

16

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,45.

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

Audizione dei vertici della Fincantieri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno della seduta odierna reca, nel quadro dell'indagine conoscitiva sull'economia marittima, l'audizione dei vertici della Fincantieri, con particolare riferimento al disegno di legge n. 5901 che prevede il rifinanziamento del settore cantieristico.

In rappresentanza della Fincantieri sono presenti il presidente, ingegner Enrico Bocchini, l'amministratore delegato, dottor Corrado Antonini e il direttore centrale della sede di Roma, dottor Nazareno Silvestrini.

Ogni qual volta ci troviamo di fronte al rifinanziamento della legge sulla cantieristica, siamo premuti da ragioni di urgenza. Vorremmo invece riuscire ad avere un quadro della situazione più chiaro di quello che ci consente l'attenzione al problema contingente. In sostanza, vorremmo comprendere come i provvedimenti di rifinanziamento del settore si inseriscano in una strategia politica di rilancio, di sostegno e di espansione del settore stesso che, in qualche misura, vada oltre la situazione del momento.

Riteniamo infatti che, in vista dell'unificazione europea, quanto è stato fatto in questi anni non fosse finalizzato a fornire al settore un sostegno temporaneo, tale che un eventuale ridimensionamento della

cantieristica compromettesse l'intero disegno, ma ad una strategia complessiva di rafforzamento del comparto.

Ci interessa sapere quali ulteriori interventi dovranno essere compiuti nel futuro, tenuto conto che ci troviamo nella fase conclusiva della legislatura, ma che, molto probabilmente, numerosi colleghi torneranno a far parte anche nella prossima di questa Commissione e, quindi, ad occuparsi di questa materia. In ogni caso, è giusto che in Parlamento si stabilisca un legame tra la realtà contingente e le prospettive politiche del settore.

Conosciamo le difficoltà che quest'ultimo ha incontrato e che ci sono state illustrate in più occasioni; è a noi nota anche la questione delle navi commissionate dagli iracheni, che « toccano nel vivo » la Fincantieri in quanto comportano 400 milioni di interessi al giorno. Si tratta di una questione dolente su cui vorremmo sapere di più, anche per sollecitare il Governo a non dissipare le risorse esistenti come si verifica ogni qual volta beni pagati con il denaro pubblico rimangono inutilizzati. Le navi in questione dovranno essere vendute a terzi o affidate alla marina mercantile od a quella militare, ma non possono essere lasciate deperire, problema questo che travalica persino il dato economico e costituisce un fatto di costume, in merito al quale vorremmo indicare al Governo una soluzione.

In sostanza, abbiamo bisogno di conoscere i problemi contingenti, di sapere come essi si leghino ad una prospettiva a più lungo termine e quali siano le difficoltà esistenti.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Desidero ringraziare la Commissione per averci invitato a prendere parte all'audizione odierna, fornendoci l'occasione di esporre i problemi della cantieristica al Parlamento.

Ho letto i documenti relativi alla discussione già svoltasi sul disegno di legge n. 5901, ed ho rilevato che quasi tutte le questioni esistenti sono state affrontate in modo abbastanza approfondito; ho quindi ben poco da aggiungere.

Sappiamo che le ragioni dell'urgenza non sono sempre comprensibili e vorrei sottolineare che di questa fretta normalmente non siamo causa, ma vittime, perché attendiamo sempre qualcosa che arriva in ritardo.

Aggiungo che il rifinanziamento della legge n. 111 del 1984 è sostanzialmente già deciso in virtù di misure approvate a suo tempo e del fatto che il disegno di legge finanziaria prevede i relativi stanziamenti. Pertanto, orienterei la mia esposizione fornendo una valutazione approfondita dello scenario europeo ed internazionale - al quale il presidente Testa ha fatto riferimento - ed affrontando in particolare la questione delle navi irachene, sulle quali posso dire di essermi impegnato personalmente; l'ingegner Antonini fornirà poi un quadro della gestione e dei risultati economici.

Per quanto riguarda lo scenario internazionale, debbo dire che la nostra industria opera già da qualche anno in un contesto europeo. Aggiungo che, rispetto al passato, le grandi aziende europee - il settore cantieristico è infatti composto da uno o al massimo due grandi gruppi per ogni nazione - ha trovato valutazioni e strategie comuni. Ciò, peraltro, non esclude il permanere di problemi legati alla concorrenza.

In definitiva, lo scenario globale non ha subito grosse modifiche, mentre la domanda fa registrare una crescita, sia pur contenuta. L'offerta, invece non deve aumentare perché è già ampiamente proporzionata alla domanda ed un suo incremento potrebbe creare problemi.

Siamo preoccupati sia per l'influenza che potrebbe avere la cantieristica dell'Est, la quale è già operante sul mercato russo (la cantieristica dell'ex Germania dell'Est potrebbe infatti spostarsi sul mercato europeo) sia nei confronti della conversione delle strutture militari russe, che potrebbero trasformarsi in strutture per produzioni mercantili. Certamente quest'ultimo è un processo difficile, che però vede in gioco una capacità teorica di un milione di tonnellate. Rispetto al passato l'atteggiamento della CEE è sostanzialmente diverso: essa ha infatti accettato l'industria del trasporto sul mare in tutte le sue componenti come un'industria strategica e Bangemann ha preso giustamente in mano il discorso della politica industriale sottraendolo all'invasione della concorrenza di Leon Brittan. Vi sono due iniziative molto significative a livello europeo: la prima è la costituzione di un foro di discussione di economia marittima, che è stato approvato in commissione e che rappresenterà un punto di incontro e discussione per armamenti, cantieri, portualità e servizi; la seconda è la formazione di un gruppo di interesse economico tra le più grandi industrie europee, le quali intendono darsi una fisionomia europea stabilendo progetti comuni.

I problemi della cantieristica italiana sono ormai europei, uguali a quelli gestiti dagli altri paesi. Tutto questo significa che quanto è stato stabilito dalle leggi si è rivelato sostanzialmente valido, in un quadro europeo che conferma quanto abbiamo detto. Per quanto riguarda l'operato della Fincantieri risponderà il dottor Antonini, lasciando il maggior spazio possibile alle domande.

Sulla questione delle navi irachene tutti noi apprezziamo il fatto che il problema sia stato preso in considerazione senza alcuna pressione da parte nostra. Effettivamente si tratta di una pesante ipoteca, che è stata posta alla Fincantieri da una situazione della quale non ha alcuna responsabilità; si tratta infatti di un contratto firmato negli anni Ottanta, dopo la guerra Iran-Iraq, che ha avuto il

suo crisma ufficiale due anni dopo ed è stato bloccato nel 1986 per la mancata concessione di un documento che noi consideriamo squisitamente amministrativo, cioè il permesso di pubblica sicurezza per il trasporto delle armi, contenuto anche nella nuova legge antimafia. Siamo stati autorizzati a costruire e ad esportare le navi, ma non a trasportarle. Abbiamo trasformato con risultati economici positivi un'impresa industriale e, se l'affare fosse andato a buon fine, avremmo evitato un costo di 140 miliardi annui e la Fincantieri avrebbe superato il difficile momento che sta attraversando. Delle 11 navi previste, 3 regolarmente pagate dagli iracheni sono state consegnate, mentre le altre 8, 4 fregate e 4 corvette, completamente finite, sono ferme a La Spezia. Manca soltanto l'ultima mano di pittura ma, per il resto, sono perfettamente efficienti; non hanno raggiunto il livello delle navi italiane, cautela che ci siamo volutamente imposti, però sono facilmente adattabili e potrebbero eguagliare il livello delle navi della classe Lupo. Nella situazione attuale la marina italiana si troverà intorno al 1995 ad avere metà della flotta militare; qualsiasi nuova iniziativa non modificherà il fatto che le prime navi saranno pronte solo nel 1992. Sosteniamo che le navi Lupo dovrebbero essere acquisite dal Governo italiano per essere utilizzate dalla marina, dal momento che già esistono e che i soldi sono stati già spesi. Le corvette, invece, potrebbero essere collocate in paesi innocui, come li ha definiti *L'Espresso*, cioè non interessati in aree calde; ma anche questo non può che essere fatto sotto gli auspici e con l'apporto del Governo, perché oggi le forniture militari – specialmente per paesi che, come l'Italia, non hanno più un grande crisma di affidabilità – debbono necessariamente essere gestite ed appoggiate dal Governo.

Si tratta di un problema gravissimo che stiamo gestendo su tutti i fronti (da un lato stiamo facendo causa agli iracheni in base a talune motivazioni, dall'altro ci stiamo difendendo nei confronti del Governo italiano), che però potrebbe

trovare una ragionevole soluzione se queste navi fossero acquisite dal Governo italiano, rispondendo così alle necessità immediate della marina e togliendo un ingiusto peso alla nostra società.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. A completamento di quanto ha illustrato l'ingegner Bocchini vorrei fornire qualche dato sugli effetti dei provvedimenti legislativi intervenuti nel settore cantieristico, nonché sull'andamento della divisione mercantile, che è quella più direttamente interessata dalle leggi in questione. La Fincantieri – che rappresenta, come è noto, circa i due terzi dell'industria cantieristica nazionale – ha potuto acquisire nel settore delle navi mercantili commesse per circa 6.500 miliardi, che rappresentano un volume produttivo dell'ordine di un milione di tonnellate di stazza lorda compensata, il che significa un carico di lavoro che consente la piena occupazione dei cantieri per tutto il 1993, con punte nel 1994 per alcuni cantieri.

Una parte di questi ordini per circa 2 mila miliardi è peraltro ancora soggetta ad una clausola sospensiva. Di qui la necessità e l'urgenza che il disegno di legge attuativo della legge n. 234 sia approvato al più presto. Il carico di lavoro appena ricordato è la condizione ed il prerequisito per proseguire un'opera di razionalizzazione e miglioramento dei costi, che è indispensabile in una situazione internazionale estremamente competitiva, come ha testé ricordato l'ingegner Bocchini.

Tale azione ha cominciato a dare frutti positivi ed è noto a questa Commissione – essendo stato tra l'altro di recente illustrato proprio in questa sede – l'andamento economico dell'azienda per il 1990 che, pur presentando risultati ancora pesantemente negativi, dava già i primi segnali di miglioramento.

Essendo il 1991 ormai praticamente concluso, possiamo dire che quei segnali si sono notevolmente rafforzati per cui, a livello globale, il risultato industriale della Fincantieri presenta, rispetto al 1990, un miglioramento che, a questo

punto, possiamo fissare nell'ordine di un centinaio di miliardi; ciò significa che quel risultato si prevede, per quest'anno, positivo.

Sul risultato economico globale, invece, continuano purtroppo a pesare due gravi problemi: il primo – di gran lunga preminente – è rappresentato dalla vicenda delle navi irachene che incide sul conto economico della Fincantieri come partita straordinaria (ossia riveniente da una partecipata, l'Isotta Fraschini Motori) per interessi passivi sulle somme non incassate e per gli oneri di manutenzione delle navi.

L'altro elemento che pesa negativamente è quello relativo al completamento delle opere di ristrutturazione che riguarda, da un lato, la dismissione degli stabilimenti di riparazione navale (nell'ottica di un disimpegno della Fincantieri da un settore che ormai in nessuna parte del mondo vede più impegnate le grandi strutture industriali), dall'altro, l'onere che deriva alla Fincantieri dal provvedimento di prepensionamento che riteniamo di poter attuare entro la fine dell'anno. Cito quest'ultimo dato perché, in altri casi, il prepensionamento è avvenuto senza oneri per l'azienda, mentre l'attuale provvedimento di prepensionamento – peraltro estremamente auspicato perché ci consente di trovare finalmente una soluzione per una esuberanza dell'ordine di 3.500 unità – è a titolo oneroso e, quindi, inciderà sui conti economici aziendali per quattro o cinque anni.

Le prospettive per il 1992 sono ancora decisamente positive, perché il prossimo anno saremo sicuramente in condizione di non dover più sopportare le perdite del settore delle riparazioni navali ed avremo consolidato i risultati positivi della divisione mercantile.

Il settore militare, prescindendo dalla questione delle navi irachene, presenta un problema di sottoutilizzazione delle capacità produttive che riteniamo transitorio, perché non possiamo non prevedere una rapida ripresa degli ordinativi da parte della marina militare italiana che, altrimenti, si troverebbe alle soglie dell'anno

duemila senza più una consistenza di flotta.

Stiamo nel frattempo provvedendo con una serie di interventi congiunturali, costituiti dall'appoggio che alla divisione mercantile viene oggi dato da quella militare, attraverso la fabbricazione di alcuni pezzi particolari. Ricordiamo che un impegno deciso del settore militare in quello mercantile non è purtroppo possibile perché si verrebbero a disperdere capacità specifiche che è interesse della nazione conservare. Inoltre, in base ad accordi comunitari, questi cantieri non possono fruire dei contributi.

Come ricordavo poco fa, il settore delle riparazioni navali è in via di dismissione: la Fincantieri si concentrerà nei cantieri misti di Palermo e di Trieste, mentre è in corso la cessione, attraverso soluzioni di tipo privatistico, dell'attività produttiva di quelli di Taranto, Napoli, Genova e Venezia, che compiono sia riparazioni sia attività di diversa natura.

Per quanto riguarda la divisione motori, l'opera di ristrutturazione è pressoché completata con un buon carico di lavoro nel settore della motoristica di maggiori dimensioni – grazie anche all'accordo che abbiamo raggiunto con l'acquisizione di una quota significativa della Sulzer Diesel svizzera –, mentre abbiamo totalmente rinnovato la gamma dei motori di più piccola taglia e sono in corso contatti per concludere anche in questo settore accordi che dovrebbero risolvere i problemi produttivi dello stabilimento di Bari, ereditato dall'Isotta Fraschini.

Vorrei fare un'ultima annotazione per quanto concerne il meccanismo di funzionamento dei contributi. Sui nostri conti economici gravano circa trenta miliardi di interessi passivi per ritardato incasso di contributi. Ciò ci penalizza rispetto agli altri concorrenti comunitari, per cui auspichiamo che nel disegno di legge attualmente in discussione venga inserita una misura correttiva di quella limitazione nel pagamento degli interessi a trenta mesi che, di fatto, incita lo Stato ad essere un cattivo pagatore perché, non pagando interessi, trae vantaggio dal ri-

tardare l'erogazione. Ciò costituisce evidentemente una discriminazione a carico dei conti economici aziendali che speriamo possa essere eliminata.

Ritengo di aver esaurito quanto intendevo riferire e rimango a disposizione della Commissione per rispondere ad eventuali quesiti.

PINO LUCCHESI. Desidero manifestare il mio apprezzamento ai dirigenti della Fincantieri per aver ribadito all'attenzione della Commissione la situazione esistente e i problemi ancora da risolvere; desidero approfittare della loro presenza in questa sede per rivolgere loro due sintetiche domande relative all'andamento della cantieristica nel suo complesso.

Questa Commissione si è occupata abbastanza, negli ultimi mesi, del cosiddetto piano per il cabotaggio formulato dalla Finmare. Uno degli argomenti rimasti in sospeso anche nel confronto che si è svolto tra la Commissione ed i rappresentanti della Finmare stessa, è relativo all'ordinazione di una serie di navi all'estero da parte di quella società. Vorrei conoscere il giudizio della Fincantieri sulla vicenda e sapere se effettivamente sussistessero nel nostro paese condizioni che impedivano la costruzione del naviglio in Italia in tempi ragionevoli in rapporto al piano presentato dalla Fincantieri stessa. Mi chiedo, in sostanza, se la decisione di ordinare le navi all'estero sia stata in un certo senso obbligata.

La seconda domanda che intendo porre riguarda un argomento specifico del quale, negli ultimi tempi, si è molto parlato sui giornali: mi riferisco all'ipotesi del passaggio di una struttura produttiva della Fincantieri dalla parte pubblica a quella privata. Siccome questo è un fatto non marginale nell'economia della parte di territorio nazionale che io, insieme all'onorevole Fagni, rappresento ritengo che l'audizione odierna costituisca un'utile occasione per ottenere informazioni corrette su questo passaggio.

MARIO CHELLA. Mi limiterò ad alcune rapide domande nella consapevo-

lezza che i dirigenti della Fincantieri devono far fronte a gravi difficoltà legate alla situazione internazionale ed alla concorrenzialità esasperata che si registra in quell'ambito, nonché alla conduzione dell'azienda con tutti i problemi che oggi ciò può comportare.

Detto questo, aggiungo che il quadro ottimistico fornito dall'amministratore delegato Antonini non mi convince. Sono lieto quando sento che l'industria italiana va bene perché a me piacciono i quadri ottimistici, quando però sono confortati da dati che giustificano appieno l'ottimismo. Certamente il carico di lavoro è molto elevato, bisogna darne atto alla Fincantieri ed alle capacità di relazione dell'ingegner Bocchini e di altri, ma quando si afferma che esso garantisce la piena occupazione per tutti i cantieri credo che ciò non corrisponda ad un dato oggettivo. Non mi risulta che vi sia piena occupazione per tutti i cantieri mercantili, ma che anzi vi sia nell'insieme del sistema Fincantieri un 20 per cento di cassa integrazione rispetto alla manodopera occupata; se si andasse a disaggregare il dato relativo alla cassa integrazione si vedrebbe che essa è maggiormente concentrata nel settore delle riparazioni navali, anche se il settore mercantile non è del tutto esente. So che in alcuni cantieri mercantili vi è un elevato tasso di cassa integrazione e questo costituisce un dato obiettivo che non corrisponde alle ottimistiche affermazioni del dottor Antonini: vogliamo sapere le cose come effettivamente sono, senza ottimismo, perché è sui dati oggettivi che dobbiamo formarci le opinioni.

Quando si parla di cassa integrazione il problema va riferito al processo di ristrutturazione, nonché al costo del lavoro, che è pari a 782 miliardi su un valore della produzione di 2.200 miliardi. Mi sembra questo un costo del lavoro che non ha rispondenza in alcuna azienda di tipo privatistico; bisogna fare i conti con il mercato a tutto campo. Secondo un calcolo approssimativo, 782 miliardi su 2.200 danno una percentuale vicina al 40 per cento del fatturato, mentre in un'a-

zienda di tipo privato il costo del lavoro oscilla sul 16-17 per cento. Non so come sia stato calcolato il costo del lavoro, cioè se vi siano comprese anche le ditte appaltatrici, comunque, questa cifra è stata tratta dal vostro bilancio: c'è poco da essere ottimisti, perché un'azienda che ha questi costi vuol dire che vive di assistenzialismo da parte dello Stato e non è destinata a durare. A questo proposito, mi chiedo se e come vada avanti il processo di ristrutturazione; poiché occorre tutta una serie di garanzie e di salvaguardie richieste giustamente dal sindacato, bisogna fare i conti con questi problemi in maniera realistica e senza ottimismo. Vorrei sapere a che punto si trova il processo di ristrutturazione e dismissione di alcuni stabilimenti, in particolar modo delle riparazioni navali; da un po' di anni si sente dire che il processo sta andando avanti, però vorrei capire quali tempi si è data la Fincantieri per completarlo, soprattutto nel settore delle riparazioni navali, e quali prospettive realistiche vi sono di portare a termine tale processo nei tempi effettivamente stabiliti.

La ristrutturazione può andare avanti anche grazie ad una consistente quota di prepensionamenti, per i quali è stata varata di recente una legge; se non ho capito male, alla Fincantieri toccherà una quota di 3.350 prepensionamenti, il che consente di calcolare con quali tempi il processo di ristrutturazione potrà avviarsi alla conclusione. Vorrei, anche da questo punto di vista, avere qualche notizia in più.

EDDA FAGNI. Ho letto la nota che la Fincantieri ha fatto molto opportunamente pervenire prima di questo incontro e vorrei qualche chiarimento in proposito. Per quanto riguarda il rapporto tra costo del lavoro e fatturato, di cui ha parlato il collega Chella, la percentuale secondo i miei calcoli è del 35,5 per cento e, pur essendo sbilanciata, è ancora lontana dal 50 per cento. Tuttavia vorrei capire come si compone il costo del lavoro della Fincantieri rispetto al resto della cantieristica. Questa è la prima domanda.

In secondo luogo il presidente Bocchini e l'amministratore delegato Antonini hanno fatto riferimento alla questione delle navi irachene, di cui si è parlato praticamente ogni volta che ci siamo incontrati per discutere di leggi di rifinanziamento o di provvedimenti da emanare in ottemperanza alle direttive comunitarie.

Purtroppo, come è stato ricordato anche questa mattina, ci portiamo dietro ormai da anni il « peso morto » delle navi irachene. Vorrei, quindi, capire meglio, in relazione all'ipotesi di soluzione che è stata prospettata – secondo la quale, apportando modesti ammodernamenti le quattro fregate potrebbero essere rese simili a quelle della classe Lupo e costituire la flotta di ricambio di cui la marina militare avrà bisogno entro il 1995 – se siano stati stabiliti contatti con il Ministero della difesa.

In un clima quale quello attuale, che auspichiamo possa mantenersi, la politica degli armamenti, a tutti i livelli, deve essere tenuta sotto stretto controllo. Ciò non toglie, però, che lo Stato italiano, anche in ottemperanza di quanto prescrive la Costituzione, debba mantenere un esercito attrezzato a difesa del proprio territorio; da ciò consegue che alla flotta militare debbono essere assicurate condizioni di efficienza. A tal fine, la prospettiva di disporre di quattro nuove navi potrebbe essere facilmente presa in considerazione.

Il dottor Antonini, parlando del processo di ristrutturazione e dismissione che dovrà interessare il settore cantieristico, ha fatto riferimento, se ho ben compreso, alle situazioni di Genova, Taranto, Napoli e Venezia, escludendo da questo elenco il cantiere di Livorno cui ha fatto invece riferimento l'onorevole Lucchesi. Vorrei sapere – quesito che ho già posto in precedenza – se per il cantiere navale di Livorno si aprano le prospettive di cui si è detto e scritto e che sono emerse anche da colloqui che abbiamo avuto, molto informali ma circostanziati.

È stato detto che il problema della ristrutturazione e della dismissione riguarda soprattutto il settore delle riparazioni, di cui la Fincantieri tende a liberarsi. Il cantiere navale di Livorno svolge un'attività mista, sia di costruzione sia di riparazione. Ogni volta che si è parlato di questo cantiere, quand'anche da parte mia si sia avuta un'accentuazione ottimistica nel valutarne l'attività e la redditività, non mi sembra — non vorrei però operare una forzatura — sia emerso che quella struttura produttiva abbia creato gravi problemi sotto il profilo del *deficit*; si è invece sempre detto che tale andamento era dovuto proprio al carattere misto dell'attività svolta dal cantiere di Livorno.

Vorrei quindi sapere se quest'ultimo non sia stato affiancato ai quattro per i quali è previsto un processo di ristrutturazione e dismissione perché ancora non è intervenuta una decisione in questo senso, oppure in quanto la trattativa che era stata aperta e che doveva non dico concludersi, ma concretizzarsi durante la settimana scorsa, non è andata a buon fine.

In appendice, vorrei anche ricordare che, in base a quanto detto e scritto sui giornali in ordine a questa operazione, il probabile acquirente del cantiere navale di Livorno avrebbe in mente di procedere ad una ristrutturazione che interesserebbe non gli organici, ma l'organizzazione del lavoro, con uno spostamento a mare dello scalo. Dai rappresentanti della Fincantieri vorrei una risposta chiara e precisa in merito a questa situazione; sono sempre poco propensi a dare ascolto alle voci ed ai pettegolezzi, ma quando arrivano sui giornali, soprattutto locali, e coinvolgono sindacati e le istituzioni locali, credo sia doveroso soprattutto da parte mia, in quanto rappresentante anche della zona interessata, ma anche da parte vostra, come titolari di un'azienda, affrontare la questione.

In base alle note che ci avete inviato ed anche al rapporto da tempo consegnato dal Ministero della marina mercantile sulla cantieristica in generale, sembra

si sia avviata una fase di ripresa, nonostante la persistenza di alcuni elementi negativi (quali i ritardi nell'erogazione dei contributi, cui consegue il pagamento di tassi esosi). Tale ripresa si manifesta soprattutto con l'acquisizione di ordini che, nel periodo compreso tra il 1985 ed il 1990, sono ammontati a tre milioni di tonnellate di stazza lorda compensata, il 90 per cento dei quali sono stati ottenuti dall'armatoria nazionale, nel cui ambito la Fincantieri svolge un ruolo di tutto rilievo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Gli orientamenti degli addetti al settore delle riparazioni di Genova che ho avuto modo di ascoltare, contrastano nettamente con le decisioni della Fincantieri di dismettere quel comparto. Vorrei sapere a cosa sia dovuta questa diversità di opinioni che da parte degli operatori del settore non può spiegarsi solo con il desiderio di non perdere il posto di lavoro, ma che, evidentemente, può essere ispirata da ragioni tecniche.

In secondo luogo, debbo dire di essere contrario al prepensionamento. Si parla diffusamente di una ripresa nel comparto cantieristico, mentre si ipotizza di mandare a casa almeno 3.500 lavoratori. Mi chiedo in che cosa differisca la situazione del nostro paese da quella del resto dell'Europa, visto che non si riesce ad operare non dico con ottimismo ma nemmeno con tranquillità.

Vi è poi una terza questione che intendo sollevare: ho appreso dai giornali che la situazione del cantiere di Riva Trigoso non presentava problemi, mentre qui si è sostenuto il contrario. Ciò significa che qualcuno fa affermazioni in totale incoscienza, perché ricordo che sui giornali, dieci o dodici giorni fa — la notizia era riportata anche da *Il Lavoro* — si parlava della concessione di alcune commesse mentre dalla relazione illustrata, risulta un andamento ben diverso.

FULVIO CEROFOLINI. Due questioni che intendevo porre, relative al cabotaggio ed alla privatizzazione, sono già state

sollevate dall'onorevole Lucchesi e quindi in merito ad esse attendo anch'io con molto interesse le risposte e le puntualizzazioni che riterranno di fornirci i dirigenti della Fincantieri.

Un'altra domanda che volevo rivolgere ad essi riguarda, invece, il cantiere di Sestri Ponente e non attiene tanto al carico di lavoro attuale ed alle eventuali prospettive — anche se tale questione è ovviamente sempre interessante —, quanto piuttosto ad una valutazione in merito al fatto che questo cantiere, quale che sia il carico di lavoro, sta sempre più configurandosi come azienda di montaggio, situazione che preoccupa molti. In sostanza, il cantiere sta via via perdendo la quota di creatività, di intelligenza e di capacità di programmazione e di elaborazione che è tipica di una cultura industriale quale un tempo fu quella di tutto il comparto cantieristico e soprattutto di alcuni stabilimenti « storici » del settore. Se potrò avere un commento da parte vostra su questo punto, ve ne sarò grato perché, al di là degli aspetti contingenti ed il carico di lavoro più o meno elevato, la preoccupazione di fondo è questa.

Mi soffermerò ora sui punti di crisi che avete indicato nella vostra relazione, cioè quello delle riparazioni navali e del settore militare, laddove è scritto che il sistema Riva Trigoso-Muggiano è pressoché privo di lavoro. Per quanto riguarda le riparazioni navali, mi associo a quanto hanno detto altri colleghi chiedendo qualche precisazione in ordine alla situazione negoziale che la Fincantieri ha avviato. Per quanto riguarda il settore militare, vorrei fare le seguenti osservazioni. Non dico che la Fincantieri rischia di comportarsi come quel tale de *Il deserto dei tartari*, perché so che non vi augurate certo la guerra, però il vostro discorso lascia capire che voi siete pronti nel caso in cui essa dovesse scoppiare. Nessuno di noi vuole la guerra, ma un paese degno di questo nome deve avere nella propria capacità produttiva anche quella di rispondere autonomamente a certe esigenze in termini di difesa; da questo punto di vi-

sta la vostra affermazione è scontata e giusta. Voi chiedete di rimpinguare i capitoli della difesa perché automaticamente partiranno degli ordini e la Fincantieri sarà pronta a svolgere la sua parte, dato che nel famoso deserto dei tartari vi è un fortino sempre attrezzato; noi invece dovremo agire sul Governo e sulle altre Commissioni parlamentari nei modi che ci sono possibili.

Indipendentemente dal fatto che lo Stato italiano decida per una diversa politica di finanziamenti in questo settore (diversa rispetto all'attuale, perché siamo arrivati pressoché a raschiare il fondo del barile), la Fincantieri ha trovato soluzioni analoghe a quelle cui si stanno rivolgendo russi e tedeschi orientali? Ingegnere Bocchini, è vero che abbiamo la palla al piede della commessa ex Iraq (e personalmente condivido la vostra affermazione che lo Stato italiano dovrebbe farsene carico, anche per rispondere alle esigenze della nostra flotta militare), tuttavia è anche vero che, assorbendo tale commessa, diminuirebbe la possibilità di una nuova domanda ai cantieri navali da parte della marina militare italiana. A prescindere dal necessario ed urgente rimpinguamento dei capitoli di spesa per la difesa, che si deve tradurre in nuovi ordini di lavoro ai cantieri militari, l'azienda ha comunque proceduto ad un minimo di riconversione, soprattutto dei cantieri liguri destinati alla riparazione ed alla costruzione di navi militari? Esiste una prospettiva di riconversione equilibrata, indipendentemente dagli investimenti della marina militare, per cui si possa aprire anche a questi cantieri il settore del mercantile?

MARIO CHELLA. Vorrei prendere nuovamente la parola ricollegandomi a quanto affermava il collega Cerofolini a proposito dei cantieri liguri. Quello di Sestri Ponente è un cantiere mercantile nel quale infierisce la cassa integrazione e questo dato contrasta con quanto hanno affermato prima i rappresentanti della Fincantieri. Se avessimo una tabella aggiornata relativa alla cassa integrazione

nei vari cantieri, ed in particolar modo quelli mercantili, credo che sarebbe un documento utile.

La seconda questione è relativa al fatturato e al conto economico. Mi risulta che i prezzi di alcune tipologie di navi sono raddoppiati nel corso degli ultimi 4-5 anni. Si tratta di dati della Comunità economica europea che possono essere anche sbagliati. Dispongo, inoltre, del documento che l'ingegner Bocchini conosce senz'altro molto bene anche perché esso è servito all'onorevole Speciale per contestare la percentuale stabilita nella settima direttiva comunitaria e che riporta anch'esso alcuni dati relativi ai prezzi. Comunque, in generale, il prezzo dei nuovi navigli sui mercati internazionali è aumentato e ciò non può non comportare riflessi benefici sulle aziende cantieristiche. Dico ciò a proposito delle percentuali che lo Stato deve continuare a versare.

Una terza questione riguarda il settore militare, la cui situazione risente naturalmente delle gravissime incertezze dovute al fatto che nel nostro paese e, in generale a livello europeo, si vanno ridefinendo i modelli di difesa e si discute molto di un'integrazione tra le diverse forze armate. Di recente, Francia e Germania hanno costituito una loro forza, mentre in merito al problema vi sono diverse valutazioni da parte del nostro paese e della Gran Bretagna.

In sostanza, nel quadro delle possibili integrazioni tra le forze armate europee è in atto un'ampia discussione e quindi anche in ambito italiano è difficile capire quale debba essere il nostro ruolo nel quadro della difesa europea, anche alla luce degli stravolgimenti che continuano a verificarsi in ogni parte del mondo e soprattutto nei paesi dell'Est.

Per quanto riguarda il nostro modello di difesa, mi sembra si vadano definendo alcune possibili soluzioni, tra le quali vi è quella di un ruolo più adeguato della marina, tenuto anche conto che si è molto discusso della necessità di una maggiore attenzione alle frontiere meridionali; peraltro, anche questo problema

delle frontiere ha connotati molto incerti come sembrano dimostrare le vicende iugoslave ed anche il fatto che l'intero settore balcanico è in ebollizione.

Finora, però, ci si è fermati alle teorizzazioni e non sono intervenuti atti concreti, mentre sul piano dell'integrazione europea delle forze armate permangono grandi incertezze.

In questo quadro, il comparto militare non può aspettare definizioni che avranno i loro tempi e che non sappiamo quali potranno essere. Fino a questo momento la Fincantieri ha sopperito al problema distribuendo al settore militare commesse provenienti da quello mercantile; vorrei sapere se non sia però giunta l'ora di fare un discorso organico e di guardare ad una ristrutturazione di fondo, creando nei cantieri militari, accanto alla linea produttiva dedicata al militare, una seconda linea finalizzata alle commesse civili che, però, non debbono avere carattere sporadico, non essendo pensabile che i cantieri di Muggiano e di Riva Trigoso possano vivere di incarichi saltuari nel campo, per esempio, della ricerca scientifica in mare o sull'Antartide.

A tal fine, sto da tempo insistendo sulla questione dei traghetti veloci che mi sembra costituisca una possibile soluzione, anche perché tali imbarcazioni sono legate alle tecnologie di tipo militare. Su questo punto vorrei conoscere l'opinione della Fincantieri.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai rappresentanti della Fincantieri perché rispondano ai quesiti posti, vorrei ci venisse prospettato un confronto tra le sovvenzioni concesse al settore cantieristico nei paesi europei e quelle che vengono fornite dall'Italia. Ritengo, infatti, che le prospettive che si aprono in ambito europeo rappresentino una questione prioritaria, che va al di là della situazione contingente.

Questa Commissione si è molto interessata per il settore cantieristico: proprio oggi riandavo con la memoria alle prime volte che abbiamo incontrato i rappresentanti del comparto, quando vi

era una situazione di crisi e tutti bussavano alle nostre porte. Adesso, invece, i rappresentanti sindacali che abbiamo invitato a partecipare all'audizione odierna non sono intervenuti adducendo altri impegni. È vero che in questi giorni i sindacati sono impegnati nel congresso di Rimini, ma la realtà è che il settore cantieristico non è più in crisi. In altri momenti la presenza sindacale in questa sede è stata vivacemente sollecitata e si sono minacciati scioperi qualora la nostra Commissione non fosse intervenuta.

Sono ben contento della ripresa intervenuta nel settore cantieristico, ma vorrei capire se questo andamento ottimale è destinato a durare nel tempo e se la politica adottata potrà consolidarsi o se dobbiamo pensare ad una strategia di sostegno.

Torno inoltre a chiedere notizie in merito a quanto avviene nel resto d'Europa.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Vorrei rispondere ai quesiti di carattere economico — anche per non lasciare all'ingegnere Antonini l'intera responsabilità di fornire valutazioni più o meno ottimistiche — ed in merito alle questioni attinenti il comparto militare, dal momento che dispongo di dati abbastanza recenti.

L'andamento esposto, onorevole Chella, non riflette atteggiamenti ottimistici né pessimistici in quanto non esprime le convinzioni della Fincantieri; sono le organizzazioni europee a sostenere, a tutti i livelli, che la domanda di naviglio crescerà in futuro con continuità, ma in misura abbastanza modesta, ossia all'incirca, del 3 o del 4 per cento. In un mercato di questo tipo deve essere attuata una politica di difesa sul fronte dell'offerta, che non deve crescere, e si deve evitare che determinati paesi attuino una strategia aggressiva. In quest'ottica si inquadrano gli incontri tenuti da cinque — e prossimamente sei — grandi ditte europee (oltre alla Fincantieri, due tedesche, una spagnola, una francese e forse una inglese) da cui emerge quanto dicevo.

Ho accennato agli incontri con le cinque più grandi aziende europee e le maggiori quattro coreane e quattro o cinque giapponesi: certamente si è trattato di incontri ai massimi livelli, nei quali, anche se si è soltanto parlato, lo si è fatto nella comune convinzione che non bisogna assolutamente aumentare il volume produttivo. Questa politica, che non è stata decisa ma che si è realizzata nei fatti, ha condotto ad un rialzo dei prezzi pari al 20-30 per cento a seconda delle navi. Vorrei ricordare che tali prezzi, ancorché aumentati, sono inferiori in valore reale a quelli che vigevano anni fa, a differenza di quanto è accaduto per le automobili o per altri beni di consumo; questo per dimostrare che non siamo ottimisti. È stato inoltre fatto riferimento ad alcuni documenti preparati dalla Comunità, ai quali i cantieristi hanno risposto con un loro studio, che è stato affidato alla società Arthur Andersen per calcolare la differenza tra costi europei e prezzi, considerando una situazione di costi europei nella quale non siamo né la maglia nera né quella rosa: siamo nel gruppo, anche se abbiamo un solo cantiere stonato, la Danimarca (ma è un discorso che faremo in altra occasione).

In sostanza stiamo vivendo un momento nel quale i costi europei sono ancora più alti dei prezzi di mercato, che sono gestiti dal Giappone, in presenza di valutazioni che la Comunità aggiorna. Nel corso dell'incontro di Genova con i parlamentari ci si è occupati proprio di questo. Vi è stato un grosso progresso a livello europeo e l'Italia ha fatto la sua parte; il discorso globale che stiamo facendo ci porta ad operare sul piano economico in modo abbastanza centrato nel contesto europeo. I contributi esistono in tutti i paesi, articolati in maniera diversa e regolati chiaramente dalle direttive comunitarie che li fissano come massimali; non credo che in valori assoluti lo Stato italiano faccia sacrifici maggiori di quelli di altri paesi europei delle stesse dimensioni. Questo però avviene pagandone il ritardo, che non è cosa da poco, per cui spesso i contributi perdono parte notevole del loro valore.

È stato fatto riferimento al costo del lavoro in rapporto alla produttività; il costo del lavoro nella cantieristica è molto più alto di quanto è stato detto, perché il costo dei materiali, comprese le spese generali, è di circa il 65 per cento, cioè una percentuale abbastanza allineata a quelle di altri paesi. Certamente esiste, anche se in misura relativamente limitata, un problema di appalti tuttavia – ripeto – i nostri numeri sono quelli tipici di cantieristiche di grandi dimensioni. Come ho già detto prima, non siamo né i primi né gli ultimi della classe, ma siamo ragionevolmente integrati in questa situazione; non vorrei pertanto che il quadro fosse ottimistico, ma neanche autolesionista, perché la cantieristica italiana ha fatto e continua a fare molti passi avanti (parlo delle costruzioni, perché sulle riparazioni risponderà il dottor Antonini).

Circa il settore militare le domande sono state parecchie; abbiamo fatto un'offerta formale al Governo italiano per la vendita delle quattro fregate, perché anche la stessa marina italiana ha riconosciuto che l'usura arrecata alle navi esistenti dalle operazioni nel Golfo Persico è stata tale che nel 1995 ci troveremo in difficoltà, con una flotta militare ridotta del 50 per cento. Nella sostanza nuove navi appaiono non utili ma necessarie, anche perché qualsiasi programma militare (e lo dimostrano quelli inglesi, francesi e tedeschi, che evidenziano investimenti molto forti) prevede che esse non verranno consegnate prima del 2000. Onorevole Chella, i cantieri militari occupano tremila persone e sono i più piccoli dell'Europa; si trovano al limite inferiore per consentire la costruzione ed il rinnovo della flotta italiana nei limiti attuali. Nel nuovo modello di difesa che il ministro Rognoni si accinge a presentare probabilmente vedremo un'accentuazione del ruolo della marina; in questo caso ci potremmo trovare nella situazione di avere cantieri troppo piccoli, dal momento che possiamo produrre soltanto cinquemila tonnellate all'anno. Per rinnovare 150 mila tonnellate, che è la metà della flotta francese e di quella inglese,

sarebbe sbagliato cambiare la destinazione dei cantieri di Riva Trigoso-Muggiano, mentre è giusto adottare provvedimenti di emergenza come quello relativo alla nave idrografica.

Per quanto riguarda le navi veloci, il *Destriero* è stato costruito in un anno e mezzo in un cantiere mercantile e sarà destinato alla traversata dell'Atlantico.

SILVANO RIDI. Ci dovrebbe parlare delle possibili ricadute del *Destriero*.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Abbiamo in progetto traghetti veloci, come del resto stanno studiando anche altri. Il problema è, però, che questi traghetti hanno costi, anche di esercizio, molto elevati. Si deve tenere presente, infatti, che la nave di cui parliamo, se non sbaglio, ha una potenza di 54 o 55 mila cavalli a fronte degli 8,10,15 o al massimo 20 mila di una nave normale e che può portare 400 passeggeri contro i 2 mila delle altre.

Ciò comporta, come dicevo, costi di esercizio enormi ed ha come conseguenza che quello di cui parliamo si configura come un trasporto di *élite*, in quanto anche il prezzo del biglietto è molto alto. Ne consegue che seguire la strada dei traghetti veloci comporta un certo rischio, nel senso che questi mezzi potranno avere un impiego molto limitato anche perché per i nostri traffici abbiamo bisogno di una nave che possa assicurare il doppio delle attuali velocità dato che per trasportare lo stesso numero di passeggeri, si deve prevedere un numero di viaggi doppio. Ciò comporta potenze sempre molto elevate ed un costo del biglietto pari a tre volte quello attuale.

A completamento del discorso, aggiungo che per quanto riguarda i traghetti veloci sono possibili diverse soluzioni: il traghetto della Sherwood che, a quanto mi risulta, esiste in soli tre esemplari – uno dei quali si è rotto – non ha trovato un'ampia collocazione sui mercati.

Peraltro, con i nostri porti, noi dobbiamo poter ridurre notevolmente la du-

rata dei viaggi. Ciò significa che necessitiamo di navi più veloci degli Sherwood – che hanno creato molti problemi – con più potenza e che consentano di raggiungere, per esempio, la Sardegna in quattro ore, ossia in un tempo che si colloca a metà tra l'ora che impiega l'aereo e le dodici che sono necessarie con la nave.

EDDA FAGNI. Si deve considerare che il traghetto consente a chi viaggia, a differenza dell'aereo, di portare con sé il proprio autoveicolo.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Si tratta di vedere quanti viaggiatori sono disposti a spendere certe cifre per arrivare in Sardegna in quattro ore, anziché pagare il biglietto delle navi della Tirrenia che coprono il tragitto in nove ore.

MATTEO PIREDDA. Non vi sono vie intermedie tra l'aereo e il cavallo!

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Noi siamo prontissimi ...

PRESIDENTE. La Fincantieri è in grado, a partire dal 1993, di realizzare i traghetti veloci, ma è necessario che un vettore ordini la relativa commessa.

SILVANO RIDI. Non si può guardare solo alla Sardegna perché la Fincantieri dispone di un mercato mondiale nel quale potrebbe entrare con tutte le ricadute che ciò comporterebbe anche sotto il profilo della tecnologia.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. Abbiamo sviluppato il progetto – che è in uno stadio abbastanza avanzato – di due navi veloci: una monoscafo, di cui è un esempio il Destriero, l'altra di tipo diverso, ossia a due scafi con una particolare modalità di sustentazione. Questi progetti sono stati presentati di recente – l'avrete letto sui giornali – e quindi siamo pronti a venderli ...

MATTEO PIREDDA. Il vecchio mondo degli armamenti militari sta cambiando.

ENRICO BOCCHINI, *Presidente della Fincantieri*. La struttura cantieristica di cui disponiamo, che occupa tremila persone, è appena sufficiente a rinnovare la flotta che abbiamo attualmente. Se queste condizioni dovessero mutare, cambieremo anche noi, ma gli spazi esistenti sono quelli che sono.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. In aggiunta a quanto ha detto l'ingegner Bocchini in merito al conto economico – questione sollevata dagli onorevoli Fagni e Chella – vorrei precisare che quando si valuta il rapporto tra costo del lavoro e valore della produzione si deve tenere presente che questo secondo dato nel 1990 era influenzato verso il basso dal fatto che le produzioni erano appena avviate. Vi era, cioè, un problema di avvio della produzione in presenza di esuberanze strutturali.

Il valore della produzione relativo al 1991 si avvicina ai 3 mila miliardi – non è, dunque, di 2 mila 200 miliardi – tanto è vero che per quanto riguarda il valore aggiunto avremo quest'anno un incremento dell'ordine di 160 – 170 miliardi. Pertanto, il costo del lavoro deve essere rapportato a questo dato.

Passando ad altro argomento, debbo dire di non aver citato il cantiere di Livorno parlando delle dismissioni nel settore delle riparazioni navali perché per quel cantiere si è prospettata una possibilità di vendita, ossia un'operazione di tipo commerciale. Un operatore privato – che ha l'esigenza di sviluppare la sua produzione – ha manifestato interesse per la struttura produttiva in questione, che è marginale per la Fincantieri in quanto siamo orientati verso cantieri di maggiori dimensioni.

Vi è quindi una convenienza dell'armatore privato ad investire e l'opportunità per noi di vendere in un momento in cui nel nostro settore la parola d'ordine è di realizzare tutto il possibile. È noto, infatti, che non vi sono più fondi di dotazione e quindi abbiamo bisogno di far fronte alle nostre esigenze finanziarie an-

che attraverso la vendita di cespiti, strada questa che, infatti, stiamo seguendo per quanto riguarda i cespiti patrimoniali *tout court* (abbiamo venduto, per esempio, la sede della divisione mercantile di Trieste).

Il caso del cantiere di Livorno rappresenta la possibilità di realizzare un utile attraverso la collocazione di una struttura produttiva che ha per noi un interesse marginale, pur essendo equilibrata e fonte di reddito, tant'è vero che riusciamo a venderla soddisfacentemente, esito che non è possibile per il settore delle riparazioni navali.

EDDA FAGNI. Per quanto riguarda la struttura di Livorno, sussistono implicazioni di cui credo ci si debba in qualche misura fare carico. La domanda che prima non ho formulato completamente era però diretta a sapere se risponda a verità il fatto che la Fincantieri possiede anche i terreni su cui, a differenza di altri casi, insiste il cantiere di Livorno.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Una parte dei terreni sono di proprietà della Fincantieri, altri sono in concessione. Evidentemente il valore del cantiere è dato da ciò che possiamo mettere, per così dire, sul piatto della bilancia sia come proprietà che come concessione ...

EDDA FAGNI. Avete già concluso questa trattativa?

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. È una trattativa ancora in corso. Abbiamo avuto modo di informarne ufficialmente le organizzazioni sindacali, come del resto previsto dai contratti di lavoro, ed abbiamo chiesto al compratore che sia garantita la destinazione produttiva del cantiere di Livorno, nonché l'occupazione di tutte le forze attualmente operanti in quel cantiere; ritengo che analoghe garanzie siano state fornite dall'acquirente sia alla città di Livorno sia alle organizzazioni sindacali.

Si tratta comunque di una trattativa appena avviata, che mi auguro di portare a positiva conclusione.

PINO LUCCHESI. Dottor Antonini, a dir la verità sui giornali locali si legge che la trattativa non sarebbe all'inizio, ma si troverebbe al *rush* finale e, anzi, dovrebbe concludersi entro il mese di ottobre.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Le trattative di questo tipo non sono lunghissime; si deve tuttavia tener presente che è in corso una stima del valore del cantiere da parte di un organismo indipendente, cioè una *merchant bank* di origine americana, che richiederà almeno tre settimane. È comunque interesse di entrambi le parti che la trattativa si concluda, positivamente o negativamente, nel più breve tempo possibile, perché non è nell'interesse di nessuno lasciare in piedi situazioni di incertezza. La trattativa è stata avviata nel momento in cui si è verificato un effettivo interesse e da allora all'atto della conclusione speriamo che trascorra il periodo più breve possibile, anche se vi sono tempi tecnici incompressibili.

Il cantiere è a carattere misto, cioè si occupa di costruzioni e di riparazioni ed ha in concessione l'esercizio del bacino; ritengo pertanto che chi subentrerà in quel cantiere abbia tutto l'interesse a continuare l'attività di riparazione, che dispone di una struttura produttiva molto efficiente, tra l'altro realizzata in buona parte a carico dello Stato.

PINO LUCCHESI. Saremmo curiosi di sapere chi è il vostro interlocutore.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Il nostro interlocutore è la società SEC (Società esercizio cantieri) di Viareggio.

EDDA FAGNI. Il nome è Pozzo.

CORRADO ANTONINI, *Amministratore delegato della Fincantieri*. Per quanto ri-

guarda il discorso della dismissione dei cantieri di riparazione, la situazione di questi ultimi è talmente difficile che trovare dei subentranti in questo tipo di attività è cosa estremamente complessa. Mentre per il cantiere la trattativa si sta compiendo in quattro e quattro otto, è difficilissimo trovare qualcuno che, a Genova in particolare, voglia subentrare nell'attività di riparazione. I tempi si sono allungati perché il provvedimento di prepensionamento, che è il prerequisito per poter compiere un'opera di dismissione (perché nessuno si accolla cantieri gravati da esuberanze strutturali), è stato emanato solo adesso.

Anche se la situazione del settore è di grande difficoltà non trascuriamo nulla per assicurare lavoro ai cantieri dismettenti; ricordiamoci però che per un cliente non è facile servirsi di un cantiere destinato a cambiare proprietario. Vorremmo portare a termine il discorso entro la fine dell'anno, usufruendo di un provvedimento che andiamo invocando da molto tempo, vale a dire quello sul prepensionamento. Come affermava prima l'ingegner Bocchini, si tratta di un'operazione che stiamo compiendo da buoni ultimi, a causa delle difficoltà ricordate.

Il discorso del prepensionamento spiega l'accento alla cassa integrazione cui faceva riferimento l'onorevole Chella; quando parlavo di piena occupazione mi riferivo alla dimensione dei cantieri che risulta dal piano di ristrutturazione della Fincantieri, il che significa un'occupazione riferita ad un modello produttivo che prevede per ciascun cantiere una dimensione congruente con il livello produttivo assistibile approvato dalla Comunità europea. Ciò vuol dire che se vi è un cantiere che deve lavorare di più, ve ne deve essere un altro che lavora in proporzione di meno: è un problema di equilibrio globale, nel quale nessuno deve fare la parte del leone per non sottrarre lavoro ad altri cantieri. Nel momento in cui verrà attuato il provvedimento di prepensionamento, le esuberanze strutturali definite in quel piano verranno eliminate;

nei cantieri di costruzione mercantile, salvo qualche caso in cui le quantità prepensionabili non siano esattamente corrispondenti al volume previsto dal piano di ristrutturazione, la cassa integrazione dovrebbe sparire. Tra l'altro, il provvedimento sul prepensionamento non consente più l'utilizzo della cassa integrazione straordinaria, alla quale si ricorrerà soltanto nella misura richiesta dalle esigenze congiunturali, come per esempio nel settore militare.

Per quanto riguarda il cabotaggio Finmare, vi è un programma che seguiamo da molto tempo che ha visto anche proposte originali; in Finmare è finalmente maturata l'opportunità di dar corso ad un programma di cabotaggio, i cui tempi di realizzazione non risultano coincidenti con le disponibilità produttive dei cantieri. Il carico di lavoro già acquisito dai cantieri e l'impossibilità, per i motivi che ho prima ricordato, di aumentare i volumi produttivi hanno reso impossibile il rispetto dei tempi di consegna per tutte le navi, così come era stato richiesto dalla Finmare. Di concerto con quest'ultima abbiamo trovato una soluzione che conciliasse le esigenze relative ai tempi con le nostre esigenze di lavoro, attraverso un programma congiunto che vede alcune navi realizzate da noi ed altre, sullo stesso modello e con gli stessi materiali, costruite presso un cantiere olandese. Ci auguriamo che si tratti di una soluzione occasionale e che nel futuro si possano programmare ulteriori navi coerentemente con le possibilità di lavoro dei nostri cantieri, che - ripeto - non possono aumentare il loro volume produttivo perché vi è un tetto massimo stabilito in sede di Comunità.

PRESIDENTE. Ringraziamo il presidente e l'amministratore delegato della Fincantieri, che inviteremo nuovamente in Commissione se emergeranno altre problematiche da sottoporre loro, compresa quella della cessione di qualche parte della società, che caratterizzerà molte aziende pubbliche nei prossimi mesi.

**Audizione delle delegazioni sindacali
FIOM-CGIL, FIM-CISL, UILM e CISNAL.**

PRESIDENTE. Comunico che le rappresentanze sindacali convocate per l'audizione odierna, con particolare riferimento al progetto di legge sulla cantieristica, non sono presenti. I rappresentanti di FIOM-CGIL, FIM-CISL e UILM hanno fatto sapere di essere tutti impegnati nel congresso nazionale della CGIL che è in corso di svolgimento a Rimini, mentre quelli della CISNAL si sono limitati, prima di allontanarsi, tramite l'onorevole Baghino, a depositare agli atti della Commissione una memoria. Osservo, riguardo a questi ultimi, che se fossimo in periodo di crisi sarebbero rimasti; il fatto che siano andati via è la dimostrazione più palese che non vi è una grande crisi. Per quanto riguarda gli altri, ritengo che sarebbe stato possibile, nonostante gli impegni congressuali, trovare tre rappresentanti od anche uno solo che si presentasse a nome di tutti davanti a questa Commissione. Credo, pertanto, che sia

possibile fare a meno di sentirli, chiedendo anche a loro di inviare una memoria.

SEVERINO CANNELONGA. Un congresso nazionale è un impegno di grande rilievo, quindi credo che potremmo comprendere l'assenza odierna e fissare una nuova data per ascoltare le rappresentanze sindacali.

PRESIDENTE. Accolgo la richiesta dei colleghi, anche se sono di diverso avviso.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Faccio presente che i rappresentanti della CISNAL si erano presentati a questa audizione e che, avendo constatato di essere i soli presenti, si sono limitati a depositare una memoria per agevolare i lavori della Commissione.

PRESIDENTE Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,35.