

**13**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 20 NOVEMBRE 1990**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA**

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 15,5.**

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

**Audizione dei rappresentanti  
della Confitarma.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti della Confitarma nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'economia marittima. Nel dare il benvenuto ai nostri ospiti, confermo loro che abbiamo bisogno di dati relativi allo stato dell'industria armatoriale e cantieristica; ci interessa in particolare sapere – visto che abbiamo predisposto una legge, ormai a regime, e ne stiamo preparando un'altra (e probabilmente una terza) – quali siano lo stato attuale e le prospettive del settore. Inoltre ci domandiamo, il giorno in cui dovessero venire meno i contributi, cosa accadrebbe alla cantieristica italiana; si tratta di interventi di tipo transitorio, strutturale o destinati a continuare in prospettiva?

Siamo partiti da un'idea di crisi del settore armatoriale: vorremmo capire, una volta superato lo stato di crisi, dove si andrà a finire e vorremmo altresì conoscere l'utilità, nell'ambito del finanziamento, di alcune tipologie di navi. Immagino, infatti, che non sia la stessa cosa per l'economia italiana avere una nave da diporto per turisti o passeggeri o una nave da cabotaggio: la prima serve ad attività collegate al tempo libero, che certamente hanno una loro funzione ma non sono essenziali per l'economia, mentre la seconda è finalizzata al riequilibrio della domanda di trasporto (è così per le navi

da ricerca, per quelle posacavi e così via). A nostro avviso è molto importante comprendere le scelte del mondo armatoriale nei rapporti con la cantieristica, in presenza delle tipologie che vengono individuate come solidificanti o non solidificanti del settore.

Nell'invito a partecipare a questa audizione abbiamo specificato le informazioni delle quali avvertiamo la necessità, al fine di condurre un approfondimento conoscitivo dopo il completamento della normativa di adeguamento alle direttive europee, per capire, cioè, l'essere ed il divenire.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Vi ringrazio per averci convocato nuovamente per completare l'audizione svolta in questa Commissione. È stato giustamente osservato che esiste ormai una legge, e cioè la n. 234 del 1989: tuttavia, se non verrà approvato il disegno di legge n. 5046 di rifinanziamento, essa risulterà inutile, in quanto verranno a mancare i fondi indispensabili sia ai cantieri sia all'armamento per coprire il divario esistente a causa dei costi di costruzione, di quelli gestionali e di quelli dovuti agli acquisti effettuati all'estero. Questi ultimi sono sempre stati e sono ancora indispensabili, in quanto gli impegni assunti dalla Fincantieri e dagli altri cantieri non consentirebbero di consegnare nuovi ordini prima del 1994. Pertanto, pur stabilendo un limite all'anno di nascita della nave, non si può prescindere dagli acquisti operati all'estero affinché la marineria italiana possa essere presente sul mercato. Tuttavia la costruzione è ancora più importante: dai peggiori momenti del passato fino ad oggi

abbiamo commissionato ordini alla Fincantieri e ad altri cantieri per oltre 7 mila miliardi.

Ho già affermato in altre circostanze che gli armatori italiani hanno commissionato alla Fincantieri tutte le navi indispensabili per soddisfare le esigenze sia del mercato nazionale sia di quello internazionale. Diversamente l'armamento italiano non sarebbe affatto competitivo e subirebbe soltanto la concorrenza e la presenza straniera nel paese. Abbiamo già fatto presente in altre audizioni quanto sia importante questa legge e quanto oggi sia ancor più importante il suo rifinanziamento. A ciò si aggiunge l'occupazione dei marittimi: grazie alle nuove navi che sono state consegnate abbiamo garantito l'occupazione ad oltre 1.500 marittimi e prevediamo che avvenga altrettanto per le prossime consegne.

Desidero richiamare la sua attenzione, signor presidente, e quella dei componenti della Commissione sull'importanza del rifinanziamento della legge n. 234 del 1989 che se non avvenisse porrebbe gli armatori in gravissime difficoltà, nonostante i notevoli impegni cui hanno fatto e stanno facendo fronte senza aver avuto fino ad oggi alcun sostegno.

**PRESIDENTE.** Ci interesserebbe molto approfondire il tema delle tipologie delle navi.

**ANTONIO D'AMICO, Presidente della Confitarma.** La Costa non ha solo acquistato navi per trasformarle in navi crociera, ma ha anche ordinato alla Fincantieri tre navi crociera per un importo di oltre mille miliardi.

**NICOLA COSTA, Vicepresidente della Confitarma.** Vorrei integrare quanto ha detto il presidente D'Amico sul tema dei cantieri. Ci si chiede per quali motivi lo Stato debba intervenire per aiutare cantieri ed armatori, nonché quali prospettive di competitività vi siano dopo il 1992 e, quindi, se questo tipo di sovvenzioni siano o meno utili.

Oggi l'industria cantieristica europea è regolata da una normativa della CEE che fissa tetti di aiuto ai quali, ovviamente, anche la cantieristica italiana si è adeguata. Il tetto di aiuto è commisurato alla differenza fra il costo di costruzione in Europa rispetto a quello del sistema Oriente (Giappone, Corea e Taiwan).

All'interno dell'Europa, l'Italia si presenta con caratteristiche particolari. In primo luogo, il sistema cantieristico ed anche gli armatori italiani hanno goduto in passato di aiuti superiori a quelli degli altri paesi europei. La legge n. 234 del 1989 ha, invece, portato tali aiuti al livello di quelli degli altri paesi europei. L'industria nazionale in questo momento si sta progressivamente adattando a tale livellamento sia dal punto di vista dei cantieri sia da quello degli armatori.

Oggi i cantieri italiani hanno possibilità di essere competitivi soprattutto nell'area del naviglio specializzato (ciò per vale per tutta l'Europa). Laddove esiste un elevato valore aggiunto nella costruzione, vi sono maggiori possibilità di essere competitivi: è il caso specifico delle navi da crociera che oggi rappresentano più del 20 per cento del totale degli ordini della cantieristica nazionale. L'elemento del valore aggiunto è fondamentale, perché consente di sopperire a talune diseconomie nella organizzazione e nel costo del lavoro con recuperi legati alla capacità di essere competitivi su altri versanti, come quelli dell'arredamento e della tipologia di nuove navi. Lo stesso accade in altri settori dell'armamento nei quali vi è effettivamente un valore di costruzione per tonnellata, o di portata o di stazza, particolarmente elevato.

Nel naviglio più tipicizzato, indubbiamente, la concorrenza è molto più difficile. Ci si chiedeva per quale motivo lo Stato dovrebbe concedere sovvenzioni per navi da crociera. Rispondo che se togliessimo questo tipo di navi dal *carnet* di ordini della Fincantieri si creerebbe un buco spaventoso! La Fincantieri sta anzi cercando disperatamente in giro per il mondo ordini per navi da crociera, in quanto più congeniali alla propria strut-

tura produttiva, in forza del tessuto indotto di industrie medio piccole attivato da quel tipo di ordini.

Certamente, a mio avviso, nei prossimi anni la Fincantieri dovrà compiere un grande sforzo di riduzione dei costi e di accelerazione dei tempi di consegna che oggi, in media, sono dal 30 al 40 per cento superiori a quelli dei principali cantieri esteri. Tutto questo si riflette sui costi e su una struttura dei prezzi che solo grazie alla legge n. 234 del 1989 riesce a malapena ad essere competitiva. Se quella legge venisse meno o si azzerassero i contributi alla parte armatoriale la cantieristica nazionale sarebbe posta fuori dal mercato, anche europeo.

Cosa farà l'armamento nazionale dopo il 1992? Avrò la libertà di scegliere e dovrà attrezzarsi per ordinare navi anche in cantieri esteri non solo in quelli nazionali. Indubbiamente, per un armatore nazionale ordinare in Italia conferisce alcuni vantaggi, come - ad esempio - la vicinanza del cantiere e la riduzione delle spese di progettazione e di sorveglianza della costruzione che sono di rilevante entità. Il sistema attuale di aiuti conferisce anche un vantaggio di ordine finanziario, perché le rate incassate nel corso della costruzione rappresentano, per chi deve finanziare una realizzazione il cui importo è di svariati miliardi, un aiuto non indifferente.

Sul piano strettamente economico, se venissero meno gli aiuti della legge n. 234 del 1989, per la cantieristica sarebbe buio completo e per l'armamento nazionale non sarebbe facile adattarsi ad un sistema mondiale con il quale, però, prima o poi dovremmo fare i conti.

PRESIDENTE. Lei, dottor Costa, ha ora sostenuto che gli aiuti servono per rendere competitiva la costruzione delle navi della Fincantieri. Poco prima, il presidente D'Amico ha affermato che si devono finanziare gli acquisti all'estero perché la Fincantieri ha ordini fino al 1994. Se la Fincantieri anziché navi da crociera costruisse navi portacavi, per le merci e per il cabotaggio, si otterrebbe il risultato

di rendere le commesse italiane utili per il sistema produttivo nazionale, perché si eviterebbe di acquistare quel genere di navi all'estero. In sostanza, per l'economia italiana è molto più importante disporre di navi per il trasporto delle merci.

MAURO DUTTO. Questa è un'opinione personale.

PRESIDENTE. Tutto ciò rientra nel più complessivo tema del riequilibrio dei vari sistemi per il trasporto delle merci del quale questa Commissione si occupa da lungo tempo.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Lei, dottor Costa, ha sostenuto che gli aiuti sarebbero indispensabili per coprire la differenza di costi fra la cantieristica nazionale e quella dei paesi dell'Estremo Oriente, affermando altresì che non saremmo competitivi nel naviglio tipico, mentre lo saremmo in quello specializzato. Come si giustificano, allora, gli aiuti per acquisti all'estero?

NICOLA COSTA, *Vicepresidente della Confitarma*. L'attuale *carnet* di ordini della Fincantieri, la quale non consegnerebbe prima del 1994 navi che venissero ordinate oggi, è determinato da un afflusso di ordini in parte ancora legato alla legge precedente, la n. 856 del 1986; quindi, le navi che stanno uscendo quest'anno, che usciranno l'anno prossimo o nel 1992, sono ancora riconducibili alla legge n. 856, mentre quelle ordinate in base alla legge n. 234 del 1989 verranno consegnate nel 1994 ed oltre.

Di fronte a questo « buco » di quattro anni, non è pensabile che l'armamento italiano resti fermo in attesa che si liberi qualche posto per poter ordinare, per cui deve necessariamente acquistare navi all'esterno. Non solo, ma su certi tipi di navi, più tipicizzate, più semplici, la cantieristica italiana non è competitiva. Nello stesso tempo, non si può nemmeno pensare che ogni armatore sul piano della sua struttura finanziaria (diciamo anche

che l'armamento italiano è ancora in gran parte a struttura familiare) debba per forza mettersi in carriere degli ordini che vanno - poniamo - dai 20 ai 100 miliardi come se fossero cioccolatini.

Pertanto, il discorso dell'acquisto all'estero è un modo per far sì che un armamento anche minore possa effettuare investimenti molto mirati in un mercato che in quel momento « tira » e che, al limite, 12 o 24 mesi dopo non « tira » più, con mezzi finanziari relativamente modesti o di media levatura e con una possibilità di avere le navi in tempi brevi o brevissimi e di poterle subito utilizzare sul mercato. Il discorso di fare un ordine analogo alla Fincantieri, con tempi di consegna lunghissimi, è proprio delle grosse strutture, dei grossi armamenti che dispongono di piani a lungo termine.

GIORDANO ANGELINI. Mi scusi, ma probabilmente non ci siamo spiegati bene. Quello che vogliamo sapere è perché si debba ricevere l'aiuto dello Stato italiano per l'acquisto all'estero.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Per l'invecchiamento della flotta, nonché per la sua gestione.

GIORDANO ANGELINI. Questo è un altro discorso. Per essere molto concreti e banali (ma ciò rende l'idea) noi dobbiamo pagare la doppia muta dei contenitori ad un soggetto che acquista la nave all'estero; perché dovrebbe essere lo Stato italiano a pagare i contenitori?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. La doppia muta dei contenitori è indispensabile, perché fa parte della nave.

GIORDANO ANGELINI. So che è indispensabile, ma mi chiedo per quale ragione debba pagarla lo Stato italiano.

MAURO DUTTO. Dalla relazione del dottor D'Amico e del dottor Costa e dalla documentazione in nostro possesso risulta che l'esigenza di un finanziamento pub-

blico è legata soprattutto al differenziale esistente tra i costi europei e orientali (perché esiste anche un differenziale Italia-Europa) dal punto di vista dei cantieri, nonché ai differenziali esistenti per quanto riguarda i costi di gestione dell'armamento in base alle leggi italiane rispetto a quelle di bandiere di comodo.

Nel corso di questi anni abbiamo approvato spesso leggi di finanziamento. Il dottor Costa ha già parlato della fase delicata di riadattamento dei cantieri italiani rispetto soprattutto a quelli europei ed ha evidenziato l'esistenza di una competitività che caratterizza soprattutto il naviglio speciale; per esempio, per quanto riguarda le petroliere, non so se convenga comunque acquistarle qui oppure in Oriente, nonostante gli aiuti.

Rivolgo quindi una domanda ai rappresentanti della Confitarma. Ristabilita l'esigenza o la necessità per la Fincantieri di una riduzione dei costi e dei tempi di consegna, nel corso di questi anni la tendenza segna in qualche modo passi avanti oppure siamo alla fotografia dell'esistente? Queste leggi se non modificassero i dati generali sarebbero veramente leggi assistenziali. Se siamo in grado di registrare una linea di tendenza verso il miglioramento, possiamo sperare che all'alba di un bel giorno del 1992, del 1993 o del 2000 saremo più vicini all'Europa e agli altri competitori più agguerriti dell'Oriente.

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Vorrei compiere un passo indietro, per poi rispondere ai quesiti posti dagli onorevoli Angelini e Dutto. È vero che stiamo esaminando problemi generali di politica marittima, però avete un provvedimento sul tavolo: esso rappresenta semplicemente una risposta doverosa a coloro i quali hanno avuto fiducia nella legge n. 234 del 1989 che questa Commissione ha voluto approvare il 14 giugno dell'anno scorso, mentre era in corso una crisi di Governo, in considerazione della sua urgenza, dimostrando così grande sensibilità, attenzione e senso di responsabilità. Oggi sappiamo che senza

questa *tranche* modesta di finanziamento, che non copre neppure tutte le operazioni avviate, non si darebbe risposta a coloro i quali, sulla base della legge da voi approvata, hanno investito 7 mila miliardi (di cui circa mille di trasformazioni e 6 mila di nuove costruzioni) nonché più di 800 miliardi per l'acquisto di navi usate. Ho voluto fare questa precisazione per dire che a noi sembra che questa sia una legge formale di attuazione.

Non vorremmo discutere su questo provvedimento, mentre invece si può parlare *de iure condendo*, cioè del futuro. Ci sembrano, infatti, due cose alquanto diverse. Innanzitutto dobbiamo fornire una risposta alla legge che voi avete approvato, perché coloro i quali hanno operato secondo la legge si aspettano che il Parlamento decida di concedere loro quanto ha promesso, nulla di più e nulla di meno. Questo per fare un passo indietro. Intendo riferirmi, invece, ad una prospettiva *de iure condendo*.

**PRESIDENTE.** Per la verità, abbiamo sempre parlato *de iure condendo*, perché non ci possiamo ancora esprimere in termini di *de iure condito*.

**GIUSEPPE PERASSO, Direttore generale della Confitarma.** È giusto, signor presidente, è un'osservazione più che fondata.

Parlando *de iure condendo*, ribadisco alcuni concetti che sono già emersi con una certa chiarezza ma che forse è bene individuare. In merito alla continuazione degli aiuti alla cantieristica mi sembra che siano stati già forniti chiarimenti, per cui non intendo farvi perdere tempo insistendo sul fatto che tali aiuti sono ancora necessari perché il *gap* permane, soprattutto nei confronti dell'Estremo Oriente. Questa mattina ho ricevuto ancora telefonate di nostri soci che si stanno orientando verso le navi in Giappone. Evidentemente, se lo fanno e non hanno alcun aiuto, significa che il *gap* permane e che è abbastanza grave e rilevante.

**GIANNI BARBARO, Consigliere della Confitarma.** Il dollaro basso agevola ancora di più...

**GIUSEPPE PERASSO, Direttore generale della Confitarma.** Il dottor Barbaro osserva giustamente che il dollaro basso induce ancora di più ad affrontare questi rischi su monete internazionali.

Il *gap* di gestione armatoriale è stato quantificato dalla CEE nel decreto-legge che mi sembra debba essere esaminato dall'Assemblea in questi giorni, ed è stato certificato dalla Comunità cioè da un organo di estremo liberismo – come voi ben sapete – che non vede di buon occhio gli aiuti di questo tipo e che, dopo avere compiuto quest'analisi, ha asserito, in pratica, che la differenza di costo tra una nave italiana ed una nave battente bandiera cipriota assomma a circa 1 miliardo e 200 milioni.

In che modo noi e la Comunità abbiamo recepito il senso della norma in questione per la parte relativa agli acquisti da effettuare all'estero? Per quanto ci riguarda, l'abbiamo intesa sotto due profili. Il primo partiva dalla considerazione che essendo l'età media della flotta italiana di molto superiore a quella mondiale, il Parlamento ci avrebbe assicurato un certo aiuto – ovviamente limitato nel tempo, in quanto la legge fissa la scadenza al 31 dicembre del prossimo anno – se avessimo comprato navi di età inferiore ai dieci anni, salvo eventuali rinnovi per acquisti generalizzati o specifici. In pratica, abbiamo inteso questa norma come uno stimolo al ringiovanimento della flotta; esso, però, non poteva basarsi solo sullo sforzo delle imprese, in quanto queste sopportavano già quel *gap* generazionale cui ho fatto cenno e che, al limite, ritenevamo dovesse considerarsi coperto per tutti, in quanto esso interessa tutte le navi, sia vecchie sia nuove. Ci è sembrato, dunque, che il Parlamento preferisse indirizzare i suoi aiuti nei confronti di coloro che intendevano ringiovanire la flotta, convinto del fatto che il *gap* esiste ovunque.

Questa operazione di ringiovanimento è andata a danno della cantieristica? No, in senso assoluto. Fino a metà del 1994, Fincantieri non può produrre nuove navi (e questo posso affermarlo con sicurezza

perché un'ora fa ne ho chiesto conferma per telefono alla Fincantieri stessa).

EDDA FAGNI. Questo è un elemento di sorpresa !

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Onorevole Fagni, per quanto riguarda l'ampliamento di produttività della cantieristica, il Parlamento si troverebbe, nei periodi più bassi, a prepensionare tutti coloro che sono stati assunti per coprire la produzione nei periodi in cui gli stimoli in tal senso sono stati più alti. Credo che questa realtà faccia già parte della vostra esperienza.

PRESIDENTE. Ma cosa accadrà dopo il 1994 ?

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Posso rispondere a lei, signor presidente, e all'onorevole Dutto, il quale si è chiesto se questo *gap* sia destinato a durare in eterno. A mio avviso, ciò dipenderà dal grado di *deregulation* che verrà introdotto nell'attività gestionale-armatoriale. Se nei porti verrà introdotta - come sembra essere nelle intenzioni di questa Commissione - una riforma tendente ad introdurre elementi di snellezza gestionale, vi sarà un naviglio di linea e di cabotaggio che ne trarrà enorme vantaggio.

Esiste poi il problema del costo dell'equipaggio, il quale risulta essere oggi, per le navi battenti bandiera cipriota, la metà di quello sopportato dalle navi italiane. In particolare, questa incidenza è maggiore sulle navi di cabotaggio, perché piccole e perché, relativamente all'investimento, costrette ad impiegare più personale. Via via che in questo settore verranno introdotte liberalizzazioni, crediamo che sarà possibile diminuire il *gap* in tempi addirittura non eccessivamente lunghi.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Il presidente ha chiesto cosa accadrà per i cantieri dopo il 1994. Ebbene, essi avranno le commesse, purché

gli armatori siano messi nella condizione di poter commissionare le navi. In presenza di prezzi e di quotazioni competitivi rispetto a quelli degli altri paesi, nonché di eventuali agevolazioni, è certo che l'armamento italiano sarà disposto a costruire nel nostro paese.

PINO LUCCHESI. Premesso che quale relatore sul disegno di legge n. 5046 ho più interesse ad ascoltare che a rivolgere domande, non intendo esprimere opinioni su una controversa materia della quale abbiamo già discusso, se non per segnalare ai colleghi la necessità di tener presente, nella giusta misura, il problema collegato alla situazione di oggettivo invecchiamento della flotta nazionale. Tenendo conto di questa realtà, credo appaia chiaro che l'aquisto di navi all'estero corrisponde all'esigenza di rinnovamento della flotta. Aggiungo, inoltre, che una delle condizioni della normativa in discussione è proprio relativa al fatto che l'acquisto delle navi all'estero debba riguardare navi che non abbiamo un'età superiore ai dieci anni. Non credo, pertanto, che si tratti di acquisti indiscriminati. Ritengo anch'io che dovremmo tutti puntare l'occhio sul vero nodo del problema, rappresentato dalla situazione della Fincantieri, senza però dimenticare che se il Parlamento interviene pesantemente nei confronti di quest'ultima, le somme messe a disposizione rischiano di essere utilizzate soltanto per tentare di pareggiare i deficitari bilanci della Fincantieri, anziché per un effettivo rinnovo della struttura che consenta di accelerare i tempi e di mettere a disposizione navigli di buona qualità tecnica.

Voglio aggiungere un'ulteriore considerazione, anche se già espressa in occasione dell'incontro che abbiamo avuto con i rappresentanti della Finmare. Mi riferisco alla situazione di difficoltà, dovuta anche a casue internazionali, che attraversano i cantieri tradizionalmente costruttori di naviglio militare. Personalmente, sono tra coloro che continuano a non capire, fino in fondo, per quale motivo di fronte ad una situazione discreta

sul piano degli ordinativi, quei cantieri non possano essere utilizzati appieno per venire incontro alle richieste del mercato. Dico questo avendo ben presenti talune situazioni cantieristiche, quale quella di Livorno, per esempio, dove i cantieri non ricevono alcuna commessa.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Ed ha cas-sintegrati!

PINO LUCCHESI. È vero che dobbiamo stare attenti perché, in presenza di un *boom* gonfiato o drogato, vi è il rischio di trovarsi di fronte ad una situazione drammatica; tuttavia occorre capir meglio cosa succede.

La domanda che desidero rivolgere al presidente della Confitarma si riallaccia ad un quesito formulato dal presidente: in occasione dell'ultimo incontro con la Finmare, buona parte della discussione è stata dedicata al progetto per il rilancio del cabotaggio. Ciò naturalmente sta a cuore anche a questa Commissione, perché uno degli obiettivi è proprio quello di facilitare il processo di riordino del segmento trasporti nel nostro paese. Vorrei pertanto conoscere, con grande chiarezza ed amicizia, quale sia il giudizio della Confitarma circa il progetto della Finmare. In secondo luogo, poiché quest'ultima ha molto insistito sull'assoluta necessità di coinvolgere i privati nella gestione di quel progetto, vorrei sapere a che punto stiano le cose e se vi siano state davvero iniziative in quella direzione.

CARLO D'AMATO. L'ultima parte dell'intervento del collega Lucchesi ha « bruciato » un quesito che volevo porre. Mi soffermerò, pertanto, su un dato sul quale occorre fare chiarezza, essendo consapevoli di trovarci in grande contraddizione — stando alle mie conoscenze delle cose che si verificano — nel rapporto con i cantieri navali e con la Fincantieri; in questo settore, infatti, si continua a registrare da un lato il tutto pieno, così come viene definito, e dall'altro (come a Napoli) la mancanza di lavoro.

È necessaria una convergenza generale delle forze produttive ed imprenditoriali al fine di un recupero della produttività da parte della Fincantieri e dei cantieri italiani. Non si può continuare ad assistere passivamente a situazioni come quella di Castellamare di Stabia, dove sono state già individuate 600-700 unità da prepensionare: da una parte vi è stata un'iniziativa politica che ha visto il Parlamento impegnato a reperire la copertura finanziaria necessaria a varare il piano di prepensionamento che dovrebbe abbattere i costi e rendere competitiva la cantieristica italiana; dall'altra il Governo, nelle persone dei ministri del tesoro e del bilancio, continua invece ad escludere che vi sia possibilità di intervento rispetto ad un dato che obiettivamente diviene sempre più incomprensibile, non solo da parte di chi fa il deputato, ma anche da parte dell'opinione pubblica.

L'acquisto delle navi all'estero, pur con tutte le motivazioni che sono state chiaramente esplicitate, appare in contraddizione con quanto affermano la Finmare e la Fincantieri in merito ad una situazione non rosea di cassintegrati, improduttività, aiuti e finanziamenti. Chi conduce un'attività imprenditoriale come la vostra dovrebbe coadiuvare le forze che nel paese cercano di portare avanti una determinata politica, in presenza di una serie di scelte obiettivamente contraddittorie da parte del Ministero della marina mercantile (le tipologie, il problema del cabotaggio, l'affollamento su alcune relazioni di trasporto sia di passeggeri sia di cabotaggio), che pongono in difficoltà sia l'armamento privato sia quello pubblico. Vi è poi la questione della Tirrenia, che non si sa quale fine farà. Vi è, insomma una situazione sulla quale il presidente ha fatto bene a richiamare l'attenzione, ferma restando l'importanza dell'attività crocieristica, che pure ha una sua valenza ben precisa; occorre altresì recuperare un altro dato, che occupa molta parte del lavoro di questa Commissione, cioè il riequilibrio del rapporto fra trasporto marittimo e trasporto

terrestre, che comporta la necessità di indirizzi di politica generale più coerenti.

Continuiamo a registrare un'incoerenza di fondo: le partecipazioni statali seguono una loro politica, il Ministero della marina mercantile ne segue un'altra e quello dei trasporti un'altra ancora. Vorrei, pertanto, suscitare da parte vostra un'iniziativa in questa direzione, perché non si può più tollerare una situazione che alla fine vede lo Stato come finanziatore di realtà il cui recupero di produttività ed economicità non ha una fine né un fine ed è incerto rispetto ad una competitività internazionale che invece vede recuperare costi da parte delle nazioni europee ed aumentare il distacco con i paesi del sistema orientale.

**PIERO MARIO ANGELINI.** Non intendiamo riaprire e discutere il passato: vogliamo tuttavia capire cosa il passato abbia dato. Questa Commissione si occupa di tutta l'economia marittima dei trasporti: pertanto è necessario fare un raffronto tra le risorse che vengono impiegate nella cantieristica e nell'armamento e quelle che vengono destinate ai porti (visto che lo Stato italiano non sta spendendo una lira per questi ultimi). È una questione che riguarda noi parlamentari, ma ve la propongo come riflessione.

L'altra riflessione che pongo ai rappresentanti della Confitarma è la seguente: nel processo di riorganizzazione dell'economia marittima si deve fare un rapporto costi-benefici ridotto all'osso, come del resto essi fanno nelle loro attività. Tale rapporto, per quanto riguarda l'armamento, deve condurre allo svecchiamento della flotta, alla riduzione dei *gap* di gestione (chiarendo che facciamo ciò non operando commistioni, che non aiutano né la trasparenza né il lavoro del Parlamento), ma soprattutto a risolvere alcuni problemi di cui il nostro armamento soffre nel confronto internazionale, e non solo per le dimensioni della flotta. A mio avviso abbiamo anche problemi che riguardano l'internazionalizzazione e la polverizzazione (quindi le dimensioni di imprese), nonché la questione dell'inseri-

mento, cui prima lei ha accennato parlando dei porti. Gli armatori stranieri, almeno per quanto concerne alcuni settori di attività, si vanno organizzando in modo diverso, se non sono informato male. Allora le risorse investite quale prodotto danno in relazione agli obiettivi finali? Sono questi ultimi, infatti, che consentono di stabilire se l'armamento abbia compiuto un salto di qualità e se le risorse investite gli abbiano consentito non solo di vivere (qualcuno potrà giustamente affermare dal proprio punto di vista che anche vivere o sopravvivere è importante), ma anche di raggiungere una dimensione diversa, considerato quello che accadrà nel mondo nei prossimi anni se le cose andranno normalmente.

**EDDA FAGNI.** A quanto pare tutti, la Finmare, la Fincantieri e la cantieristica privata puntano ad ordinare navi all'estero per colmare quel *gap*, da tutti denunciato, di costi e di gestione armatoriale.

Come ricordava il collega Lucchesi, la Fincantieri ha alcuni cantieri vuoti, nel senso che quasi il cento per cento del personale è in cassa integrazione, senza commesse da oltre un anno. Nello stesso tempo, rispetto al periodo 1987-1989, la Fincantieri ha aumentato la produttività, perché con 300 persone in cassa integrazione ha prodotto negli stessi tempi e con gli stessi costi il naviglio che le è stato affidato. C'è qualcosa che non torna, perché nella legge n. 234 del 1989, approvata con grande senso di responsabilità, si prevedevano interventi in caso di smantellamento di cantieri. Ovviamente, porremo queste domande alla Fincantieri che è il giusto interlocutore. Tuttavia, vorrei chiedere ai rappresentanti degli armatori se essi ritengano che la flotta pubblica e privata e l'economia marittima nel suo complesso abbiano un futuro nel nostro paese oppure se, a vostro avviso, non ci si debba attrezzare per una diversa organizzazione dei porti, dei cantieri ed anche della flotta pubblica e privata.

MATTEO PIREDDA. Vorrei porre una domanda giustificata dal fatto che si sta discutendo su provvedimenti che dovrebbero erogare contributi sia ai cantieri pubblici sia agli armatori che, si è detto, non potrebbero utilizzare le capacità produttive dei cantieri pubblici e, in genere, di quelli italiani, in quanto, come è stato ricordato, alcuni di essi sono carichi di ordini fino al 1994 mentre altri come quello di Livorno, sono privi di ordinazioni da molto tempo.

A vostro giudizio, come mai la cantieristica pubblica italiana non è in grado di rispondere alla domanda di navi, per il rinnovo e per l'ammodernamento della flotta, proveniente dall'armatoria italiana ed internazionale? È un problema di organizzazione, di eccessivo numero di cantieri o di *management*? Secondo voi, vi è spazio per una cantieristica italiana, pubblica o privata che sia?

Come è stato ricordato, lo Stato concede contributi agli armatori i quali sono costretti (o sono lieti di farlo) a comprare all'estero. In un certo senso, quindi, le risorse del nostro paese vanno a potenziare la capacità produttiva di imprese straniere. Certamente, nell'ambito della liberalizzazione dell'economia questo processo diventerà inarrestabile, ma, a vostro giudizio, esiste la possibilità di gestire in modo meno precario le risorse nazionali destinandole a finalità produttive?

NICOLA COSTA, *Vicepresidente della Confitarma*. Premesso che non siamo in condizione di esprimere giudizi sulla struttura produttiva e sugli squilibri della Fincantieri ...

MATTEO PIREDDA. Chi li esprime?

NICOLA COSTA, *Vicepresidente della Confitarma*. E necessaria una analisi approfondita dei bilanci. Abbiamo già spiegato che gli acquisti all'estero riguardano navi medie e piccole, mentre gli ordini alla Fincantieri riguardano navi di grandi dimensioni.

Il concetto di base è che la Fincantieri deve essere competitiva sul piano europeo

e tutta l'industria europea si orienta verso le unità ad alto valore aggiunto.

Che la Fincantieri abbia compiuto progressi lo dimostra il fatto che nel campo delle navi da crociera ha ricevuto ordini all'estero. In alcuni casi, sono stati utilizzati gli aiuti italiani, attraverso la creazione di società in Italia, ma in altri casi ciò non è avvenuto e si è utilizzata la legge Ossola.

Questo è un altro aspetto che vorrei mettere in evidenza. Il famoso contributo agli armatori di cui alla legge n. 234 del 1989 non è altro che la differenza del costo degli interessi fra un finanziamento all'8 per cento (le condizioni OCSE praticate in tutti i cantieri del mondo) e i tassi in lire del finanziamento sul mercato italiano! Quindi, quel che la legge n. 234 dà agli armatori non è altro che questa differenza, tanto è vero che alcune società estere che hanno commissionato ordini alla Fincantieri hanno deciso di non creare società in Italia perché hanno usato la legge Ossola, quindi, hanno già ottenuto il finanziamento, per esempio, in dollari all'8 per cento.

La Fincantieri deve essere competitiva sul piano europeo e concentrare la propria attività nei settori ad alto valore aggiunto. Nei prossimi due o tre anni deve porsi in condizioni di essere competitiva sul mercato mondiale non concentrandosi solo su quello nazionale.

Non credo vi siano problemi specifici che impediscano alla Fincantieri di essere elemento trainante del cabotaggio. Ho l'impressione che nel momento in cui si è posta il problema di ordini di navi traghetti, la Fincantieri si sia trovata di fronte al fatto che i cantieri sui quali aveva concentrato la produzione erano pieni di ordini fino al 1994, per cui non è stata in condizione di offrire un prezzo competitivo rispetto a quello offerto, per esempio, da un cantiere olandese che offriva un prezzo più vantaggioso con consegna nel 1992. Tenendo conto dell'inflazione italiana, più elevata di quella dei paesi stranieri, e del costo del lavoro, che in Italia cresce più rapidamente rispetto agli altri paesi, la Fincantieri è

costretta a fare previsioni di costi per il 1993 o per il 1994 che la pongono automaticamente fuori mercato.

Ci è stato chiesto di specificare cosa l'industria armatoriale darebbe in cambio degli aiuti e in che modo essa stia evolvendo. Sia pure con una certa lentezza, mi pare che si possano cogliere alcuni segnali importanti. In primo luogo, la struttura del capitale delle società sta progressivamente perdendo il carattere familiare, come è avvenuto nella società che rappresento, ed in alcuni casi si è passati alla quotazione in borsa. Il secondo elemento, che a mio avviso viene trascurato, è che l'industria armatoriale presenta un'alta percentuale di esportazioni. Nel caso della società che rappresento, su 300 miliardi di fatturato, 200 provengono dall'estero e nel 1994 prevediamo un fatturato di 500 miliardi, di cui 350 fatturati all'estero. Questo è un esempio, perché lo stesso vale per altri rami dell'attività internazionale dell'armamento (ovviamente non per il cabotaggio). Pertanto sui settori linee, trasporto base di materie prime, crociere e cabo-

taggio credo che da parte dell'armamento vi sia uno sforzo di rinnovamento del naviglio che, al di là della struttura azionaria più o meno familiare o più o meno manageriale, fornisce esempi di notevole efficienza. Cito, per esempio, il gruppo Grimaldi, che è impegnatissimo, il gruppo Barbaro e tantissimi altri.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. In conclusione, raccomando il rifinanziamento della legge, che è molto importante ai fini dello sviluppo dell'armamento.

Riteniamo di aver risposto a tutte le domande e restiamo comunque a disposizione della Commissione per ulteriori incontri.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della Confitarma per il contributo fornitoci e per la loro disponibilità ad un eventuale nuovo incontro con la Commissione, allo scopo di confrontare le varie ipotesi.

**La seduta termina alle 16.**