

15

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 DICEMBRE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16.

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

**Audizione
dei rappresentanti della Fincantieri.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'economia marittima, l'audizione dei rappresentanti della Fincantieri. Sono presenti l'ingegner Bocchini, presidente, il dottor Antonini, amministratore delegato ed il dottor Silvestrini, dirigente della sede di Roma.

Quella in corso può essere considerata il proseguimento di un'audizione dei rappresentanti della Fincantieri svoltasi in precedenza: sono necessarie ora ulteriori specificazioni soprattutto in relazione alla normativa di rifinanziamento della legge 14 giugno 1989, n. 234.

Il nostro paese deve orientarsi in relazione alla scadenza del 1993, rispetto alla quale vi sono diverse questioni aperte: accennerò ora rapidamente ad alcune. In primo luogo, si sostiene, da parte armatoriale, che i costi della Fincantieri sono superiori a quelli degli altri cantieri europei e che il contributo pubblico servirebbe soltanto per riequilibrare la cantieristica italiana rispetto a quella europea.

In secondo luogo, è difficile rendersi conto, in presenza di un *boom* di commesse, delle ragioni per le quali vi sono impianti che non vengono messi a regime (per esempio, quello di Livorno). Nel momento in cui la legge n. 234 del 1989 e quella in discussione per il suo rifinanziamento creeranno un moltiplicarsi di occasioni di lavoro, si dovrebbe riuscire a fornire una risposta generale per la cantieristica del nostro paese.

Queste sono soltanto due delle questioni aperte; ad altre si riferiranno i colleghi della Commissione. Cedo ora la parola ai rappresentanti della Fincantieri.

ENRICO BOCCHINI, Presidente della Fincantieri. Per quanto concerne la prima questione relativa all'entità dei contributi, personalmente ritengo che gli armatori non siano nel giusto se affermano quanto riferito dal presidente, poiché gli aiuti comunitari rientrano nel massimale previsto appunto in sede comunitaria e non vi sono mai state differenze sostanziali tra di essi. A conferma di ciò, va osservato che anche recentemente, nel corso del semestre di presidenza italiana della CEE, i maggiori cantieristi europei (spagnoli, francesi, tedeschi, italiani, cui si sono da ultimo aggiunti gli inglesi) hanno avuto un incontro con il ministro Vizzini nel corso del quale hanno sottolineato la necessità di mantenere un certo livello di aiuti anche nel regime della VII direttiva, recentemente varata. Resta da definire il valore massimo degli aiuti, che sarà ridotto rispetto a quello previsto in vigore della VI direttiva, e rispetto al quale si manifesteranno controversie abbastanza forti, proprio perché, in base ad un'analisi che è stata effettuata, sono state individuate situazioni che non vengono accettate da parte nostra.

Tuttavia, occorre notare che non si manifestano fra i paesi europei sostanziali differenze di posizioni, tranne nel caso della Danimarca, paese con una situazione particolare, sulla quale potremo successivamente soffermarci; tutti gli altri Stati europei hanno posizioni simili ed effettuano analoghe valutazioni in ordine alla differenza fra i costi dei migliori cantieri europei e quelli della concorrenza giapponese e coreana. Non esiste, dunque,

in ambito europeo, una reale differenziazione.

Va per altro notato che le navi rappresentano una produzione particolare, poiché sono diverse l'una dall'altra: non esiste, tra le navi, il corrispondente della 1100, o della Thema. Quindi, i loro costi possono essere differenziati, anche se vi sono numeri-indice per il dislocamento, la portata, le dimensioni, il volume, e così via. Comunque, ripeto, ritengo che non vi siano vere disparità fra i costi dei diversi paesi europei. Vi possono essere, semmai, differenze di produttività ed anche nel sistema italiano vi sono cantieri che si trovano in situazioni migliori ed altri che incontrano invece difficoltà maggiori. Il vero problema, però, rimane quello della differenza tra i prezzi del Giappone e della Corea, da un lato, e quelli dell'Europa, dall'altro.

Per quanto riguarda il carico di lavoro che abbiamo assunto, esso ammonta, in termini generali, se non erro, a circa un milione e cinquantamila tonnellate di stazza lorda compensata: prevedendo una produzione della Fincantieri nell'ordine di 220-230, forse anche 240, milioni di tonnellate, possiamo calcolare quattro anni di carico di lavoro. Purtroppo, esiste un'area di difficoltà concentrata nel cantiere di Livorno, per il quale, in base a determinati accordi e ad un piano che risale agli anni 1966-1967, esistono delimitazioni ben precise con riferimento alle dimensioni: per tale tipo di dimensioni è piuttosto difficile reperire carichi di lavoro per tutti, ma in particolare per noi. Infatti, si tratta di un ambito nel quale abbiamo una concorrenza interna, e non esterna, abbastanza vivace, poiché nell'associazione di categoria sono iscritti 27 cantieri, cui va aggiunta un'altra decina di cantieri non iscritti all'associazione, che operano in parte, anche se non tutti, in limiti dimensionali molto simili ai nostri.

Effettivamente incontriamo difficoltà per il cantiere di Livorno: ci siamo attivati per ottenere lavori nelle dimensioni adeguate e personalmente ho qualche speranza al riguardo anche se non ho notizie

recentissime. In realtà le difficoltà nel carico di lavoro di Livorno sono legate ad aspetti dimensionali che vennero fissati nell'ambito di un quadro generale, non solo da parte nostra.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Per quanto concerne il confronto fra i prezzi italiani e quelli di altri paesi, anche europei, occorre considerare che il prezzo delle nostre navi è definito in lire: l'armatore che le compra deve pagare in lire, mentre l'armatore che acquista navi in altri paesi europei, per esempio, Germania od Olanda, paga in marchi o in fiorini.

Senza addentrarmi in un discorso piuttosto complesso relativo al rischio di cambio, vorrei osservare, con riferimento ai costi, che essi sono « a finire », cioè coprono un arco di tempo di 2-3 anni, necessario per la costruzione della nave, per cui in essi deve essere incorporata la prevista inflazione monetaria. Nel nostro prezzo « a finire », quindi, dobbiamo includere un'inflazione superiore di 4-5 punti rispetto a quella degli altri paesi economicamente forti. Un cantiere tedesco od olandese, che determina i propri prezzi in marchi, o in fiorini, incorpora in tali prezzi un'inflazione molto inferiore alla nostra. Di conseguenza, convertendo istantaneamente, al cambio attuale, l'attesa d'inflazione, il cantiere italiano viene penalizzato.

Si tratta poi di stimare il rischio di cambio per la lira nell'arco di 3-4 anni: non voglio essere profeta di sciagure ma sicuramente, se il differenziale di inflazione del nostro paese rispetto agli altri continua ad essere di 4-5 punti, risulta oggettivamente difficile mantenere la parità della lira, mentre una manovra a ciò finalizzata non può che scaricarsi sul conto economico delle aziende.

L'altra questione riguarda il cantiere di Livorno. Come ricordava l'ingegner Bocchini, per la sua dimensione, quel cantiere è rimasto fuori dal ciclo di acquisizioni; ad ogni modo, come ho già ribadito in una recente audizione, abbiamo compiuto e stiamo compiendo un

notevole sforzo specificamente su questo cantiere. Non abbiamo ancora notizie certe, ma, considerato che abbiamo lavorato in maniera piuttosto intensa in questi ultimi tempi, ritengo che anche per il cantiere di Livorno il problema verrà risolto prima della fine dell'anno.

FULVIO CEROFOLINI. Vorrei soffermarmi sulla questione particolare, concernente il carico di lavoro complessivo dei vostri cantieri. Abbiamo ascoltato notizie moderatamente ottimiste per quel che concerne il cantiere di Livorno e, viceversa, nessun riferimento ad altri cantieri che, come è noto, attraversano una gravissima crisi dal punto di vista delle commesse di lavoro. Alcuni di questi si occupano della costruzione di naviglio militare, altri no, come il cantiere di Sestri Ponente.

Lei mi conforta con cenni di diniego, ingegner Bocchini, e la prego di fornire notizie più precise e qualche conferma relativamente alla commessa per la nave gasiera. A che punto sono i contratti e quando si attiveranno effettivamente i lavori di costruzione?

La preoccupazione maggiore, tuttavia, è per i cantieri di Muggiano e di Riva Trigoso. Non riprenderò la tematica relativa alle commesse per la marina militare, ma proprio ieri sera ho partecipato alla interessantissima presentazione dell'almanacco idrografico della marina militare, sponsorizzato dalla marina di Genova, ed ho ascoltato l'ammiraglio comandante dell'alto Tirreno suonare campane a morto per quel che riguarda i finanziamenti. Del resto si tratta di problemi ben noti considerati gli scarsi stanziamenti previsti nel disegno di legge finanziaria. Il fatto di poltiplicare del cento per cento il numero delle naviscuola, quando inizierà la costruzione, non ha rasserenato affatto l'ammiraglio rispetto agli attuali ritmi di finanziamento statale per le costruzioni militari, poiché nel giro di 7 od 8 anni la potenzialità della nostra flotta rischia di essere dimezzata. Tutto questo pone problemi al Governo e al Parlamento, ma vorrei sa-

pere dall'ingegner Bocchini se anche la Fincantieri si fa carico di questi stessi problemi. Di fronte alla riduzione degli investimenti pubblici per il rinnovo del naviglio militare, non si ritiene necessario attivare una politica di polivalenza, così come chiedono anche le organizzazioni sindacali? Ciò non significa cancellare la destinazione prioritaria dei due cantieri cui mi sono riferito alla costruzione di naviglio militare, ma affrontare complessivamente le difficoltà che abbiamo di fronte per consentire anche a Muggiano e soprattutto a Riva Trigoso la costruzione di naviglio mercantile.

Occorre inoltre considerare che, in base alle statistiche che ci avete fornito, gli altri cantieri hanno un carico di lavoro sufficiente quanto meno fino al 1993-1994 e che la Finmare ci ha detto di avervi offerto la possibilità di partecipare alla costruzione dei traghetti necessari per attuare il progetto di cabotaggio, ottenendo da voi una risposta negativa perché sareste « saturi » e comunque non in condizioni di poter rispettare la consegna degli ordini entro i tempi che il committente richiede (3 o 4 anni). Lei, ingegner Bocchini, comprende certamente che significato abbiano tali affermazioni per i lavoratori e per l'economia regionale.

Non intendo trarre conclusioni, ma spero di avere posto in termini sufficientemente chiari la questione.

EDDA FAGNI. Sento il diritto ed il dovere di intervenire – probabilmente lo avrei fatto lo stesso – poiché è stato citato il cantiere navale di Livorno. Non torno su quanto affermato dal collega Cerofolini circa le affermazioni dei rappresentanti della Finmare e della Confindustria, i quali hanno sostenuto che due ore prima dell'inizio dell'audizione essi hanno telefonato alla Fincantieri per avere conferma di quanto avrebbero affermato in questa sede. Due ore prima dell'audizione gli è stato confermato che i cantieri erano « saturi », come potrete verificare dal resoconto stenografico di quella seduta. Tuttavia, a noi risulta che non tutti i cantieri sono in questa condi-

zione; certamente non lo è il cantiere navale di Livorno, come ci ha ora confermato il collega Cerofolini.

In secondo luogo, vorrei rilevare che per la prima volta, nelle audizioni degli ultimi anni, il cantiere navale di Livorno viene menzionato, rispetto al quadro generale della situazione della cantieristica, nei termini usati oggi. L'ingegner Bocchini ha richiamato il famoso accordo di Roma del 1962, intervenuto dopo una crisi profonda del settore della cantieristica e, in particolare, del cantiere navale di Livorno; si siglò allora un accordo che ridimensionò non il tonnellaggio, non l'ampiezza dello scalo, ma l'organico al fine di consentire un abbattimento dei costi. So bene che il limite è di 5.000 tonnellate di stazza lorde, tuttavia quell'accordo non fu legato a limitazioni di tonnellaggio, bensì – ripeto – agli organici, tant'è vero che oggi il cantiere navale di Livorno – che sta terminando, mi pare, la costruzione di una bananiera – ha un organico di circa 600 persone e, tutt'oggi, non ha ricevuto commesse. A tale cantiere era stato promesso l'affidamento della costruzione di una gasiera o di una seconda bananiera, ma ancora non ha ottenuto nulla; ho sentito dire che probabilmente l'affidamento di tali opere avverrà entro la fine dell'anno, ma nel frattempo si registra una grande incertezza.

In terzo luogo, la presidenza ed il consiglio di amministrazione della Fincantieri, non essendo cambiati da quando è stato avanzato un progetto di ammodernamento – e, quindi, di spostamento a mare – del cantiere navale di Livorno, sono a conoscenza di tale progetto, rivolto non ad aumentare il tonnellaggio e, quindi, renderlo competitivo all'interno della Fincantieri in Italia, ma a consentire una produttività ed un'organizzazione del lavoro diverse. Infatti, sul cantiere navale di Livorno sono stati investiti 12 miliardi ed è stata realizzata una salderia coperta, rendendo più agibile, ed anche più umano, un settore di lavoro.

La questione che intendo porre riguarda la richiesta che a suo tempo

venne avanzata: a questo proposito, vi fu uno scambio di lettere – che conservo – con l'allora presidente dell'IRI, ingegner Prodi, e con l'attuale presidente della Fincantieri, ingegner Bocchini. Allora mi fu risposto che non si poteva accedere alla richiesta prospettata perché, altrimenti, si sarebbe aumentata la produttività del cantiere di Livorno. Queste lettere, come dicevo, le conservo ancora.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Si sarebbe aumentata la produzione, non la produttività.

EDDA FAGNI. Mi scusi, intendevo infatti riferirmi alla quantità di produzione.

La produttività, nell'ultimo periodo, è aumentata del 30 per cento. Mi chiedo, quindi, se il traghetto che attualmente si sta costruendo a Viareggio (che, a quanto si dice, svilupperà una velocità di 70-80 nodi e che sarà in grado di trasportare non so quanti passeggeri e veicoli) avrebbe potuto essere realizzato nel cantiere navale di Livorno e se quest'ultimo, con la limitazione di cui si è testé detto, sia in condizione di costruire un traghetto di quelle dimensioni.

La domanda può sembrare ingenua, ma, tengo a sottolinearlo, come ho detto anche in altre sedi ed in occasione della presentazione di interrogazioni, l'intento non è quello di obbligare ad ogni costo la Fincantieri a commissionare la costruzione di navi al cantiere di Livorno. Intendiamo, però, ascoltare parole chiare e capire se quel cantiere debba vivere o morire.

La legge sulla cantieristica prevedeva che, in un quadro di razionalizzazione generale dei cantieri, si pensasse anche alla reindustrializzazione delle aree interessate, nonché al progetto Reneval e ad altri interventi. Non si può pensare, infatti, di lasciare 600 lavoratori del cantiere, ai quali se ne aggiungono altri 300 dell'indotto, in una situazione di grave incertezza derivante dalla mancanza di lavoro e, per così dire, con una sorta di spada di Damocle sulla testa, incertezza alla quale si aggiunge un quadro com-

plessivo della città e del territorio che presenta notevoli problemi economici (si pensi alla realtà portuale ed alla CMF).

La situazione delle aziende pubbliche ed a partecipazione statale presenta difficoltà alle quali le diverse imprese, singolarmente, possono anche trovare spiegazioni e soluzioni. Se, però, il quadro congiunturale si presenta molto negativo, ciò si traduce in una difficoltà strutturale sulla quale è difficile intervenire.

Poiché si è parlato del caso di Livorno, la mia richiesta è quella di ottenere certezze e chiarimenti circa gli obiettivi che la Fincantieri si propone in ordine alla cantieristica pubblica, alla flotta pubblica ed al progetto che da parte di quest'ultima ci si accinge a predisporre.

MARIO CHELLA. Desidero porre una prima questione, rivolgendomi non ai rappresentanti della Fincantieri ma al presidente, ossia il fatto che il disegno di legge n. 5046 risulta iscritto all'ordine del giorno della sola seduta di domani, mentre è chiaro che l'iter di quel provvedimento non potrà concludersi in una sola giornata.

Vorrei sapere, quindi, cosa si prevede in merito al disegno di legge in questione e se per caso non vi sia un errore nello schema di organizzazione dei lavori della Commissione che ci è stato distribuito.

PINO LUCCHESI. L'esame del disegno di legge n. 5046 è previsto nello schema.

MARIO CHELLA. Sì, ma non si può pensare che l'iter di un provvedimento che comporta una spesa di 590 miliardi possa esaurirsi in un'ora.

PRESIDENTE. Non si prevede che quel provvedimento venga approvato nella giornata di domani.

MARIO CHELLA. Se il disegno di legge n. 5046 non verrà approvato almeno in un ramo del Parlamento entro il prossimo 31 dicembre verrà meno il previsto stanziamento di 490 miliardi. Vorrei ca-

pire, quindi, perché l'esame di quel provvedimento non sia stato iscritto all'ordine del giorno di più sedute, in modo da assicurarne la conclusione.

PINO LUCCHESI. Quello che è stato predisposto è solo uno schema di calendario. Il prosieguo dell'esame del disegno di legge n. 5046 potrà essere iscritto in seguito.

MARIO CHELLA. Volevo sollevare il problema ed ascoltare ciò che aveva da dire in proposito il presidente.

PRESIDENTE. L'esame del disegno di legge n. 5046 proseguirà.

MARIO CHELLA. Desideravo ottenere un'assicurazione in questo senso perché, lo ripeto, si rischia che lo stanziamento previsto dalla legge finanziaria per il 1990 decada, possibilità che, a giudizio del gruppo comunista, non deve assolutamente verificarsi in quanto ciò recherebbe un danno gravissimo all'industria cantieristica ed a quella armatoriale.

PINO LUCCHESI. Su ciò siamo tutti d'accordo.

MARIO CHELLA. Tornando ai problemi connessi all'audizione odierna, devo dire che ogni qualvolta ascolto i rappresentanti della Fincantieri mi sento molto tranquillizzato. Quando, però, procedo alla verifica di talune affermazioni la mia tranquillità viene meno. Si sostiene che va tutto bene, mentre poi ci troviamo di fronte a 4 mila lavoratori in cassa integrazione e ciò mi induce a ritenere che la situazione non sia, in realtà, così positiva.

Vorrei capire meglio, quindi, quali siano i problemi esistenti e pregherei i rappresentanti della Fincantieri di tenere conto del fatto che l'audizione odierna si svolge di fronte ad una Commissione parlamentare e che dobbiamo parlare chiaramente. Se non sussistessero difficoltà, infatti, non dovrebbero esserci 4 mila lavoratori - che oggi forse sono anche di più - in cassa integrazione.

Dobbiamo ammettere, quindi, che le cose non vanno bene; mi chiedo però, quale sia l'origine dei problemi esistenti, dato che la causa delle difficoltà non è individuabile nei carichi di lavoro che certo non mancano visto che la Fincantieri rifiuta persino di aumentarli. Sappiamo che alcune navi sono state commissionate a cantieri esteri.

Vorrei sapere, pertanto, quale sia la causa delle difficoltà che si riscontrano. La CEE si batte, per così dire, fino all'ultimo uomo sul *plafond* degli aiuti (che era fissato al 28 per cento, ma che, in base alla settima direttiva, scenderà intorno al 16,5-16 per cento), ma non sul livello di capacità produttiva. Di fronte a questa situazione le parole tranquillizzanti che sono state dette questa sera non mi sembrano consone alla realtà.

In primo luogo, vorrei sapere quale dovrebbe essere la capacità produttiva dei cantieri italiani, della Fincantieri in particolare, se dovessimo rapportarla alla domanda.

Abbiamo ricevuto una nota della Confitarma, nella quale sono contenute richieste selezionate - come vengono definite dalla medesima nota, in quanto risultanti dalla detrazione delle « gonfiature » - pari a 1 milione 788 mila tonnellate di stazza lorda non compensata; personalmente, ha compiuto una verifica della tabella presentata dalla Confitarma e mi sono accorto che essa è stata davvero depurata, poiché se al suo interno fosse rimasto l'intero piano della Finmare si sarebbe arrivati a 2 milioni di stazza lorda non compensata.

Se riportiamo i dati per i quattro anni di validità della VI direttiva, considerando anche gli ordini dell'ultimo anno, otteniamo 500 mila tonnellate come tetto verso cui portare la capacità produttiva: somma calcolata in rapporto alla domanda realisticamente ipotizzabile, e non a quella gonfiata.

In sede ministeriale, viene fornita una pronta risposta: lo Stato non possiede molti soldi e un conto è la domanda, un conto la capacità massima assistibile - strano parametro tutto italiano, benché

venga adoperato anche in sede CEE -. La capacità massima assistibile per lo Stato italiano è all'incirca quella dichiarata dalla Fincantieri, però anche nella sede del Ministero della marina mercantile ci si rende conto che tale *plafond* non è sostenibile rispetto alla domanda e che occorre « splafonare » almeno sino ad 1 milione e mezzo di tonnellate, per quanto riguarda la VI direttiva. In tal modo, la capacità produttiva verrebbe portata a 380 mila tonnellate l'anno, *plafond* realistico su cui anche il ministero competente sarebbe disposto ad attestarsi.

Se, dunque, non vi sono problemi di caduta della domanda, o di tetti imposti, salvo quelli degli aiuti finanziari, perché si richiede di collocare 4 mila lavoratori in cassa integrazione? Perché il bilancio della Fincantieri continua a perdere colpi? Il bilancio del 1989, che ci è stato gentilmente trasmesso, mostra una perdita di esercizio di circa 254 miliardi, rispetto alla quale occorre tenere conto che lo Stato ha contribuito nel medesimo anno con 313 miliardi. Si tratta quindi di un risultato di esercizio molto pesante: già nel corso di una precedente audizione ho svolto analoghe considerazioni, ma mi sembra ora che la situazione sia più grave di quanto ritenessi. Ho constatato, infatti, che dal 1984 al 1989 si è verificato un costante deterioramento dei risultati di bilancio, in particolare dal 1987 in poi, quando il passivo è passato da 89 miliardi a 139 miliardi nel 1988 e a 254 miliardi nel 1989.

Quello che preoccupa ancora di più, però, è la massiccia perdita operativa, la quale indica che più la Fincantieri fattura, più perde; la preoccupazione si aggrava ulteriormente considerando gli aiuti concessi dallo Stato.

Vorrei allora che fossero espresse chiare valutazioni in ordine alla seguente questione. Il tetto di aiuti consentito dalla CEE è decrescente anno per anno, e non sappiamo cosa accadrà dopo il 1993, quando sarà scaduta anche la VII direttiva. Siamo riusciti ad ottenere che gli aiuti durassero tre anni, con un grande sforzo, compiuto anche dalla nostra parte

politica, poiché il relatore Speciale alla Commissione CEE è stato un nostro euro-parlamentare, che ha richiesto di mantenere alto il massimale degli aiuti per tre anni, considerando la situazione italiana; tuttavia, gli aiuti sono in fase calante: nel 1991 saranno pari al 16 per cento, in seguito si abbasseranno probabilmente – non so – al 12, o al 6 per cento. In questa situazione di aiuti decrescenti, la Fincantieri, così come è strutturata oggi, sarà in grado di resistere al mercato? Vorrei che i rappresentanti della Fincantieri esprimessero chiaramente in proposito la loro opinione, anche se mi rendo conto che essi sono soggetti a pressioni, a destra e a manca, sull'Adriatico e sul Tirreno, per tenere aperti i poli produttivi, per salvaguardare l'occupazione, e così via.

Intanto, però, il Reneval non va avanti ed i prepensionamenti non procedono: in sostanza, si registra una serie di dati negativi, per cui mi meraviglio che i rappresentanti della Fincantieri semino fiducia « a sette mani », come si suol dire in Liguria. Vorremmo, invece, che essi parlassero chiaramente, anche perché stiamo per varare, mediante il disegno di legge n. 5046, aiuti consistenti che si aggiungono a quelli previsti dalla legge n. 234 del 1989 e dalla legge finanziaria 1991. Gli aiuti dovrebbero essere in grado di garantire l'attuazione di un piano di ristrutturazione che consenta il consolidamento della Fincantieri sui mercati internazionali: solo in tal modo gli aiuti avrebbero un senso, poiché altrimenti servirebbero solo a gettare denaro dalla finestra o – meglio – a tenere la Fincantieri sul mercato per pochi anni, senza aprire prospettive future.

I rappresentanti della Fincantieri, nella nota che hanno mandato alla nostra Commissione, accennano al concreto avvio di un radicale processo di innovazione produttiva: è proprio tale processo, però, che non è riscontrabile nella realtà. Bisogna specificare in cosa consista il piano, dove esso sia localizzato: se si riferisce ad un solo cantiere, i rappresentanti della Fincantieri hanno il dovere di rife-

rirlo. Se il piano di ristrutturazione prevede che il 75 per cento delle costruzioni navali riguardi tre cantieri, e quasi la metà un solo cantiere, bisogna dirlo chiaramente: può darsi che tale impostazione sia condivisibile, ma occorre che il Parlamento ne sia a conoscenza!

Non mi riferisco ai problemi specifici di Livorno, di Sestri Ponente, di Riva Trigoso, del Muggiano, poiché le questioni che pongo sono complessive: la possibilità di tenuta della Fincantieri dopo il 1993, in quale modo si intende arrivare a quella data, quale sia il piano di radicale ristrutturazione.

GIACOMO MACCHERONI. Mi pare sia stata posta una questione di maggiore chiarezza. Rinnovo questa esigenza in rapporto alle prospettive della cantieristica, in modo da consentire al Parlamento di individuare linee d'azione più efficaci in materia, anche nei confronti del Governo.

Naturalmente le prospettive aziendali nascono in primo luogo dalla capacità di investimento e di produzione, come i dati forniti dall'ingegner Bocchini e dal dottor Antonini hanno confermato, stante l'eterno problema del confronto internazionale. Infatti, il nuovo – ma irreversibile – rispetto alla situazione passata è costituito proprio dallo scenario internazionale, in cui dobbiamo tutti essere protagonisti attivi. Questa esigenza di maggiore chiarezza credo serva anche ai nostri ospiti per indicare i punti nodali di priorità, affinché l'audizione odierna abbia il senso di invitare il Parlamento ad assumere responsabilità più marcate per consentire alla Fincantieri di svolgere il ruolo che le è assegnato dal mercato.

In un incontro cui ho partecipato proprio ieri a Livorno, anche con una parte del movimento sindacale dei lavoratori del cantiere, è riemersa con forza la richiesta di conoscere le prospettive di quella realtà produttiva. Credo sarebbe riduttivo insistere su tale questione rispetto al tema dello sviluppo di un cantiere che da anni pone angosciosi problemi dal punto di vista delle prospettive

e dell'occupazione, ma che è anche caratterizzato da una situazione particolare per l'appetibilità di talune aree che occupa.

Ritengo di dover sottolineare che le prospettive del cantiere di Livorno non sono un fatto a sè, dovendosi valutare all'interno della complessiva visione aziendale della Fincantieri. Se il cantiere di Livorno interromperà o ridurrà la propria attività, credo si avranno conseguenze rilevanti sull'economia e sullo sviluppo di quelle zone. Accolgo quindi di buon grado la notizia che il dottor Antonini ci ha portato circa il fatto che si prevede di giungere ad una soluzione verso la fine dell'anno. Ora, considerata l'imminenza della scadenza, sarebbe positivo, a mio avviso, se a conclusione dell'audizione si indicassero gli elementi che sicuramente saranno in vostro possesso. Ci siamo impegnati ad offrire alla città, e al movimento interessato al cantiere, una risposta che sia pure non definitiva, sarebbe produttivo andasse oltre queste prime affermazioni. Ad ogni modo, ritengo che dovremmo fissare oggi un ulteriore incontro prima della fine dell'anno per poter meglio comprendere quali sono le prospettive del cantiere. Si tratta di un'esigenza molto sentita che non mi sembra localistica, rappresentando invece un elemento importante anche per comprendere – ripeto – il complesso della produttività e delle prospettive dell'azienda.

CARLO D'AMATO. Intervengo brevemente anche perché mi pare che l'oggetto dell'audizione odierna, che doveva vertere su determinate problematiche, sia stato spostato alla politica complessiva della Fincantieri e che la presenza di molti deputati toscani abbia incentrato la discussione sul cantiere di Livorno. Anche se non sono toscano, sono anch'io interessato – e ricordo che in proposito il gruppo socialista ha presentato una mozione – ai problemi della Fincantieri; tuttavia, vorrei ricondurmi all'ambito più generale della politica delle partecipazioni statali.

A mio avviso, dal suo intervento, ingegner Bocchini, emergono talune contraddizioni, sottolineate anche dal collega Chella, dal momento che, a fronte di una politica di commesse che tengono occupate le realtà cantieristiche, si continua a registrare un numero di cassaintegrati particolarmente elevato.

In particolare, vorrei puntualizzare un aspetto che riguarda l'Italcantieri di Castellammare, interessata da un processo di ristrutturazione e di riconversione che però segna il passo, anche perché l'accordo con le forze sindacali e politiche non riesce a trovare un punto di riferimento preciso nell'adozione degli ammortizzatori sociali relativamente alle maestranze. Pertanto, diventa alquanto difficile – ripeto – giustificare, a fronte di una situazione di *surplus* di commesse, maestranze che continuano a registrare la cassa integrazione, se non con la motivazione, accolta due o tre anni fa, in base alla quale per rendere competitivo, economico e produttivo un cantiere bisogna raggiungere un determinato *standard* di personale, stante anche l'innovazione e gli investimenti in tecnologie ed infrastrutture. Non si comprende per quale motivo non si cerchi da un lato di ridurre il numero dei cassaintegrati e dall'altro risolvere un problema che, trascinandosi peraltro da troppo tempo finisce per aggravarsi: quello cioè di individuare la dimensione ottimale del cantiere di Castellammare e di Italcantieri. Ho letto sulla stampa che vi è un'iniziativa da parte del Ministero delle partecipazioni statali tendente finalmente a recuperare la copertura finanziaria necessaria perché si dia luogo all'adozione degli ammortizzatori sociali; credo che potremmo sollecitare tale iniziativa, attese le compatibilità finanziarie che provvedimenti del genere comportano.

L'altro aspetto che vorrei sottolineare è quello relativo all'attività di riparazioni navali esercitata dalla società esercizi bacinici di Napoli (SEBN). Tale cantiere rappresenta una realtà piuttosto significativa nella città di Napoli, ma necessita di un processo di riconversione e di ristrutturazione sul quale non è stata ancora pro-

nunciata una parola chiara. La presenza del presidente e dell'amministratore delegato della Fincantieri dovrebbe aiutarci a comprendere quali sono i progetti sulla SEBN di Napoli, dal momento che si parla di riconversione, di dismissione da parte della Fincantieri e si dice che si è trovato un *partner* privato che dovrebbe surrogare la presenza pubblica, ma non si hanno garanzie circa il tipo di attività, le prospettive, la capacità di tenuta e la capacità economica di mercato. Si tratta di una questione importante, che tra l'altro ha riguardato per molti aspetti l'ordine pubblico; ma non mi pare che al di là di vaghe indicazioni e di promesse altrettanto vaghe si sia arrivati alla definizione di un programma sul quale le forze sindacali e politiche possano per lo meno compiere le reciproche valutazioni.

CESCO GIULIO BAGHINO. Il problema generale è stato ripetutamente affrontato da coloro che mi hanno preceduto ed evito, pertanto, di ripetermi, limitandomi ad avanzare alcune richieste.

In primo luogo vorrei avere chiarimenti in merito alla situazione del cantiere di Castellammare che in questi giorni ha destato molto allarme.

Ho partecipato, insieme agli onorevoli Chella e Cerofolini, ad una seduta straordinaria del consiglio comunale di Sestri Levante tenutasi nel cantiere di Riva Trigoso. In quell'occasione è stato approvato all'unanimità un ordine del giorno al quale mi attengo strettamente. La preoccupazione manifestata in seno al cantiere è di antica data perché ricordo che già l'allora deputato onorevole Gambolati insisteva affinché i cantieri adibiti a costruzioni militari dovessero essere autorizzati anche alla realizzazione di opere civili. Il problema è stato sollevato anche dall'onorevole Cerofolini, benché si sia obiettato che una riconversione dei cantieri destinati ad uso militare comporterebbe quanto meno l'inconveniente che essi, una volta mutata la situazione, non sarebbero più utilizzabili per costruzioni navali.

È vero che gli stanziamenti del Ministero della difesa destinati alle costru-

zioni hanno subito un ridimensionamento, ma è altrettanto vero che la marina militare dovrà sostituire alcune delle proprie unità ormai obsolete. Vorrei sapere, quindi, quali siano i rapporti con la marina militare e quali probabilità vi siano di realizzare quelle unità che dovranno certamente essere messe in cantiere, perché non è ammissibile che da un certo numero di mezzi si passi addirittura a zero.

Vorrei anche sapere se le trattative in corso tra la marina militare e la Fincantieri per la costruzione della nave-scuola siano in procinto di concludersi o siano ancora in alto mare, perché - se fosse vera la prima di queste soluzioni - potrebbe derivarne un certo rasserenamento della situazione, soprattutto per quanto riguarda il cantiere di Riva Trigoso.

La Fincantieri non ha accolto la richiesta relativa alla costruzione di cinque traghetti. Vorrei sapere, pertanto, se, a giudizio dei nostri ospiti, la Finmare, preso atto della difficoltà della Fincantieri, avrebbe potuto verificare se vi fossero altre possibilità di costruire quelle navi in Italia prima di affidare la commessa a cantieri olandesi.

Mi chiedo, infine, se si possano fornire chiarimenti in merito alla situazione dei cantieri che attualmente vengono utilizzati per scopi militari in modo da introdurre elementi di maggiore serenità. È chiaro, infatti, che sindacati, oppositori ed anche finanziatori interessati potrebbero incentrare la propria attenzione su questi cantieri specializzati e suscitare anche un allarmismo esagerato. Alcuni chiarimenti, quindi, potrebbero contribuire a contrastare coloro che sfruttano la situazione aggravandola, perché l'allarmismo non favorisce di certo la reciproca comprensione ed induce a compiere atti che, in seguito, non si possono correggere e che, comunque, non favoriscono la produttività.

SILVANO RIDI. Intendo ribadire una questione particolare che è già stata posta, riguardante il settore delle riparazioni. È nota la decisione della Fincan-

tieri – assunta anche a livelli superiori – di uscire da tale settore, il che comporta la ristrutturazione degli impianti industriali che si occupavano di tale attività.

Nel quadro di tale ristrutturazione, ci si propone – anche in questo caso si tratta di una decisione già assunta e comunicata e non, quindi, di una mera intenzione – di liquidare alcuni cantieri, tra i quali quello di Napoli, la SEBN, come è già stato ricordato.

A Napoli, in sede Intersind, si sono già tenuti incontri nel corso dei quali è stato comunicato alle organizzazioni sindacali ed ai rappresentanti dei lavoratori che, in pratica, questi cantieri sono stati messi in liquidazione o, in alternativa, se ne prevede la cessione a privati. Mi sembra che per il cantiere di Napoli la proposta sia appunto quella di un passaggio ai privati. I soggetti ai quali dovrebbe essere ceduta al SEBN sono stati indicati in un consorzio già noto nel porto di Napoli, che raccoglie nomi conosciuti, tra i quali Salvatori, Panico ed altri, coordinati da un certo ingegner Salerno che, all'interno della SEBN, ha svolto anche mansioni di responsabilità.

Tale gruppo di privati avrebbe espresso alla Fincantieri la propria disponibilità ad acquisire l'impianto industriale. Questi, attualmente, sono i fatti che hanno determinato la situazione che ricordava il collega D'Amato.

Ciò premesso, vorrei chiedere se la Fincantieri, vista la sua determinazione ad uscire dal settore delle riparazioni navali, abbia ricercato sul mercato *partner* maggiormente affidabili di quelli che sono stati, come dire, indicati a Napoli in sede Intersind.

Come ho detto conosciamo tutto di questi soggetti che già operano nel comparto delle riparazioni e che non sono di alcuna affidabilità in quanto interessati al *business*, ad acquisire gli impianti per destinarli magari ad un altro uso. Vorrei sapere, pertanto, se la ricerca di *partner* affidabili, che la Fincantieri si era impegnata a svolgere, sia stata esaurita con l'indicazione dei soggetti che ricordavo.

Mi chiedo anche se per condurre questa ricerca ci si sia avvalsi, per esempio, del contributo che poteva essere fornito dall'Unione industriali di Napoli.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Sono loro ad aver avanzato la proposta.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Abbiamo avuto il contributo dell'unione industriali di Napoli.

SILVANO RIDI. È quello che voglio sapere, poi ne trarremo le relative conclusioni. Mi chiedo se la Fincantieri abbia formalmente contattato l'Unione industriali di Napoli e se i soggetti che ricordavo siano stati indicati dall'Unione stessa. Mi limito a porre domande, non sollevo certo questioni « esplosive ».

Mi interessa anche sapere se la Fincantieri ritenga che sul mercato nazionale possano esistere soggetti capaci di supportare l'operazione di alienazione condotta dalla Fincantieri in maniera che tale operazione, nei fatti, non si concluda con una vera e propria liquidazione, ma garantisca la miglior salvaguardia possibile sia dell'impianto sia, al suo interno, dei livelli di occupazione.

Quindi, chiedo ai rappresentanti della Fincantieri se ritengano che non vi sia alcun soggetto sul mercato in grado di intervenire nell'operazione più elevata rispetto a quella posseduta dai soggetti attualmente indicati.

PRESIDENTE. Ringrazio i colleghi intervenuti; raccomando ai rappresentanti della Fincantieri sintetici nelle risposte.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Le domande che ci sono state rivolte son numerose e probabilmente non riuscirò a rispondere a tutti: vorrei comunque partire da un punto chiave.

Stiamo sviluppando ed attuando un piano che è stato discusso ed approvato: vedo ora riportare su questo tavolo problemi che sono già stati discussi nella fase di approvazione del piano.

Quando l'onorevole Chella richiama i 4 mila lavoratori in cassa integrazione, forse dimentica che sono gli stessi previsti nel 1984: si tratta degli operai in eccesso rispetto al piano che è stato approvato.

MARIO CHELLA. Gli scenari del 1984 non sono quelli di oggi!

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Tratterò poi anche degli scenari; comunque, è stato approvato un piano che deve essere perseguito: l'unica cosa che non abbiamo ottenuto è il prepensionamento, che altre industrie hanno avuto, od avranno. Ci siamo tenuti questo peso per molti anni; altre industrie, ripeto, si sono liberate di esso, altre se ne libereranno, e se non saremo tra loro darò le dimissioni!

Passando ad un altro argomento, quello degli scenari, nessuno forse considera che i dirigenti della Fincantieri sono stati piuttosto bravi nell'ottenere un certo carico di lavoro. Lo scenario mondiale, infatti, non è positivo, poiché su 15 milioni di tonnellate, non possiamo richiederne 1 milione a testa: non ce n'è per tutti! È noto, onorevole Chella, che i tedeschi dell'est, che sono già nella Comunità economica europea, valgono 500 mila tonnellate, che i russi sono sul mercato e valgono 2 milioni di tonnellate. Questi sono gli scenari che ci spaventano e per valutare i quali domenica prossima sarò a Bruxelles ad incontrare i colleghi degli altri paesi.

Lo scenario mondiale, ripeto, non è positivo, ma estremamente grave. Il piano cui accennavo prevede determinati numeri e per esempio, onorevole Cerofolini, non contiene Sestri. Sono il meno adatto a parlare contro il cantiere di Sestri, poi-

ché mi è costato particolarmente caro quanto ho dovuto accertare per esso. Sestri, oggi, è per noi un cantiere in più, che avrà la sua fetta di lavoro.

Riva Trigoso è un cantiere che, come commissario straordinario del Ministero delle partecipazioni statali, ho avuto l'ordine di chiudere nel 1963; esso è divenuto un cantiere di prim'ordine ed ha lavorato ininterrottamente da allora, senza un'ora di cassa integrazione e senza un licenziamento.

MARIO CHELLA. Ma adesso vi è cassa integrazione!

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Gli altri cantieri hanno pagato un conto pesantissimo. Ho lavorato anche a Castellammare di Stabia, onorevole Ridi e onorevole D'Amato; avevo 2.700 lavoratori: ora vogliamo arrivare a 1.000? Può darsi che qualcuno abbia la bacchetta per la moltiplicazione dei pani e dei pesci, ma noi non l'abbiamo.

SILVANO RIDI. Il cantiere di Castellammare non era tra quelli che dovevano essere chiusi.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Sì, però abbiamo scelto il famoso « modello mille »: cantieri con mille dipendenti. Per esempio, ad Ancona vi sono soltanto sessanta persone in più rispetto ai mille, nonostante che gli operai abbiano battuto i campanacci; a Castellammare, invece, ve ne sono circa seicento in eccesso. Certamente, si tratta di un grave problema: se avessimo ottenuto il prepensionamento, l'avremmo già risolto e lavoreremmo molto meglio.

Dobbiamo ora valutare se il piano debba esser considerato valido o meno: come esperto, sostengo che qualora cambiassimo le regole del gioco ed aumentassimo la produzione, creeremmo problemi gravissimi. Vi sono stati episodi che possono aver prodotto sensazioni sbagliate:

per esempio, quello delle navi Finmare, per le quali è stata poi trovata una soluzione. Avevamo un carico di lavoro per quattro anni, coperto anche da alcune navi Finmare, che verrebbero poste in discussione se non venisse varata la legge cui si accennava; abbiamo dovuto riconoscere che non ce l'avremmo fatta entro una determinata data. Il cliente, cioè un imprenditore, ha compiuto le proprie valutazioni sulla data che potevamo offrire, che non era particolarmente lunga (si trattava di circa un anno e mezzo in più), ed è stato trovato un accordo che ci consente di sopravvivere su due possibilità - l'amministratore delegato Antonini potrà fornire ulteriori chiarimenti.

Non è vero quindi che lo scenario è cambiato in senso positivo poiché esso è estremamente preoccupante.

MARIO CHELLA. È del tutto diverso rispetto al 1984!

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. La invito a leggere qualsiasi giornale davvero informato, o a venire con me, domenica sera, od incontrare i colleghi degli altri paesi del mondo. Altrimenti, onorevole Chella, lei avrebbe dovuto essere a Venezia ad ascoltare i giapponesi ed i coreani: infatti, ci siamo incontrati, come i carbonari, per confrontarci su quanto succede nel mondo.

Ebbene, la quantità di lavoro non supererà assolutamente quella prevista: 15-16 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata. L'Italia quante ne potrà avere? Al riguardo, vi sono tante considerazioni da svolgere. Abbiamo elaborato un piano; certamente, se il dottor Antonini sarà abbastanza bravo nell'aumentare la produttività, purtroppo, le 300 mila tonnellate diventeranno di più, i contributi scenderanno e dovremo trovare determinati fondi. Indubbiamente, tutto ciò accadrà. L'altra limitazione, evidentemente, è rappresentata dai limiti di bilancio: si è accennato poco fa al fatto che benché la legge sia divenuta ora attuale,

gli stanziamenti sono ancora da portare avanti.

EDDA FAGNI. Non è colpa nostra.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Non è neanche colpa mia. Quindi non si tratta di uno scenario « da ottimisti », ma di una situazione da gestire con estrema cautela, aumentando la produttività nel quadro delle limitazioni che ci siamo poste.

Invece, per quanto concerne i cantieri militari, prima di rinunciare alla loro naturale destinazione e alla loro indispensabile funzione (in proposito ho scritto una lettera al ministro della difesa che, dopo avermi cortesemente ricevuto, mi ha detto di avere grosse limitazioni), credo si debba cercare di ottenere che il bilancio della difesa preveda stanziamenti per il rinnovamento, gli impianti, gli aerei, le navi ed altro, ed altrettanti stanziamenti per la gestione in comune. Finché il discorso sarà unico, per le navi e gli aerei non rimarrà niente.

La questione di Livorno, infine, mi chiama personalmente in causa. In relazione al cantiere di Livorno, al cambiamento di destinazione, fornimmo allora cifre molto precise circa i costi ed il significato dell'operazione. Dico anche che dobbiamo tener conto non solo dei bisogni dei livornesi, ma anche di quelli di diciotto cantieri in altrettante città. Ho ricevuto una telefonata del presidente della regione Toscana per lo stesso motivo. A noi dispiace per Livorno, però qualcuno è forse responsabile di questa situazione, dal momento che quel cantiere godeva di taluni privilegi, relativamente ai contributi, rispetto ai cantieri medi e minori. Ad un certo momento la situazione è cambiata e tutti hanno espresso soddisfazione, però qualcuno ne ha pagato le conseguenze. In conclusione, vi sono senz'altro maggiori difficoltà.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Vorrei aggiun-

gere un ulteriore chiarimento per quanto riguarda Livorno. Abbiamo già affermato che qualora la città di Livorno dovesse ritenere che per sua esigenza l'area del cantiere possa essere utilmente destinata ad altre finalizzazioni, forniremo al riguardo la nostra disponibilità. Si tratterà di un cantiere - come è avvenuto per altre aree, come quella di Taranto - che esce dal settore produttivo. Se la città di Livorno - ripeto - ritiene che le aree del cantiere possano essere più utilmente occupate - e non sta a me giudicarlo - al riguardo non poniamo alcuna difficoltà.

EDDA FAGNI. Ma non è questo l'orientamento; anzi, questa è una domanda che ho posto a voi.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Abbiamo rimodernato e reso produttivo il cantiere e confidiamo che entro la fine dell'anno potremo dare qualche buona notizia; tenendo presente che non siamo noi a commissionare le navi per il cantiere, dobbiamo trovare un armatore ed in effetti abbiamo contattato due o tre armatori per cercare di trovare rapidamente una soluzione al carico produttivo del cantiere. Evidentemente, i matrimoni si fanno in due: noi abbiamo dichiarato la nostra disponibilità in termini progettuali e temporali e ci auguriamo che questa venga colta dall'armatore.

Per quanto riguarda il cantiere di riparazioni della SEBN, abbiamo già avviato da tempo trattative con il sindacato, al quale abbiamo spiegato la dismissione di quattro centri di riparazione, due nel Mezzogiorno (Taranto e Napoli), due al nord (Genova e Venezia).

Per quanto riguarda Napoli, un gruppo di imprenditori, presentato dall'Unione industriale, ha avanzato talune proposte per l'acquisizione del cantiere. Sulla base di tali proposte (restando a nostro carico l'acquisizione delle necessarie garanzie e mediante un ridimensionamento del cantiere quale risulta dal piano di ristrutturazione, cioè con il nu-

mero di operai che residua dopo aver posto in prepensionamento gli ultracinquantenni) abbiamo ritenuto di offrire loro una prospettiva produttiva. La Fincantieri, comunque, rimarrà presente nell'area di Napoli attraverso la partecipazione in *joint venture* con una società di gestione dei bacini.

SILVANO RIDI. Con Panico!

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Se mi consentite una battuta, in una riunione che abbiamo avuto con le organizzazioni sindacali, nazionali e locali, presso il Ministero, ho avuto occasione di dire che purtroppo Gianni Agnelli, Berlusconi, Ferruzzi, De Benedetti e quanti altri, non hanno avanzato richieste per il cantiere di riparazione di Napoli, per cui abbiamo accettato e valutato l'offerta dagli unici che si sono fatti avanti in maniera seria.

CORRADO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Vennero con il presidente dell'Associazione industriale di Napoli, D'Amato.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Abbiamo fatto quello che potevamo fare. Ad ogni modo, ripeto, chiederemo le necessarie garanzie.

Come ricordava l'ingegner Bocchini, il cantiere di Sestri è come gli altri. Nel corso della precedente audizione ho avuto modo di dire quali sono stati gli elementi temporali che hanno ritardato l'avvio della produzione di una piattaforma colossale, la prima al mondo, per la quale Sestri acquisirà un notevole primato produttivo. Per quanto riguarda la continuità produttiva, per gli anni che seguiranno al 1992, vi è una seria e sicura prospettiva per questo cantiere. Avete sentito parlare di navi gasiere: vedremo se i tempi coincideranno o meno con le nostre esigenze, ad ogni modo sicuramente il cantiere di Sestri avrà assicurata la sua continuità produttiva al pari degli altri. Non vi

sono, quindi, particolari problemi produttivi per questo cantiere, ovviamente nei limiti di un ridimensionamento in base al famoso piano che è stato discusso ed approvato con le organizzazioni sindacali. Si tratta di un discorso definitivamente chiuso, tanto è vero che insieme alle organizzazioni sindacali tentando di percorrere tutte le vie possibili per quanto ri-

guarda il provvedimento di prepensionamento.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Bocchini e il dottor Antonini i quali, tra l'altro, ci hanno rivolto l'invito a visitare i cantieri. Mi auguro che la Commissione possa al più presto aderire a tale invito.

La seduta termina alle 17,25.