti.

La Federmar considera assolutamente negativa la proposta di sostituire il naviglio da eliminare con altro noleggiato, in particolare a scafo armato; sarebbe invero assurdo noleggiare navi all'estero con equipaggi stranieri e gestirle con sovvenzioni del contribuente italiano, licenziando poi oltre 600 marittimi, ora impiegati nelle compagnie del gruppo con esodi agevolati, cassa integrazione straordinaria, prepensionamenti anch'essi a carico dell'Erario, il quale sosterrrebbe così una doppia spesa. Le grosse compagnie di navigazione ricorrono all'acquisto di navi proprio nel periodo di maggiore crisi del mercato di noli e non si comprende perchè tale regola non debba essere seguita dalle società del gruppo, acquistando navi di tipo appropriato a tecnologia avanzata, soprattutto a prezzi di mercato. In caso contrario sarebbe meglio anticipare la liquidazione.

Non è però da escludere l'impiego temporaneo di naviglio noleggiato a scafo nudo per il tempo necessario all'acquisizione delle nuove unità.

Abbiamo messo in evidenza i grossi impegni finanziari sostenuti dalla collettività per le ferrovie dello Stato, a questi

vanno aggiunti quelli per gli altri settori dei trasporti.

Abbiamo visto che per il solo sistema ferroviario lo Stato interviene a coprire un disavanzo annuo di diecimila miliardi; non abbiamo dati complessivi degli oneri sostenuti dallo Stato per la flotta mercantile italiana a partecipazione statale e privata negli ultimi trent'anni, ma certamente siamo lontani, lontanissimi dai 150 mila miliardi annui.

Si preferisce forse continuare a spendere migliaia di miliardi in valuta pregiata per il trasporto del 76 per cento e forse più della movimentazione di carico dei nostri porti, alle bandiere straniere?

A parere della Federmar il cosiddetto piano Finmare va completamente rimeditato alla luce delle presenti osservazioni. Esso sembra elaborato solo per difendere sigle di società che poi nell'attuale regime di poteri non contano nulla, asserviti come sono alla Finmare per tutte le direttive e decisioni importanti, salvo poi ad essere chiamati responsabili e a rispondere degli errori e delle iniziative altrui.

Quello della Finmare è uno dei nodi da sciogliere; se deve sopravvivere le si deve trovare un ruolo specifico e cioè quello di istituto finanziario di credito navale; con tutte le sue funzioni di raccolta di fondi, emissioni di obbligazioni ecc. e di successive anticipazioni al settore dell'armamento, con uno sviluppo nel gruppo delle assicurazioni marittime.

Oltre all'esercizio dei traffici della navigazione dovrebbe inoltre svilupparsi una efficiente azienda di spedizioni e autotrasporto in modo da completare il servizio porta a porta dei contenitori per il servizio nazionale ed internazionale, con particolare attenzione, anche in questo caso, ai costi portuali.

E' indubitato che le società del gruppo devono sviluppare maggiormente il trasporto unitizzato sostituendo le portacontenitori in esercizio delle società Italia e Lloyd Triestino con unità moderne, veloci, a ridotti consumi, a tecnologia avanzatis

sima, per riandare a coprire le quote e possibilmente ampliandole nelle conferences, consorzi, inserendosi su tutti i segmenti di traffico di interesse per la nostra economia nei vari settori affidati all'Italia, al Lloyd Triestino e all'Adriatica. Per questa ultima società dobbiamo insistere per l'acquisizione di navi traghetto moderne anche da passeggeri da immettere sulle linee di collegamento con la Grecia, con prolungamento su Cipro, Egitto, Israele e Turchia, in attesa che il Libano trovi finalmente la pace per ricostruire e riprendersi dopo tanti anni di guerre e distruzioni.

Abbiamo già implicitamente criticata l'ipotesi di ricostruire il parco navi di proprietà dopo un periodo piuttosto lungo di ricorso ai noleggi, ritenendo che questo periodo debba essere limitato ai tempi tecnici necessari all'acquisizione di nuove navi, anche attraverso leasing dopo una seria sperimentazione dei nuovi assetti sociali e dei servizi.

La Federmar esprime perplessità sulla reale utilità di un inserimento del Gruppo Finmare nei R.T.W(giramondo) poichè la funzione della flotta mercantile pubblica deve essere quella di servire linee e servizi legati allo sviluppo della nostra economia. Pertanto, una partecipazione eventuale delle società a tale servizio dovrebbe limitarsi a coprire solo segmenti di interesse nazionale.

Una proposta anch'essa da respingere è quella inserita a pag. 38 del documento Finmare e cioè di mettere in disarmo 11 navi "in attesa di una ripresa del mercato". Si tratta del gruppo di navi imposte all'Italia e al Lloyd Triestino acquistate a prezzi scandalosi, a costi di esercizio enormi, non idonee ai servizi cui dovrebbero essere destinate.

Se si vogliono veramente risanare queste società è assolutamente necessario avere il coraggio di cancellare gli errori commessi e ricominciare su basi nuove la loro gestione. In caso contrario si corre il rischio di sprecare altre centinaia di migliaia

di miliardi per ritrovarsi nelle attuali condizioni, o peggio, a distanza di qualche anno.

Forse non si vuole comprendere che l'immissione in servizio di una massa di nuovo naviglio in tutte le rotte del mondo, con tecnologie avanzatissime, costruite con il criterio di contenere al minimo i consumi e con essi i costi finanziari di esercizio, tendono a far ridurre i noli, a meno che non si verificano eventi tali nel mondo che sollecitino una improvvisa larga richiesta di stiva. L'ipotesi di un reimpiego di navi messe in disarmo è pertanto da escludere.

A parere della Federmar il riassetto del gruppo, anzi il suo potenziamento e sviluppo in una visione più ampia della economia nazionale deve riguardare tutte le compagnie e tutte le sue attività, mentre il documento Finmare si limita, e in modo restrittivo, ad esaminare solo i problemi delle società Italia, Lloyd Triestino e Adriatica.

Il nuovo assetto del gruppo deve o non prevedere anche la società Tirrenia e le Regionali? O per queste compagnie riemerge la dibattuta proposta di unificare i servizi in concessione di un'unica azienda, con quelli gestiti dalle Ferrovie dello Stato? Sono valide o non più le decisioni del Comitato Interministeriale dei Ministri per i trasporti del 1980?

E perchè non si sono affrontati i problemi dell'Almare e della Sidermar? In proposito la Federmar esprime parere contrario alla cessione anche parziale del pacchetto azionario perchè si tratta di due compagnie con ruoli e compiti ben definiti per trasporto di materiale essenziale per la nostra economia industriale; una diversa loro collocazione, anche mediante accorpamento con società del gruppo diversamente impiegate, potrebbe condurre ad una migliore e più utile funzionalità e ad un contenimento dei loro costi di gestione.

PREVISIONI DI RISULTATI ECONOMICI
DELLE TRE SOCIETA' NEL DOCUMENTO FINMARE

Le ipotesi formulate (pag. 42) stanno a dimostrare che riducendo navi in esercizio e 1457 dipendenti le perdite per il biennio 1984 (sei mesi) e 1985 ammonterebbero a 200 miliardi complessivi e questo naturalmente lasciando invariate le strutture delle società e della Finmare che continuerebbe a imperversare e a gravare sulle aziende controllate senza considerare i mezzi finanziari necessari alla acquisizione del nuovo naviglio e senza tener conto nella previsione di una sola lira di spesa per i rinnovi contrattuali scaduti al 31 dicembre scorso.

Tutto ciò nella ipotesi che le 29 navi da eliminare siano tutte vendute entro il 31 dicembre 1984 e che si verificchino gli aumenti di traffico e di noli unitari nel secondo semestre '84 e nell'85. Sarebbe interessante sapere al riguardo perchè tali miglioramenti si prevedano per l'ipotesi (B) e non anche per la (A) di pag. 42.

CONCLUSIONI

A parere della Federmar occorre predisporre un piano complessivo almeno triennale di sviluppo, con tempi di attuazione gradualì, nel quale siano subito evidenziati gli obiettivi da realizzare ponendo come punto fermo l'acquisizione del 40 per cento della movimentazione del traffico internazionale di carico secco, nei porti nazionali (compresa la quota degli armatori privati) come sostegno all'economia del Paese e per ridurre sostanzialmente l'enorme esborso di valuta pregiata alle bandiere straniere.

Il secondo punto deve riguardare il potenziamento e lo sviluppo dei servizi anche da passeggeri della società Adriatica

per i collegamenti con la Grecia e gli altri paesi del Medio-Oriente di cui si è già parlato, con partenza da Venezia, Ancona e Brindisi.

Il trasferimento dal Lloyd Triestino all'Adriatica del solo servizio sovvenzionato per la Jugoslavia sarebbe logico nel nuovo assetto.

Il terzo deve interessare il potenziamento e sviluppo dei servizi di collegamento con le isole affidati ora alla società Tirrenia e alle Regionali, tenendo conto di dover sciogliere due nodi; quello della società unica, con i servizi delle Ferrovie dello Stato e l'esigenza di istituire servizi di cabotaggio nel Tirreno e nell'Adriatico.

Il quarto punto deve prevedere un eventuale nuovo assetto strutturale dell'Almare e della Sidermar affinché possano meglio e più convenientemente integrarsi con attività alternative e complementari di altre società del gruppo.

Il quinto riguarda lo sviluppo delle iniziative già prima indicate: assicurazioni, spedizioni e autotrasporto autostradale e via traghetti.

Il quinto punto deve riferirsi al numero; al tipo di navi e alle varie caratteristiche necessarie per coprire le esigenze di tutte le società. In tale quadro va collegato il problema finanziario di cui si è fatto cenno e con questo problema deve essere affrontata la modificazione della legge 684/74, per un ritorno alla legge n. 600/62 sia pure con qualche correttivo; la riforma dei compiti e attribuzione della Finmare, la ricapitalizzazione delle società, in misura tale da poter consentire senza remore, all'attuazione del piano di rilancio della flotta mercantile italiana.

E' da augurarsi che dopo dieci anni di applicazione della legge 684/74 che tante speranze aveva aperte ai maggiori armatori privati, a nessuno venga in mente di far resuscitare i morti. Questa legge non ha risposto a nessuna delle aspettative; ha solo recato danno alla flotta mercantile nazionale, anche a quel-

la privata, che va gradualmente scomparendo, magari rifugiandosi sotto bandiera di comodo e con noti armatori trasferitisi in posti sicuri all'estero, onde operare più tranquillamente al riparo della nostra tributaria (es. Glauco Lolli Ghetti e i Ravano); qualche altro è fallito con denuncia per bancorotta fraudolenta, altri ancora hanno liquidato la loro flotta; tutto questo dopo aver ottenuto agevolazioni, fiscalizzazioni, ecc. a carico della collettività nazionale.

Se vi sono armatori privati che intendono seriamente proseguire la loro attività con bandiera nazionale, si esamini anche per essi l'opportunità di sostegno a carico dello Stato con forme da studiare, così come è avvenuto per altri settori, ma a condizione che siano rispettati i diritti all'occupazione dei nostri lavoratori e soprattutto il dovere di assicurare un trattamento contrattuale ed economico dignitoso, adeguato ai sacrifici della categoria.

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. G. Auricchio)

G. Auricchio



Napoli, lì 25.10.1983

AL COMPAGNO, ONOREVOLE BETTINO CRAXI
 PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
 ALL'ONOREVOLE ARNALDO FORLANI
 VICE PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
 AL COMPAGNO, ONOREVOLE GIULIANO AMATO
 SOTTOSEGRETARIO PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI
 AL COMPAGNO, ONOREVOLE GIANNI DE MICHELIS
 MINISTRO DEL LAVORO
 AL COMPAGNO, ONOREVOLE CLAUDIO SIGNORILE
 MINISTRO DEI TRASPORTI
 ALL'ONOREVOLE DARIDA CLELIO
 MINISTRO PER LE PARTECIPAZIONI STATALI
 ALL'ONOREVOLE GIANUARIO CARTA
 MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE

AI COMPAGNI ONOREVOLI :

GIULIO DI DONATO
 NICOLA SCAGLIONE
 ANTONIO CALDORO
 ANTONIO CARPINO
 CLAUDIO MARTELLI
 VALDO SPINI
 RINO FORMICA
 FRANCESCO DE MARTINO



ALLE OO.SS.
 FIL/CGIL
 FLTAT/CISL
 ULTATEP/UIIL
 LL.SS. GENOVA/NAPOLI

AI GIORNALI:
 IL MATTINO
 NAPOLINOTTE
 NAPOLI OGGI
 L'AVANTI
 L'UNITA'
 PAESE SERA
 SECOLO XIX

AI SERVIZI GIORNALISTICI DI:
 CANALE 21
 TELEOGGI
 NAPOLI TV
LORO SEDI

Gli scriventi sono dipendenti della SAIMARE S.p.A. succursale di Napoli. La Società, che fino al 5.5.77 era denominata "Espresso Bagagli & Servizi Ausiliari", ha la sua sede legale in Genova ed opera nel campo pubblico, in quanto inserita nell'ambito delle Società a partecipazione statale. Più precisamente, essa si occupa delle operazioni relative al bagaglio delle navi passeggeri in arrivo ed in partenza ed alle stivaggio, carico, scarico, svincolo, rispedizione e tutte le altre operazioni connesse alle navi, all'equipaggio, alle merci, alle provviste ed all'equipaggiamento di bordo, ecc. Il tutto nell'ambito del Porto di Napoli e relativamente alle quattro Compagnie di Navigazione a partecipazione statale (ITALIA-ADRIATICA-LLOYD TRIESTINO-TIRRENIA) e, per lo meno, a quel che resta di loro.

Il servizio per le quattro Compagnie di Navigazione a capitale pubblico nacque per precisa volontà della FINMARE (di cui fa parte la SAIMARE), per sopperire ai bisogni delle predette Compagnie, prima del tutto in balia degli spedizionieri privati: d'altra parte, la cosa era già stata sperimentata a Genova e con ottimi risultati, come sempre, del resto, ogni volta che il "pubblico" subentra al "privato".

Tutta la storia e le peripezie successive sono riassunte nel memorandum allegato alla presente, che va letto con estrema attenzione, al fine di capire l'entità della odierna manovra tendente alla chiusura della Succursale di Napoli, manovra che, con la presente gli scriventi

./..

D E N U N Z I A N O

all'opinione pubblica ed al Governo, affinché si inter venga con ogni mezzo idoneo a stroncare sul nascere lo ennesimo attentato alla già bistrattata economia del Mezzogiorno, di Napoli e del Porto di Napoli in particolare.

I fatti nudi e crudi sono semplici: il Direttore Generale della Società viene a Napoli il 7.10.1983 e preannunzia la chiusura della Succursale partenopea entro il 31.12.1983; i dipendenti dovrebbero essere inseriti in Società private o dimettersi, ricevendo, in aggiunta alla più o meno misera indennità di liquidazione, un non meglio precisato incentivo.

Sembrerebbe quasi una preposta "umana", ma così non è e per svariati motivi:

- 1) Nessuno degli scriventi ha maturato gli anni di contribuzione necessari per poter percepire la pensione;
- 2) Senza una sia pur modesta pensione, una famiglia non può vivere, perchè la liquidazione e l'incentivo non durano in.....eterno!
- 3) Tenuto conto che l'età media dei concludenti è sui cinquant'anni, va da sè che ogni speranza di trovare altri posti di lavoro è vana e del tutto chimerica;
- 4) Il passaggio o l'inserimento presso Società private è da escludere ed è inaccettabile, perchè, come è

accaduto in casi analoghi, queste Società accettano l'imposizione, ma, poi, alla prima occasione possibile, procedono di corsa a licenziare gli "intrusi" loro imposti;

- 5) Il passaggio alla Sede Centrale, ultima spes., comporta, a quanto si dice, il trasferimento a Genova: ma trasferire di colpo, presso un'altra Società, un uomo di cinquant'anni e mandarlo a vivere solo in un'altra città, essendo impossibile trasferire anche la famiglia, ormai radicata a Napoli vuoi per affetti, che per studio, lavoro, ecc., significa non solo dividere la famiglia stessa, ma costringere quest'ultima a fare a meno dello stipendio del capo famiglia, che, con tale paga, dovrà badare alla sua materiale sopravvivenza in una città dove è e sarà "solo".

Ed allora? Allora occorre che il Governo, presieduto dall'Onorevole CRAXI, che è DEPUTATO NAPOLETANO, si ricordi finalmente che esistono anche il "profondo Sud" e Napoli in particolare e che è ora di considerare come facenti parte dello Stato Italiano anche tali luoghi.

Napoli è in crisi profonda: economica e morale e si tratta di crisi depressiva ed esistenziale, perchè nessuno, tranne che con le parole, muove un dito a sua difesa.

E' ora che alle "parole" subentrino i "fatti".

Il Porto di Napoli è in crisi, ma la crisi l'ha creata

lo Stato con la sua politica protezionistica nei confronti dei Porti del Nord. E la decisione della Società di chiudere Napoli, favorendo, così, fra l'altro, il "privato", nelle cui grinfie dovranno ripiombare le Società di Navigazione, rientra proprio in questa aberrante linea politica tendente a favorire altri porti a scapito di Napoli.

E valga il vero :

- a) si sostiene che a Napoli manca il lavoro e non è vero: se le Società private che subentreranno sono pronte (e fanno a gara) a sostituire la Saimare, vuol dire che il lavoro c'è;
- b) si imputa a Napoli un deficit di bilancio, ma occorrerebbe andare a fondo alla questione e capire perchè;
- c) nella Succursale di Napoli, dopo una non comprensibile politica della Società, che, ha continuamente ridimensionato il numero, sono rimasti solo tredici impiegati e ciò perchè considerati i più idonei e duttili.

Orbene, con un simile, minimo numero di ottimi impiegati, una Società sana, una Società a controllo pubblico, una Società, che vive ed opera in una Repubblica fondata sul lavoro, non chiude, ma fa ogni sforzo possibile per sopravvivere, magari ampliando o mutando il campo d'azione;

d) una cosa è certa: a Genova la Sede Centrale, flori-

5.=

dissima, assume nuovi impiegati, procede a promozioni, assume nuovi lavori ; a Napoli, invece, rifiuta nuovi lavori e vuole chiudere!

Dunque, non obiettiva necessità, ma soltanto una precisa, aberrante, antisociale volontà politica di sopprimere posti di lavoro nel meridione a tutto ed esclusivo vantaggio del settentrione!

Gli scriventi difendono il proprio posto di lavoro, e chiedono, pertanto, ai giornali di intervenire con una energica campagna di stampa, ai Sindacati di operare veramente e fattivamente per il rispetto dei diritti dei lavoratori, al Governo di dimostrare che la Giustizia è uguale per tutti e che il diritto alla salvaguardia del posto di lavoro non è soltanto tutelato nelle parole della nostra Costituzione, ma è tutelato nei fatti e specialmente oggi che la guida del massimo organo esecutivo dello Stato è affidata ad un Compagno Socialista eletto a Napoli.

Distinti saluti.

ACHELLA	VINCENZO
CASTAGNA	FELICE
D'EBOLI	MARIO
DI LUNA	GIUSEPPE
ESPOSITO	EDOARDO

Vincenzo Schillo

Felice

Mario

Giuseppe

Edoardo

6.=

FUSCO

MARIAROSARIA

Mariarosaria Fusco

MOSCA

ANGELO

Angelo Mosca

OPALO

LUIGI

Luigi Opalo

OTTAIANO

MICHELE

Michele Ottaiano

PASSARO

VINCENZO

Vincenzo Passaro

RUSSO

ANTONIO

Antonio Russo

SCOGNAMIGLIO

GIORGIO

Giorgio Scognamiglio

TARALLO

LUIGI

Luigi Tarallo

P R O M E M O R I A

176

L'Espresso Bagagli & Servizi Ausiliari precedente denominazione dell'attuale Saimare S.p.A. (cambio di denominazione avvenuto il 5.5.1977) ha per oggetto qualsiasi operazione riguardante il servizio del bagaglio per le navi con passeggeri sia in partenza che in arrivo, stivaggio, distivaggio, carico e scarico, svincolo, rispedizione e tutte quelle altre operazioni accessorie e connesse al servizio del bagaglio; spedizioni e tutte le operazioni relative alle navi, equipaggio, merci, provviste ed equipaggiamento di bordo e tutti quegli altri servizi, che essendo attinenti al traffico marittimo, le Compagnie di Navigazione riterranno affidare alla Società.

Nel 1970 la FINMARE, per sopperire al continuo calo dei passeggeri, decise di affidare, in analogia a quanto avveniva a Genova, alla Succursale di Napoli, composta allora di n.35 unità, anche i servizi di spedizione Navi e connessi espletati da spedizionieri privati (Bottari per le Società ITALIA-LLOYD TRIESTINO-ADRIATICA). Per questa operazione fu necessario assumere i dipendenti del Bottari: in un primo tempo n.2 unità e nel 1971 una terza unità. L'applicazione di tariffe agevolate per prestazioni svolte dalla nostra Società in Napoli e motivazioni varie, facevano trasparire dai discorsi della Direzione, che allora già parlava di deficit, la minaccia di eventuali licenziamenti. Tutte cose che l'attuale Direttore Generale ben conosce, in quanto a quel tempo era sindacalista della CGIL della nostra Sede di Genova.

Per alleviare queste piaghe i massimi Dirigenti della Società proposero ad alcuni dipendenti di Napoli di andare a Genova per un loro eventuale inserimento in quella Sede. Fu così che alcuni nostri colleghi dopo un periodo di prova si trasferirono a Genova. Passati alcuni mesi, per spostamenti nell'interno delle Società del Gruppo quattro nostri colleghi ritornarono a Napoli e furono trasferiti alla TIRRENIA dove passarono, sempre per una riduzione di personale, altre due unità. Questo avveniva nel 1976. Tutto ciò si era reso necessario, a dire dei nostri Dirigenti, per la sopravvivenza della Succursale di Napoli. Nei porti già si intravedeva una crisi di non facile soluzione. Per volontà politica, Società come l'ITALIA, LLOYD TRIESTINO ed ADRIATICA andavano regredendo tanto da disarmare la flotta passeggeri. L'approdo delle loro navi si faceva sempre più raro; l'aumento dei noli e della mano d'opera portuale, portarono queste Compagnie a scomparire quasi del tutto dal porto di Napoli. Per le suddette ragioni le Società sopraindicate, che avevano a Napoli le loro Sedi Succursali, decisero di affidare l'agenziamento delle loro navi alla consorella TIRRENIA alla quale trasferirono anche i loro impiegati. Nel 1977 la nostra Società ottenne anche l'espletamento delle spedizioni navi della Società TIRRENIA che erano svolte dalb spedizioniere IZZO e di conseguenza assunse anche i tre dipendenti di quest'ultimo.

Un anno, e, nel 1978 si ripete il ritornello. Napoli è deficitaria. Napoli mette in crisi tutto l'apparato della Società. Altro taglio del personale, sempre per la sopravvivenza della Succursale, passarono alla TIRRENIA di Napoli altre cinque unità. Al calo di lavoro corrisponde sempre una diminuzione del personale che comunque viene trasferito sempre a Società facenti parte del Gruppo IRI-FINMARE. Si va avanti in un continuo stato d'animo deprimente.

115

Si cerca di acquisire lavoro su una piazza quale è Napoli già per se stessa difficile, vuoi per mancanza di industrie, vuoi per posizione logistica che non trova uguale in tutto il territorio nazionale.

Il procuratore della Società Anella Vincenzo si prodiga e riesce ad ottenere un incontro tra i nostri, Amministratore Delegato e il Responsabile dell'Ufficio Commerciale, ed i Dirigenti dell'ALFA-NISSAN per un'eventuale acquisizione di lavoro. Ad incontro avvenuto, i Dirigenti della Società Saimare affermano che non ne vale la pena.

Motivazione "La spesa non vale la candela"

Si arriva così al 22 ottobre 1982, poichè verso la fine del 1981 la Società ADRIATICA che gestiva prevalentemente la linea del Medio Oriente, annulla tutti gli approdi in questo Porto per i noti conflitti esistenti in quelle zone, la nostra Società decide un ulteriore taglio del personale per fronteggiare i mancati introiti. Perciò vengono a Napoli il nostro Direttore Generale ed il Sig. Bastiani Dirigente della CGIL di Genova. In quella occasione durante una riunione con la partecipazione del predetto Sig. Bastiani e del Sig. Sica della CGIL-FILM di Napoli, il personale della Succursale accetta una nuova decurtazione. Così l'1.1.1983 una unità chiede le dimissioni volontarie, mentre tre unità vengono trasferiti alla TIRRENIA; un'altra unità (ritornata a Napoli il 30.6.1983) accetta un contratto a termine per un eventuale suo trasferimento definitivo a Livorno dove la nostra Società ha aperto un Ufficio.

Nella stessa riunione il Sig. Bastiani assicura anche, che quest'ultima operazione ci permetterà la conservazione del posto di lavoro e s'impegna che a Roma, al tavolo delle trattative, farà inserire la volontà precisa dei Dirigenti della Saimare, affinché per cinque anni, i rimanenti 13 dipendenti della Succursale non avranno più l'assillo di vedersi dimezzati per colpe che esulano dalle loro responsabilità. Inoltre assicura anche che i dipendenti di questa Succursale pur essendo 13 unità godrebbero degli stessi diritti sindacali dei colleghi della Sede Centrale, essendo iscritti alla CGIL di Genova ed inseriti nello stesso libro paga e matricola.

Mentre a Napoli vengono fatti tagli a Genova si fanno promozioni e viene assunto un nuovo impiegato e durante il periodo estivo viene utilizzato personale a tempo determinato. Oggi in cambio della nostra abnegazione verso la Società, ed ai sacrifici a cui giornalmente ci sottoponiamo per svolgere tutto il lavoro affidatoci nel migliore dei modi tanto da ottenere anche lusinghieri attestati di stima da parte della Società di Navigazione, il Direttore Generale, nella sua venuta a Napoli il 7.10.1983 ci ha comunicato la chiusura della Succursale entro il 31.12.1983.

Non si parla di perdita del posto di lavoro, ma di inserimento di una o due unità in Società del Gruppo (TIRRENIA) di altri in Società sotto il controllo della FIDMARE (Società private) ed i rimanenti quattro e cinque dipendenti dovrebbero chiedere le dimissioni anticipate senza tener conto che attualmente i più anziani hanno maturato appena 28/30 anni di contributi e che la legge in vigore non permette loro di percepire la pensione se non dopo il versamento di almeno 35 anni.

Allora viene spontaneo precisare qui non si tratta di una fabbrica dove venga meno la materia prima ci si ferma e il datore di lavoro si vede costretto a dimezzare e licenziare.

186
siare il personale; il nostro è un lavoro che comunque deve essere svolto. Perciò non riusciamo a capire perchè lo debbano fare altri quando la FINMARE a suo tempo stabilì che tutti i lavori riguardanti le quattro Compagnie di Navigazione dovevano essere svolti dalla Saimare facente parte dello stesso Gruppo.

Ci si viene a dire che il deficit, tutto da dimostrare, di Napoli ammonta a 165 milioni e perciò è necessario, anche se il lavoro non è diminuito rispetto all'ultima riduzione di personale del 1982, chiudere la Succursale di Napoli ed affidare i nostri compiti ad altre Società.

Cosa hanno fatto i nostri Dirigenti quando fu fatto loro più volte presente che la TIRRENIA stava perdendo l'agenzamento delle Società ITALIA e LLOYD TRIESTINO?

Fu loro Suggesto d'intervenire affinché anche la Saimare potesse concorrere alla formazione della nuova Società che avrebbe rilevato il lavoro della TIRRENIA.

Fu risposto che per noi non era conveniente. Oggi invece si vogliono trasferire alcuni nostri colleghi, con parte del nostro lavoro, in questa Società della quale la Saimare poteva essere uno dei Soci.

E ci si incolpa di passività! Ci si dice che costiamo molto!

A queste manovre torbide, unanimi, compatti e pronti a tutto, noi diciamo NO alla chiusura della Succursale di Napoli.

Ma se per ragioni politiche, a noi sconosciute, non è possibile salvare questa Succursale chiediamo almeno di essere trasferiti, come precedentemente è stato fatto per i nostri colleghi, in blocco (siamo solo 13) in una Società del Gruppo IRI-FINMARE dove potrebbe essere più facile ed agevole un nostro inserimento.