

17

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 NOVEMBRE 1991

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

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

Audizione dei rappresentanti della Confitarma.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'economia marittima, l'audizione dei rappresentanti della Confitarma. Ringrazio il presidente D'Amico, il vicepresidente Montanari e l'avvocato Perasso ed il dottor Lombardi, che lo accompagnano, per aver corrisposto all'invito della Commissione.

È nostro interesse, in particolare, ricevere alcune delucidazioni che consideriamo utili ai fini del provvedimento di rifinanziamento delle leggi n. 111 del 1985 e 234 del 1989 in materia di investimenti nel settore navale.

Ritengo che l'attenzione dimostrata nei confronti del settore dell'armamento e della cantieristica sia stata molto puntuale; in verità, poi, le burocrazie e le pratiche interne ed esterne al nostro paese hanno rallentato gli effetti di immediata ricaduta nel settore che ci aspettavamo, ma francamente, per quanto ci riguarda, non potevamo fare più di quanto abbiamo fatto. Peraltro, ci facciamo carico dell'insoddisfazione derivante dai ritardi nell'effettiva attuazione dei provvedimenti di spesa.

La nostra Commissione è interessata a conoscere molti aspetti. In primo luogo, desidero sottolineare che continuiamo a leggere sulla stampa che gli imprenditori del settore preferiscono – o preferirebbero

– ricorrere a bandiere diverse da quella nazionale, perché i costi – soprattutto quello del lavoro, se abbiamo ben compreso, ma non soltanto quello – sarebbero soggetti a condizioni agevolate. Ciò ci preoccupa molto, essendo interessati a finanziare l'armamento italiano. È vero che alcune norme pongono l'obbligo del mantenimento, quanto meno per un certo periodo, della bandiera italiana, però è anche vero che, più che di una condizione di obbligatorietà, dovrebbe trattarsi di una *vocatio* dell'intero settore. Poiché la questione si è presentata più volte e si ripresenterà, vorremmo capire, al di là dei rilievi di merito, critici o meno, come si possa uscire da tale situazione: siamo infatti interessati a ricercare le soluzioni, possibilmente analizzando quelle che presentino una certa stabilità.

L'incontro odierno ha lo scopo di approfondire alcuni argomenti, più che quello di riconfermare cose già dette in occasioni precedenti. In questo quadro, intendo manifestare la sensazione, da noi avvertita, della mancanza di proiezioni stabilizzanti. Sostanzialmente, la domanda è la seguente: cosa succederà quando avremo finito di finanziare il settore? Questo entrerà in crisi?

MARIO CHELLA. Vi saranno altri finanziamenti.

PRESIDENTE. Forse. Quindi, la risposta è che sarà necessario un altro finanziamento, altrimenti il settore andrà in crisi? Vorrei che venisse chiarito questo punto, altrimenti si continuerà ogni anno a dover compiere una corsa asmatica, asfittica, per inseguire le soluzioni, mentre i problemi si ripresentano regolarmente. Vorrei comprendere, insomma, se

ci si trovi in una proiezione di solidificazione dell'autonomia aziendale e dei rapporti, oppure se si versi ancora in uno stato di provvisorietà. Ritengo che sia molto giusto richiedere un po' di chiarezza su questo punto, in modo da ricevere i lumi che ci saranno indispensabili nel momento in cui dovremo assumere delle decisioni. Dico ciò anche in considerazione del fatto che, per quella che non so se definire una strana coincidenza, ogni qualvolta dobbiamo affrontare la questione dei finanziamenti in questo settore siamo sempre premuti dalle urgenze. Vogliamo allora farci carico, come abbiamo fatto in precedenza, di rispondere in tempi brevissimi ai problemi che emergono, però abbiamo anche la necessità di capire come un settore così importante (per il quale, fra l'altro, riteniamo di aver lavorato molto, in questi anni) possa solidificarsi ed espandersi nel tempo e se vi siano le condizioni perché ciò avvenga o, in caso contrario, di che cosa vi sia bisogno per determinarle. Credo sia importante condurre un ragionamento di questo tipo e noi abbiamo già dimostrato di trovarci in sintonia con questa convinzione, in precedenza, in riferimento alla materia della cantieristica. Siamo infatti interessati a studiare una politica complessiva, che è cosa diversa da un provvedimento tampone, di emergenza, a cui si ricorre urgentemente per affrontare un periodo di crisi. Disegnare una linea politica significa prevedere l'evoluzione di un determinato settore produttivo, cercare di aiutarlo a svilupparsi, assecondarlo ove ciò sia conforme agli interessi generali del paese: insomma, significa avere una struttura stabilizzata (che dia ricchezza, lavoro, produttività ed espansione) del ruolo italiano nel settore.

Conclusa questa premessa, do senz'altro la parola al presidente D'Amico.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e la Commissione per averci invitato a questa nuova audizione, che è per noi estremamente importante

ed interessante, tanto che mi permetto di chiedere sin d'ora che sia prevista, in seguito, un'altra occasione di incontro, che consenta di rivolgere uno sguardo più ampio al settore della marina mercantile e che permetta a noi di descrivere, in modo più esteso di quanto sarà possibile fare oggi, la situazione dell'armamento italiano rispetto a quelli di altri paesi, anche in considerazione di quanto certamente si verificherà a partire dal 1993.

Da quella data in poi, infatti, potremmo rischiare di veder soccombere la nostra flotta dinanzi a quelle degli altri paesi che potranno venire ad operare in Italia nel settore che direttamente ci interessa, ossia quello del cabotaggio.

Sarò quindi profondamente grato alla Commissione se vorrà offrirci una nuova occasione per approfondire questo argomento e fare una panoramica più esatta della nostra marina mercantile in rapporto a quelle del resto del mondo.

Nell'attuazione della normativa ricordata dal presidente vi sono stati indubbiamente notevoli ritardi, che hanno creato numerosi inconvenienti ai miei colleghi ed a me stesso. Tale normativa ha incontrato vari ostacoli ed ha dovuto continuamente sormontare situazioni nuove ed impreviste, tanto che potrei affermare che, fino ad oggi, da essa non si è tratto alcun beneficio. È inutile dire quanto sia indispensabile il rifinanziamento, che lo stesso presidente Testa ha menzionato, di questo provvedimento legislativo, ma gli armatori fino ad oggi non hanno ricevuto, come ripeto, alcun beneficio da questa normativa, in quanto non hanno riscosso neanche una rata. Nel frattempo, però, hanno dovuto onorare gli impegni presi nei confronti dei cantieri per la costruzione di nuove navi oppure quelli assunti per l'acquisto di navi di seconda mano ed a tale scopo si sono dovuti rivolgere ad istituti finanziatori. Quindi hanno subito avuto un aggravio notevole di interessi passivi. Questo è l'aspetto più importante che debbo rilevare. Manifesto il più vivo apprezzamento per questa legge, ma essa sarebbe stata ancora più apprezzata se le rate, matu-

randosi, fossero state poi incassate; invece gli armatori, non avendole avute, hanno dovuto rivolgersi agli istituti, per cui il beneficio è stato tale per una parte soltanto.

Lei accennava inoltre ai costi, alle bandiere; ormai la marina mercantile italiana deve considerarsi in un contesto internazionale. Sì, i costi sono onerosissimi. Non riusciremo mai ad operare, con una certa quota di profitti, per ammortizzare gli enormi costi dell'investimento rappresentato dall'acquisto della nave o dalla commessa al cantiere, perché nella gestione l'armatore soffre di enormi costi: innanzitutto i marittimi, la parte fiscale, i costi gestionali, che sono sempre e continuamente in ascesa.

Per fortuna ci troviamo in un periodo appena favorevole. Le cito un esempio personale. Alcune volte mi chiedo quale nolo si debba conseguire per poter coprire i costi gestionali quotidiani della nave. Le assicurazioni aumentano e si debbono osservare le nuove prescrizioni in materia di inquinamento e di sicurezza; mi affretto ad aggiungere che sono giustissime, ma esse comportano un ulteriore aumento. L'incidenza più forte si registra sul fisco e sul costo del marittimo. È un settore senz'altro importantissimo.

A tale riguardo, faccio riferimento alla pagina 2 del documento che ho consegnato alla Commissione, in cui è scritto quanto segue: « Lo sviluppo delle attività marittime avviene all'insegna della specializzazione e dell'internazionalizzazione del naviglio. Quest'ultima tendenza assume una particolare rilevanza, poiché ormai la flotta mondiale risulta iscritta per tre quarti in registri di immatricolazione che consentono ampie libertà nella gestione operativa delle navi e il contenimento dei relativi costi ».

Badate bene, signor presidente ed onorevoli componenti la Commissione: non pensiate che innalzando un'altra bandiera (o con il registro-bis, se riusciremo ad averlo, o con il *bare boat*) noi evitiamo determinate prescrizioni. Il costo del ma-

rittimo che possiamo utilizzare in maniera altrettanto efficiente è decisamente inferiore.

Termino a questo punto la mia relazione introduttiva e resto a disposizione dei commissari per eventuali domande, riservandomi di tornare successivamente sull'argomento.

MARIO CHELLA. Poiché nel corso degli ultimi anni abbiamo effettuato moltissime audizioni, stiamo continuando a « masticare » sempre la stessa materia. Il vero problema è rappresentato dal fatto che alla massa di conoscenze acquisite da questa Commissione sulla base delle audizioni svolte non hanno corrisposto provvedimenti conseguenti da parte dell'Esecutivo, per cui si continua a ritornare sugli stessi argomenti. Non intendo pertanto ripetere quanto abbiamo affermato in ripetute occasioni.

Debbo constatare che alcune delle osservazioni svolte ora dal presidente della Confitarma corrispondono alla realtà dei fatti, perché proprio oggi abbiamo verificato che nell'assestamento di bilancio, per quanto concerne il Ministero della marina mercantile, è presente una massa enorme di residui passivi (esattamente 2.270 miliardi), gran parte dei quali sono in conto capitale. Se andiamo poi a disaggregare i dati, vediamo che si registra un aumento della consistenza dei residui passivi per quanto riguarda il capitolo dei contributi per la costruzione, trasformazione e demolizione delle navi mercantili, aumento pari a 139 miliardi. Aumentano altresì di 85 miliardi le operazioni di credito navale. È dunque vero quanto afferma il presidente della Confitarma: noi facciamo le leggi e poi l'Esecutivo non eroga. Credo che qui vi siano stati degli intoppi dovuti alla Corte dei conti...

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Al Consiglio di Stato, alla Corte dei conti e all'Avvocatura dello Stato.

MARIO CHELLA. Però certamente continuiamo ad essere lontani da quello

stato di diritto che si auspica e che per l'Italia è essenziale come l'ossigeno, per stare al passo con gli altri paesi. Le leggi devono innanzitutto essere rispettate dal potere esecutivo; questo in Italia non avviene. Si tratta di uno dei drammi del nostro paese, che finora è stato sopportato bene dagli imprenditori, i quali hanno una carica notevole di responsabilità in questo « andazzo ». D'altro canto, ormai dovrebbe essere chiaro che o ci si allinea, da questo punto di vista, al resto dell'Europa, oppure con il sistema politico, affaristico e clientelare si viene tagliati fuori. È una questione decisiva, discriminante per lo sviluppo del nostro paese.

Ciò detto, e quindi dando atto del fatto che i contributi non sono stati erogati, desidero rivolgere alcune domande ai rappresentanti della Confitarma. Giustamente nella nota che ci è stata distribuita si afferma che lo sviluppo delle attività marittime avviene all'insegna della specializzazione e della internazionalizzazione del naviglio. Ho sollevato già da tempo la questione dell'internazionalizzazione: da molti anni la vado predicando, basandomi naturalmente su dati oggettivi. Questo processo di internazionalizzazione per quanto riguarda le compagnie armatoriali italiane esiste o no? Si continua ad operare per piccole compagnie (« piccole » se confrontate con le 15 o 20 grandi compagnie armatoriali internazionali)? Vi sono segnali di compartecipazione, di ingresso in consorziamenti nelle grandi compagnie, europee o internazionali, da parte dell'armamento italiano? Oppure si segue l'antica strada dello stare rinchiusi nella propria nicchia, guardando con sospetto il concorrente vicino?

Se si continua così, si percorre poca strada. Già l'armamento italiano è in forte ritardo non solo per questa caratteristica strutturale, ma anche per un'altra ragione. Dal mio punto di osservazione, che forse è un po' ristretto, mi sembra di vedere che l'insieme dell'armamento (anche se oggi i più avveduti tra gli imprenditori hanno pienamente acquisito questo concetto e lo stanno praticando) non segue molto la strada

dell'intermodalità, tendente a far diventare l'armatore un operatore del trasporto, che deve capire che non esistono solo la tratta marittima ed il lavoro portuale e che le ricadute in termini di reddito si hanno quando l'armamento applica l'intermodalità, coordina l'intera catena, segue anche la parte terrestre.

Questo, infatti, è avvenuto negli altri paesi europei sviluppati, dove le compagnie armatoriali di un certo livello si sono trasformate in grandi compagnie di trasporto « porta a porta ». A fronte di tale situazione, vorrei sapere se, ad avviso del dottor D'Amico, l'armamento italiano si stia avviando a percorrere in maniera congrua la strada dell'intermodalità.

L'ultimo problema che intendo sollevare è il seguente. Nonostante la mancata erogazione di contributi nel corso dell'ultimo anno, non va comunque dimenticato che il Parlamento ha varato numerose leggi di sostegno all'attività cantieristica ed armatoriale. In particolare, nel corso degli ultimi anni sono stati erogati molti miliardi, con l'obiettivo di realizzare un sostanziale adeguamento dell'armamento italiano al livello riscontrabile negli altri paesi della Comunità. Probabilmente, tale sforzo non è stato sufficiente, ove si consideri che nelle altre realtà europee, a parte il ricorso alle bandiere ombra, si è agito anche su diversi meccanismi (di natura fiscale ed erariale) che hanno favorito in modo adeguato lo sviluppo del settore armatoriale di quei paesi.

In sostanza, non va disconosciuto che qualcosa è stato fatto nel nostro paese in termini di spesa e di erogazioni. A tale impegno ha corrisposto negli anni scorsi un potenziamento della nostra flotta, così come peraltro risulta dai dati riportati nella relazione consegnata alla Commissione dai rappresentanti di Confitarma. Recentemente, però, mi sono pervenute notizie concernenti vendite di naviglio, che avrebbero determinato nuovamente una diminuzione del livello del tonnellaggio complessivo della nostra flotta. Si tratta di un problema sul quale gradirei conoscere l'opinione dei nostri ospiti.

CESCO GIULIO BAGHINO. Avrei voluto formulare una domanda alla quale è già stata fornita una risposta, nel momento in cui il dottor D'Amico ha dichiarato che dalla legge n. 234 del 1989 non è derivato di fatto alcun vantaggio, anche se l'auspicio è che determinati benefici possano essere comunque conseguiti in futuro.

In particolare, sono state segnalate le responsabilità del Consiglio di Stato e della Corte dei conti in ordine ai ritardi registratisi nel settore. A fronte di tale situazione, mi sembra di aver compreso che, anche nell'ipotesi in cui fosse emanata una nuova legge, quest'ultima risulterebbe in ogni caso insufficiente, perché coprirebbe soltanto il 35-40 per cento del fabbisogno. Chiedo conferma dell'esattezza di tale interpretazione.

Vorrei inoltre sapere se sia stato previsto, in riferimento ai problemi del cabotaggio, un piano di collaborazione con la Finmare.

Nella relazione che avete consegnato alla Commissione è contenuto un riferimento al processo di internazionalizzazione. In particolare, si sostiene che i tre quarti della flotta mondiale hanno scelto la strada, certamente più agevole, della liberalizzazione amministrativa e fiscale. Le marinerie più antiche riceverebbero un danno da questa situazione, per cui viene invocato un controllo in ordine alla nazionalità di bandiera. Perché questo controllo offra risultati apprezzabili (e, quindi, si possa evitare il costante trasferimento di bandiera), quali sono, a vostro parere, i possibili interventi da realizzare? Ritengo, infatti che non sia sufficiente modificare la situazione del personale, essendo necessario il ricorso ad iniziative diverse, se davvero si intende risultare competitivi. A tale riguardo desidererei ricevere ulteriori delucidazioni.

Infine, nonostante diverse fonti continuino a sostenere che nel settore considerato nel suo complesso si sarebbe registrata una ripresa a livello mondiale, ho invece avuto occasione di rilevare come da 14 mesi a questa parte in Italia sia riscontrabile una situazione di stallo.

Vorrei sapere se tale condizione sia riconducibile ad una nostra responsabilità specifica. Nell'ambito di alcune dichiarazioni pubbliche, infatti, è stata denunciata una situazione caratterizzata dal fatto che, a fronte di una ripresa a livello mondiale, si è invece registrata una inadeguata evoluzione sul piano nazionale. In particolare, vorrei sapere se il ritardo di produttività che si registra rispetto alle direttive CEE dipenda esclusivamente da noi. Praticamente, non ci gioviamo immediatamente delle provvidenze disposte in sede CEE, e quindi si registrano ritardi nell'attuazione delle direttive e delle leggi conseguenti.

Ciò è dovuto al sistema che non funziona, oppure dipende dalle eccessive pastoie burocratiche?

EDDA FAGNI. Dottor D'Amico, nonostante abbia letto affrettatamente la relazione scritta consegnata alla Commissione, ho riscontrato come in essa si faccia riferimento ad un andamento positivo dei mercati marittimi e, quindi, ad una ripresa dei traffici commerciali, settore nel quale si era registrata una fase critica a livello mondiale. Inoltre, sempre dalla relazione si evince un contrasto tra una ripresa positiva, in termini di andamento a livello internazionale, ed una scarsa ricaduta di tale tendenza sulla situazione italiana.

Il presidente della Confitarma ha dichiarato che i contributi previsti dalla legge sono erogati in ritardo. Io direi - mi si consenta la terminologia - che tali erogazioni avvengono con lentezza micidiale. Vorrei ricordare a tutti noi come tale caratteristica rappresenti, purtroppo, un vizio antico. Va considerato, tra l'altro, che la lentezza nell'erogazione delle provvidenze previste da appositi provvedimenti legislativi riguarda anche altri settori. Penso, per esempio (anche se non esistono più, o almeno, dovrebbero esistere sotto forme diverse), ai famosi fondi FIO, disposti per favorire l'incremento dell'occupazione. Il collega Lucchesi potrà confermare come uno specifico stanziamento FIO destinato al porto di Livorno

nel 1984 non sia stato ancora totalmente erogato, nonostante siano trascorsi sette anni.

PINO LUCCHESI. In realtà, tale stanziamento è scomparso!

GIACOMO MACCHERONI. Lo stesso ministro Facchiano non sa che fine abbia fatto!

EDDA FAGNI. Sì, ma il ministro Facchiano, con il quale ho parlato questo pomeriggio e che, prima di assumere la titolarità del Ministero della marina mercantile, è stato ministro per i beni culturali ed ambientali, mi confermava (nonostante, nel rendere tale dichiarazione, si trovasse nella posizione di controllore-controllato) come anche i fondi FIO destinati ai beni culturali abbiano fatto registrare un andamento per così dire « carsico »: appaiono, scompaiono e non si sa che fine facciano.

Questo è un elemento molto negativo in rapporto al quale sentiamo di dover sostenere una rivendicazione legittima proprio perché, come è stato ricordato in precedenza, abbiamo approvato leggi anche in situazioni di emergenza compiendo sforzi per non andare fuori dai tempi previsti, mentre poi purtroppo ci troviamo in presenza di un rendiconto fortemente negativo.

Sulla base di tali considerazioni, desidero soffermarmi sul problema del cabotaggio, in rapporto al quale vorrei sapere come si collocano gli armatori in generale. La Finmare, in particolare, ha predisposto un suo progetto di cabotaggio indicando anche i porti e prevedendo una cadenza settimanale.

Inoltre, ho avuto modo di vedere un progetto di cabotaggio per l'Adriatico elaborato da Triptocovich. Quindi, vorrei sapere se l'armamento privato in generale rivolga un'attenzione particolare al cabotaggio e se si inserisca in alcuni progetti.

Desidero poi rivolgere ai nostri ospiti una seconda domanda strettamente collegata alla prima, partendo dalla premessa che nel documento scritto consegnatoci vi

è un riferimento al piano generale dei trasporti ed alle sue modificazioni; in particolare, si sottolinea (fatto a nostro avviso positivo) il ruolo strategico della flotta mercantile. Ritengo che tale elemento debba essere collegato non solo con lo sviluppo del cabotaggio nel nostro paese, ma anche con un inserimento a pieno titolo all'interno di un progetto di intermodalità che appare ormai fondamentale. Infatti, l'Italia, come il Giappone, è un paese che non produce materie prime e quindi deve importarle, trasformarle e successivamente esportare manufatti.

Tale situazione rende necessaria una forte alleanza per garantire l'intermodalità (elemento fondamentale per la capacità di spostare le merci dal momento in cui attraccano nei porti fino alla loro destinazione) assicurando un maggiore sostegno al traffico marittimo nel nostro paese.

Inoltre, si è affermato che gli elementi che influiscono negativamente sullo sviluppo della flotta e quindi dell'armamento sono rappresentati dal costo del lavoro e dal sistema fiscale. Si tratta di fattori tra loro collegati. Tra l'altro, il nostro sistema fiscale « fa acqua da tutte le parti ». Infatti, la maggior parte del costo del lavoro è dovuto non tanto a quanto viene percepito dai marittimi, bensì ai contributi versati dai datori di lavoro per oneri riflessi e così via.

Di fronte a tale situazione, si corre il rischio che il rimedio a tali elementi che gravano sulla capacità di sviluppo del trasporto marittimo venga ricercato mediante il rifugio nelle bandiere ombra.

Tra l'altro, i nostri ospiti hanno fatto riferimento a paesi, come la Spagna e il Portogallo, in cui si riscontrerebbe una maggiore convenienza, mentre in rapporto alla Germania si registra uno scarto del 15 per cento; tuttavia, si tratta di un paese caratterizzato da un'economia molto più sviluppata.

Vorrei pertanto chiedere ai nostri ospiti se, a loro avviso, una correzione di queste abnormità per quanto riguarda il carico fiscale consentirebbe di collegare

meglio sia gli oneri fiscali propri sia quelli derivati che impediscono di valutare il costo del lavoro in maniera più oggettiva, facendo riferimento a quanto il lavoratore marittimo percepisce effettivamente.

PINO LUCCHESI. Ho apprezzato innanzitutto la dichiarazione iniziale di disponibilità, da parte del dottor D'Amico, ad un nuovo incontro con la nostra Commissione per procedere ad una discussione complessiva della problematica che riguarda l'armamento nazionale; immagino, tra l'altro, anche le ragioni che sottendono a tale richiesta.

Ci troviamo in presenza di una situazione di dissolvimento delle responsabilità politiche (anche riferite al settore specifico); ci avviamo, pertanto, verso una stagione di grande difficoltà per l'armamento. In particolare, sui giornali specializzati si legge quasi ogni giorno il riferimento ad un'ipotesi di fuga in massa dall'armamento nazionale. A tale ipotesi si collega quella, di cui si parla sempre più apertamente, di una iscrizione in massa nel registro lussemburghese o in altri di quote consistenti dell'armamento nazionale.

Si tratta ovviamente di un problema non secondario per le responsabilità della Confitarma, del Governo e del Parlamento, anche perché una situazione di questo genere rischia, tra l'altro, di vanificare gli sforzi, sia pure non esaustivi, che sono stati compiuti negli ultimi anni per assicurare forme limitate di sostegno, seppure con le modalità ricordate dal presidente e sulle quali io stesso avevo già avuto modo di soffermarmi; mi riferisco, in particolare, al ritardo e al problema dei tempi.

Pertanto, al di là di un ragionamento più complessivo che potremo sviluppare in altra sede, vorrei avere una prima valutazione da parte del presidente della Confitarma sulla mia preoccupazione secondo cui corriamo il rischio di « chiudere la stalla quando i buoi sono fuggiti ».

Di fronte a tale situazione, vorrei sapere, ad avviso del presidente della Confitarma, che cosa le forze politiche, il Governo e il Parlamento dovrebbero fare per cercare di impedire in concreto il verificarsi di tale ipotesi.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Ringrazio gli onorevoli deputati per le domande estremamente interessanti che mi hanno rivolto e da cui posso trarre spunto per un ulteriore chiarimento.

Comincerò a rispondere all'onorevole Chella sulla questione della specializzazione e delle leggi, passate e presenti, di sostegno all'armamento.

Bisogna esprimere un vivo apprezzamento all'armamento italiano, perché nelle nuove commesse e nell'acquisto all'estero di navi di seconda mano, si è preoccupato della specializzazione del naviglio, cioè della sua funzionalità rispetto ai traffici oggi esistenti, dominati da navi *bulk*, da gasiere, da traghetti e da petroliere, mentre le navi tradizionali, come quelle da crociera, vanno scomparendo. È in atto un processo di accentuata specializzazione che comporta ulteriori e rilevanti costi di costruzione o di acquisto (si pensi alle petroliere, per le quali sono poste rigide prescrizioni in tema di doppio scafo o di doppio fasciame), per cui il valore delle navi si è quasi raddoppiato e l'impegno finanziario è notevolmente aumentato.

Naturalmente, scusate la parentesi, parlo dell'armamento privato. La nostra preoccupazione è che dobbiamo fare i conti con noi stessi; nessuno ci sostiene e ci aiuta. Non voglio fare riferimento ad altri settori, certo è che l'armamento privato deve far fronte a costi spaventosi: è provato e verificabile. E nessuno ci viene in aiuto o ci chiude i conti a fine anno! Dico questo perché venga apprezzato l'armamento privato, che mi onora di rappresentare e che ha compiuto sforzi enormi per uscire da una crisi spaventosa. Pensate che fino a poco tempo fa non era possibile noleggiare navi anche solo ad un dollaro a tonnellata! Onore-

vole Chella, le leggi in materia di investimenti navali hanno dato una boccata d'ossigeno in un momento in cui le compagnie stavano crollando, come in effetti è successo ad autentici colossi, non solo in Italia, ma anche all'estero. Purtroppo, l'attuazione della legge n. 234 del 1989 ha subito gravissimi ritardi e le compagnie di navigazione hanno dovuto sostenere il peso degli elevati tassi d'interesse: quando si compra o si commette una nave, si assume un impegno ed alla scadenza bisogna pagare! Alle volte si ha l'impressione che questi problemi non vengano adeguatamente compresi.

Per quanto riguarda l'internazionalizzazione, oggi non si può più parlare di bandiere-ombra; l'attività cantieristica deve essere inquadrata in un ambito internazionale, così come la stessa gestione delle navi. È importante che la bandiera resti italiana, noi per primi ci teniamo, ma dobbiamo riuscire a diminuire i costi gestionali, che sono attualmente elevatissimi.

Un altro argomento molto importante è l'intermodalità. Mi sembra che sia da parte del Governo sia da parte dello stesso armamento oggi si stia dedicando attenzione a questo settore, in modo specifico alle navi di linea per il trasporto porta a porta, ossia per il servizio completo del trasporto, dalla nave fino, via terra, alla destinazione. Mi sembra che le compagnie italiane abbiano compiuto notevoli progressi in questo settore. Bisogna però risolvere i problemi portuali, perché — per realizzare un vero e proprio trasporto intermodale — è necessario saltare tutte quelle formalità che attualmente lo bloccano. La nave è solo un anello della catena intermodale: se dopo l'arrivo della nave in porto bisogna attendere le complesse operazioni doganali e di polizia, anziché far scorrere la merce in uscita o nell'entrata a bordo, si crea un intralcio ed aumentano i costi. Bisogna semplificare, superando tutti questi ostacoli che si frappongono nella organizzazione dell'intermodalità.

Ancor più necessario è porre mano alla organizzazione portuale in tutte le

sue attrezzature. Ci auguriamo che venga terminato l'ammodernamento del porto di Voltri, così come di altri. Desideriamo comunque segnalare alla Commissione l'importanza di questo lato del problema dell'intermodalità, che sarebbe utile approfondire, anche con specifiche audizioni.

Per quanto riguarda la collaborazione con Finmare per il cabotaggio, devo dire che gli armatori italiani hanno risposto pienamente, impegnando i cantieri per nuove costruzioni destinate a soddisfare questo tipo di traffici. Non saprei dire in base a quali studi la Finmare abbia ritenuto di costituire una nuova società, oltre alla Tirrenia, visto che gli armatori privati sono già presenti nel settore e lo saranno ancor più nei prossimi anni quando verranno consegnate le navi traghetto già ordinate, pienamente rispondenti alle nuove esigenze. Non posso rispondere per la Finmare, ma non credo che la costituzione di questa nuova società sia indispensabile.

La stessa Finmare ha la Tirrenia, che ha recentemente acquisito nuovi traghetti ed ha migliorato la portata di quelli già posseduti. A ciò vanno ad aggiungersi ulteriori provvedimenti, derivanti dalla convinzione che si debba incrementare il traffico di cabotaggio, sempre riferendosi a quando, poi, tale traffico aumenterà, in quanto si pensa, in base a determinati studi, che una parte notevole del traffico su ruote dovrebbe spostarsi sul mare.

Per quanto riguarda, poi, l'andamento positivo o negativo dei traffici marittimi, bisogna stare attenti, perché vi sono gravi preoccupazioni per il prossimo anno e forse anche per quello successivo. Dobbiamo infatti considerare i traffici marittimi in funzione dell'economia mondiale e nazionale ed attualmente l'una e l'altra non danno segni di grande prosperità. Non voglio comunque pensare a momenti paurosamente negativi come quelli di cui abbiamo già avuto esperienza in passato, tanto che più di una volta abbiamo chiesto di essere ascoltati dalla vostra Commissione ed abbiamo ottenuto l'ap-

provazione della precedente legge recante interventi nel settore.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
EDDA FAGNI

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. È certo che abbiamo vissuto momenti di grandissima preoccupazione ed ansietà, che speriamo non si ripetano, anche se i segnali che ci provengono non sono molto incoraggianti, come diceva giustamente l'onorevole Lucchesi.

Ho parlato del progetto Finmare per il cabotaggio. È suo il progetto Triptovich per lo sviluppo dei traffici dell'Adriatico: si tratta di una vecchissima società di Trieste, di altissima reputazione, devo dire, che penso assolverà pienamente i suoi impegni.

Mi è stata poi segnalata la questione relativa alla lentezza nella corresponsione dei contributi. Debbo ripetere che tali contributi non sono arrivati, li stiamo ancora aspettando. Abbiamo dovuto compiere una specie di corsa ad ostacoli, perché vi è stato prima un intervento della CEE, poi vi è stata una riforma della normativa italiana, grazie anche a questa Commissione ed ai suggerimenti che ha dato al Governo; vi è stato poi il parere del Consiglio di Stato e, nel mese di ottobre, quello della Corte dei conti; ora dovrà pronunciarsi l'Avvocatura dello Stato su un ultimo dettaglio riguardante la garanzia che l'armatore deve fornire: e l'armatore, purtroppo, aspetta sempre, mentre nel frattempo viene magari completata una nave presso la Fincantieri, che deve essere pagata ed ogni rata non è inferiore a qualche miliardo.

È stata inoltre sollevata la questione relativa alla paga dei marittimi ed ai contributi: credo di non sbagliare affermando che l'incidenza dei contributi sulle paghe arriva fino al 90 per cento. Quindi, rivolgersi al *bare boat*, come è stato previsto dalla legge, a mio avviso è soltanto un modesto palliativo, perché in effetti non dà un vero e proprio aiuto alla gestione della nave. Parte dell'equipaggio,

infatti, è costituita da italiani, che d'altra parte noi vorremmo sempre mantenere, perché sono i migliori marittimi. Purtroppo, siamo spesso costretti a provvedere altrimenti, anche perché non vi è molta disponibilità di personale italiano; purtroppo, infatti, molti si sono allontanati da questa bellissima carriera, che una volta veniva seguita con grande passione: non voglio fare del romanticismo, ma abbiamo avuto, nel corso della mia esperienza, marittimi straordinari, che rimanevano a bordo anche due o tre anni, mentre oggi non possono starvi per più di sei mesi, dopo di che, per contratto, devono sbarcare. I contributi e tutti gli altri costi gravano notevolmente; quindi, in pratica, continuiamo a girare su noi stessi. Ecco perché ho pregato il presidente Testa di prevedere un'ulteriore audizione: vogliamo venire ad illustrare tutti gli aspetti del settore, dal crocieristico, al trasporto del petrolio, al *bulk*, ai traghetti, spaziando con le previsioni che è possibile fare. Purtroppo, nel nostro settore non sono possibili previsioni molto precise, come avviene per i prodotti di consumo, tuttavia è possibile fare previsioni di massima, rispetto alle quali, come ho già detto, non sono molto ottimista; al contrario, sono piuttosto preoccupato: guai, però, a ricadere nella situazione precedente...

MARIO CHELLA. Mi scusi, presidente D'Amico, ma vi preoccupate per la liberalizzazione del mercato?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Come ho già accennato, ci preoccupiamo per la liberalizzazione del cabotaggio, ormai si contano i mesi e tra poco si conteranno i giorni che mancano alla scadenza del 1993. A partire da quella data, potremo vedere il Mar Tirreno o l'Adriatico pieni di navi straniere, che hanno il diritto di svolgere servizi di cabotaggio a prezzi nettamente inferiori ai nostri. Abbiamo già detto, per esempio, quanto siano inferiori i costi delle navi greche, che godono di notevoli agevolazioni, tant'è vero che tale flotta, che

prima batteva bandiera liberiana o panamense, è ritornata tutta sotto la bandiera greca.

MARIO CHELLA. Oppure cipriota.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. O cipriota, siamo lì.

Noi avremo una concorrenza spietata e questo è un altro argomento che ci sta preoccupando, in ambito confederale ed in ambito CEE; quindi il Governo dovrà aiutarci e sostenere le proposte che noi prospetteremo per giungere ad una soluzione positiva, prima che si arrivi alla scadenza del 1993. Sarà necessario giungere ad un certo accordo nell'ambito della Comunità e bisognerà vedere se si preferirà procedere ad un'immediata apertura alle compagnie di navigazione europee, con tutte le conseguenze connesse, oppure se si opterà per una soluzione graduale. Sono questi gli aspetti che stiamo esaminando e vogliamo arrivare al più presto ad una conclusione, chiedendo a voi di sostenerci in ambito CEE.

Certo, la situazione del cabotaggio è preoccupante. Intanto, posso dire che gli armatori della Confederazione hanno l'orgoglio di aver preparato, tramite investimenti spaventosi, di centinaia e centinaia di miliardi, una delle flotte più belle, per poter rispondere a tutte le esigenze. Vogliamo poi augurarci che aumenterà anche il carico trasportato da queste navi. Attualmente, la situazione è difficile: stavo parlando ieri con l'amico Grimaldi, il quale mi ha riferito che in questi ultimi giorni le navi stanno partendo con carichi molto scarsi, addirittura al di sotto della metà della portata. Si pensi un po' a che cosa significa effettuare un viaggio con la metà del carico, ai costi correnti.

MARIO CHELLA. Ciò rende indispensabili accordi tra le compagnie.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Sì, sono indispensabili accordi tra le compagnie. Ricordo che quando l'amministratore Rosina decise la costituzione della nuova società e mi

inviò con una gentile lettera di accompagnamento il piano di tale società (che poi, però, lo stesso giorno vidi pubblicato sui giornali), riguardante le costruzioni, gli investimenti e l'operatività, io gli mandai una risposta scritta (che, se può interessare, metterò a disposizione della Commissione) per puntualizzare le conseguenze cui si andava incontro e le mie preoccupazioni in merito.

È certo che sarebbe stato più interessante se, anziché comunicarmelo quando ormai l'aveva coordinato con il presidente Nobili, me l'avesse detto un momento prima; avrei così interpellato gli associati e coloro i quali potevano essere interessati a partecipare all'iniziativa e si sarebbe potuto fare qualcosa di più prestigioso, arrivando persino a portare l'azienda in borsa. Quando però è già stato deciso tutto, ho espresso il mio apprezzamento e nel contempo le più vive preoccupazioni e perplessità, perché ciò comporta un'alterazione di tutta la situazione, mentre alcuni armatori hanno assunto impegni per centinaia di miliardi; non solo Grimaldi, ma anche altri armatori hanno effettuato grossi investimenti. Per tale ragione, prima ho affermato che ci dobbiamo preoccupare della chiusura dei conti ogni giorno ed ogni mese.

PRESIDENTE. Credo che possiamo concludere questa proficua ed interessante audizione, nella quale, al di là di alcune sottolineature, penso che vi sia stata la compartecipazione alle questioni che lei ci ha esposto, dalle difficoltà degli investimenti alle difficoltà dei contributi previsti per legge. Spero che l'incontro, da noi auspicato, in ordine agli altri problemi cui lei ha accennato possa aver luogo in tempi brevi. Ringrazio i rappresentanti della Confitarma per essere intervenuti.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente della Confitarma*. Da parte mia desidero ringraziare il presidente e i commissari per la loro cortesia ed attenzione.

Audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FIOM-CGIL, FIM-CISL e UILM.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine sull'economia marittima, l'audizione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali FIOM-CGIL, FIM-CISL e UILM; sono presenti i rispettivi segretari nazionali, dottor Luigi Mazzone, dottor Franco Aloia e dottor Giovanni Contento.

Ringrazio i rappresentanti sindacali per essere intervenuti e li invito ad illustrare il documento che hanno consegnato alla Commissione, con riferimento al rifinanziamento delle leggi n. 111 del 1985 e n. 234 del 1989.

GIOVANNI CONTENUTO, *Segretario nazionale della UILM*. Desideriamo possibilmente ampliare alcuni concetti di fondo illustrati nella memoria che abbiamo lasciato alla Commissione. Per quello che riguarda l'industria nazionale navalmecanica, siamo di fronte ad una situazione che per alcuni versi possiamo considerare positiva, mentre per altri versi ci preoccupa per il prossimo futuro. Quando parlo di prossimo futuro intendo riferirmi in particolare al 1994, quando si porranno i problemi reali della cantieristica italiana; ci si chiede cioè se l'industria nazionale sarà ancora in grado di stare sul mercato oppure se, in quel momento, si dovranno affrontare situazioni più drammatiche sia dal punto di vista dello smantellamento dell'industria sia dal punto di vista dei riflessi occupazionali che una scelta del genere comporta.

Vi è una crescita del mercato, in particolare sul mercantile, che coinvolge tutti i mercati internazionali. È evidente che questa crescita di mercato sul mercantile non risolve i problemi del prodotto, del costo della nave, perché negli anni di bassa tensione dal punto di vista del mercato (in particolare nel 1987 e nel 1988, anni in cui i prezzi erano calati sul

mercato internazionale), in parte venivano compensate le normative CEE per i contributi, però complessivamente si registrava uno scarto non indifferente tra il prezzo di mercato e i prezzi di produzione delle navi, per cui questo non compensava il costo di produzione. Invece oggi, pur in presenza di una crescita del mercato internazionale - vi è una previsione per i prossimi anni di ulteriore crescita in particolare sul mercantile -, non sono stati ancora risolti i problemi del costo del prodotto, mentre la settima direttiva CEE prevede una riduzione del contributo, il quale per giunta avrà termine nel 1993.

Pertanto, è evidente che se oggi l'industria nazionale non affronta, da un lato, i problemi della razionalizzazione e, dall'altro, quelli concernenti il recupero della produttività e dell'efficienza, le prospettive del settore non potranno certo essere considerate positive. Per realizzare tale obiettivo sono tuttavia necessari ulteriori stanziamenti, ove si consideri che non è ancora intervenuto il finanziamento della VII direttiva, per cui le imprese non hanno ottenuto alcun contributo. Sotto un diverso profilo, va considerato che, qualora l'applicazione della VII direttiva non fosse garantita in tempo utile, le ripercussioni dal punto di vista del recupero di efficienza, produttività e razionalizzazione, rischiano di condurre la cantieristica di fronte al baratro, soprattutto sotto il profilo dei costi. Questo, per quanto riguarda il comparto mercantile.

Per quanto concerne, invece, il settore cantieristico militare, si registra una situazione drammatica, anche in considerazione del fatto che tale comparto coinvolge altre aziende operanti in diversi ambiti produttivi. Sotto il profilo strettamente cantieristico, è tuttavia evidente che i cantieri militari versano in una situazione a rischio. In particolare, tale condizione caratterizza due dei tre cantieri operanti nel settore, cioè quelli di Muggiano e di Riva Trigoso.

Oggi, in mancanza di un punto di riferimento preciso in ordine alle prospet-

tive dell'assetto della difesa del nostro paese, che il Governo non ha ancora delineato in via formale, i due cantieri si trovano in una situazione che vede il 70 per cento dei lavoratori in cassa integrazione da sei o sette anni, senza che peraltro si intraveda alcuna prospettiva di miglioramento in ordine al volume di lavoro da svolgere.

Va considerato anche un altro problema. Non intendo certo difendere gli interessi della Fincantieri, che sono diversi dai nostri, dal momento che noi difendiamo i lavoratori; tuttavia, ci stiamo rendendo conto che la questione delle fregate irachene, bloccate in seguito all'*embargo* disposto dal Governo con una decisione che può essere considerata giusta, ha portato ad una situazione per cui la Fincantieri gestisce tali fregate al largo di La Spezia, con costi ed oneri finanziari non certo marginali, ove si consideri che sono computabili in 140 miliardi circa. Se, a questi, aggiungiamo i costi di manutenzione, è evidente come l'onere totale, in una situazione complessiva già complicata, aggravi il bilancio dell'azienda e, soprattutto, la privi della disponibilità di risorse da destinare all'innovazione tecnologica, alla ricerca, alla progettazione, alla riorganizzazione produttiva ed alla logistica, che noi consideriamo presupposti fondamentali per garantire un efficiente decollo del settore.

Per quanto riguarda le riparazioni navali, va considerato che i privati i quali operano in tale settore, tutto sommato, riescono a mantenersi sul mercato in termini di recupero di costi e profitti: questo va riconosciuto con estrema franchezza, trattandosi di cantieri particolarmente snelli e gestiti a livello di entità contenute, per le quali non pesano i costi di gestione (così come, per esempio, pesa la questione delle riparazioni per la Fincantieri, che, essendo un grande gruppo, si avvale di una struttura organizzativa che aggrava il costo del lavoro). Ciò comporta come conseguenza che il costo del prodotto si scarichi alla fine in termini di scarsa competitività nell'acquisizione delle commesse sul mercato.

Abbiamo denunciato in numerose occasioni il fatto che l'azienda a partecipazione statale avesse annunciato, 16 mesi fa, la dismissione di quattro cantieri su sei, anche se solo per Taranto si è riusciti a pervenire ad un accordo. In particolare, è stata assunta una iniziativa da parte di imprenditori privati, per cui è stata mantenuta la struttura preposta alla costruzione di piccole imbarcazioni e, nel contempo, si è avviata un'iniziativa industriale che potrebbe consentire di recuperare una parte della mano d'opera impegnata nel cantiere di riparazione.

Rimangono, invece, ancora irrisolti i problemi dei cantieri di Napoli, Genova e Venezia. A tale riguardo, ritengo possa parlarsi di una vera e propria condizione disastrosa, dal momento che questi cantieri sono senza lavoro. Nel contempo, non è stata avanzata alcuna proposta di cessione e, quindi, di privatizzazione. Ciò comporta gravi effetti sull'immagine stessa di tali cantieri rispetto agli armatori, perché in un momento in cui si annuncia una dismissione, senza individuare parallelamente una soluzione in tempi ragionevolmente utili in ordine alle prospettive di privatizzazione, è evidente che alla fine gli armatori finiscano per rinunciare alle richieste di riparazione presso questi cantieri. In definitiva, le prospettive non sono certo positive per l'attività di queste strutture e per i lavoratori in esse impiegati.

Per quanto riguarda il settore motoristico, che in sostanza comprende la cantieristica, la situazione non è così drammatica come quella che si registra nel comparto militare ed in quello delle riparazioni, dal momento che gli accordi realizzati a livello internazionale e l'impegno profuso nelle iniziative di rinnovo della gamma dei motori, fanno intravedere prospettive buone, o almeno, meno complicate e difficili di quelle che caratterizzano gli altri comparti, nonostante i problemi di cassa integrazione e di eccedenza del personale.

In tale settore si auspica l'avvio di processi di innovazione tecnologica e di attività di ricerca e di analisi scientifica.

Sappiamo, tuttavia, che a causa dei problemi di ordine finanziario e di bilancio, tale obiettivo è stato quasi ridotto al « lumicino », essendo state stanziati cifre insignificanti a tale riguardo.

Non intendiamo porre in discussione le scelte del Governo, ma non possiamo fare a meno di chiedere a questa Commissione, così come abbiamo chiesto e chiederemo nei prossimi giorni all'istituto finanziario della cantieristica pubblica, verso quale direzione stia procedendo il settore e quali siano le prospettive future. Siamo seriamente preoccupati, perché ormai è certo che i contributi previsti dalla VII direttiva CEE slitteranno al 1992, per cui, se non si adotteranno scelte che, in qualche modo, mettano a disposizione le risorse necessarie per far sì che il settore si allinei con i concorrenti europei (per non parlare dei coreani e dei giapponesi), il rischio è non solo quello di smantellare un'industria cantieristica che ha una lunga tradizione nel nostro paese, ma anche di cancellare un patrimonio tecnologico e professionale del quale comunque disponiamo.

Per tali ragioni, alla Commissione chiediamo non meri finanziamenti, ma l'adozione di scelte finalizzate e mirate all'efficienza, all'innovazione tecnologica, alla progettazione. È necessario creare i presupposti perché le nostre aziende si allineino almeno a quelle nord-europee, facendo in modo che il settore possa continuare a produrre navigli. Infatti, corriamo il rischio, tra qualche anno, di dover importare dall'estero non solo il prodotto navale che ci interessa, ma anche quello militare, nel momento in cui il Governo decidesse, per esempio, di rinnovare la flotta della marina militare, che, come tutti sappiamo, è invecchiata e non è più adeguata ai tempi. Ciò non perché sia nostra intenzione agire da guerrafondai, ma perché siamo tutti consapevoli che garantire un minimo di difesa rappresenta una scelta necessaria, anche rispetto alle decisioni che il Governo assumerà in riferimento al nuovo modello di difesa.

MARIO CHELLA. Ho ascoltato i rappresentanti sindacali chiedere contributi per aiutare il settore della cantieristica poiché, in caso contrario, esso andrebbe fuori mercato e subirebbe la concorrenza degli altri paesi con la conseguenza che si dovrebbe acquistare il prodotto dall'estero.

A tale riguardo, è necessario precisare che i contributi attualmente erogati sono quelli consentiti dalla Comunità economica europea, la quale ha emanato la V, la VI e successivamente la VII direttiva con cui si prevede una progressiva riduzione dei contributi (attualmente fissati nella misura del 13 per cento) che sfocerà probabilmente nel loro azzeramento dopo il 1993. In tale contesto, non è possibile erogare contributi oltre la misura prevista dalla suddetta normativa. Si tratta di un fatto che deve risultare chiaro, poiché non si può pensare – lo ribadisco – di erogare contributi ulteriori rispetto a quelli previsti dalla CEE.

Si pone, pertanto, il problema di essere competitivi almeno a livello dell'Europa, in cui i cantieri degli altri paesi usufruiscono di contributi pressoché analoghi ai nostri. Conseguentemente, dobbiamo essere al passo con la produttività che si ottiene in quei cantieri.

Nel perseguire tale finalità, non possiamo attendere fino al 1994; infatti, abbiamo di fronte uno o due anni nel corso dei quali deve essere concluso il piano di risanamento della cantieristica. In sostanza, si deve approfittare degli stanziamenti attualmente disponibili per portare a termine il suddetto piano, dal momento che sappiamo già che cosa succederà nel 1994 se la CEE deciderà di azzerare i contributi. In tale ipotesi, ci troveremo con cantieri che non sono in grado di stare sul mercato.

Conseguentemente, mi domando se il piano di ristrutturazione previsto nel 1983 sia ancora valido e se metta i nostri cantieri nella condizione di reggere, dopo il 31 dicembre 1993, la concorrenza a livello europeo.

Fino ad oggi la nostra cantieristica ha avuto una funzione assistenziale, richiesta

dai sindacati e dalle forze politiche (compresa quella di cui faccio parte). Attualmente, però, questa funzione assistenziale non è più sostenibile, in quanto è necessario confrontarsi con la concorrenza esistente a livello europeo e mondiale.

Mi domando, pertanto, se oggi i nostri cantieri siano in grado di sostenere tale concorrenza e se il processo di ristrutturazione in atto possa soddisfare tale condizione. In proposito, vorrei ricordare che la V e la VI direttiva della CEE hanno stanziato centinaia di miliardi a favore della cantieristica. Tuttavia, il piano di ristrutturazione non va avanti o almeno procede in maniera a mio avviso insoddisfacente. Comunque, vorrei acquisire al riguardo l'opinione dei nostri ospiti.

Attualmente, dopo una lunga battaglia parlamentare, abbiamo ottenuto anche i prepensionamenti che consentiranno di alleggerire gli organici riducendo l'incidenza del costo del lavoro sul fatturato.

Per quanto riguarda questo aspetto particolare, vorrei chiedere ai rappresentanti sindacali come sia possibile che un'azienda come la Fincantieri (mi riferisco alla principale industria cantieristica italiana, ma non si devono dimenticare i cantieri privati) risenta di un'incidenza del costo del lavoro superiore al 40 per cento del fatturato. Basti pensare che nelle altre industrie private il costo del lavoro non raggiunge il 20 per cento del fatturato, oscillando tra il 16 e il 18 per cento.

Evidentemente, c'è qualcosa che non va nella stessa struttura della Fincantieri, che probabilmente è eccessivamente rigida e burocratica nonché abituata alle sovvenzioni e all'assistenzialismo. Se questa è la situazione, è necessario correre rapidamente ai ripari. Ciò rappresenta un dovere anche per i sindacati, in quanto si deve garantire innanzitutto l'occupazione.

Da parte mia, conosco alcuni cantieri (certamente i nostri ospiti li hanno ben presenti) che non sono assolutamente al passo con i tempi e nei quali non si effettuano investimenti. Basti pensare, per esempio, al cantiere di Sestri Ponente.

Tra l'altro, sono state realizzate alcune piattaforme tecnologicamente molto avanzate, in relazione alle quali, tuttavia, la Fincantieri ha subito una grave perdita. Per esempio, la piattaforma Micoperi ha causato un enorme « buco » valutabile nell'ordine dei cento miliardi. Per quanto riguarda invece la piattaforma Sana, in corso di realizzazione, vi sono già tutti i presupposti perché essa venga superata.

Evidentemente, quindi, qualcosa non funziona nella struttura della Fincantieri. In particolare, mi domando come vengono stipulati questi contratti. Al riguardo, comprendo l'esigenza di garantire il lavoro, ma determinati contratti non si possono concludere in quanto non soddisfano neanche quella finalità; infatti, se un cantiere opera con pesanti passivi è costretto a chiudere. È necessario quindi procedere in modo diverso, anche perché oggi si avverte l'esigenza di altri tipi di costruzioni navali.

In proposito, è noto che la Fincantieri non è stata in grado di far fronte al fabbisogno delle imprese armatoriali nazionali, tra cui le compagnie legate alla Finmare. Quest'ultima, quindi, è stata costretta a rivolgersi a cantieri esteri.

Di fronte a tale situazione, mi domando se non fosse preferibile procedere a realizzazioni diverse dalle piattaforme alle quali ho fatto riferimento e che hanno causato ingenti perdite. Si sarebbero potute realizzare, per esempio, quelle navi cabotiere che attualmente sono state commissionate a cantieri olandesi. Pertanto, il modo stesso in cui si procede alle commesse e si firmano gli ordini non può non essere sottoposto a forti critiche, anche perché l'attuale gruppo manageriale si è adagiato sui sovvenzionamenti dello Stato.

Si pone, inoltre, la questione delle navi commissionate dall'Iraq, che incidono sul bilancio della Fincantieri per 140 miliardi, cifra computata in base all'argomentazione secondo cui, se si fosse proceduto alla vendita delle suddette navi, si sarebbe ricavata una somma che, depositata in banca, frutterebbe interessi per 140 miliardi. Questo è

il modo in cui tale perdita viene valutata nel bilancio della Fincantieri. Nei 140 miliardi, quindi, non rientrano assolutamente i costi di gestione.

D'altro canto, lo stesso bilancio della Fincantieri ha subito, negli ultimi quattro anni, perdite sempre crescenti che quindi non sono imputabili ai suddetti 140 miliardi. Infatti, dal bilancio riferito al 1990 risulta una perdita di 287 miliardi, mentre quattro anni prima il passivo era di circa 87 miliardi, nonostante che i 140 miliardi in questione continuino ad incidere nella stessa misura. Evidentemente si pongono problemi a livello strutturale, nonostante i contributi dello Stato. Basti pensare che ogni anno nella relazione dell'IRI si legge che alla fine del triennio si procederà al ripiano, mentre regolarmente abbiamo constatato un aumento del disavanzo.

Si tratta certamente di un fatto preoccupante, anche perché la Fincantieri non può pretendere di ricevere i contributi previsti dalla CEE e successivamente ottenere un ripiano del disavanzo di bilancio. In tal modo, infatti, essa usufruirebbe di un contributo per due volte.

Tutto ciò non durerà a lungo e se si somma il fatto che i contributi stanno diminuendo, la situazione di Fincantieri comincia a diventare davvero preoccupante.

Si invocano da più parti le privatizzazioni; taluni sostengono che i privati agirebbero in maniera più manageriale rispetto all'attuale gruppo dirigente. Però, non mi farei eccessive illusioni, anche perché acquisire il controllo di strutture in tali disastrose condizioni economiche non è affatto uno scherzo.

Per quanto riguarda il settore mercantile, sembra che il cantiere di Livorno possa essere privatizzato, perché esisterebbe un piano di quello stesso imprenditore privato che opera anche a Viareggio. Vorrei capire che intenzioni ha questo imprenditore: i sindacati ne sanno qualcosa? Chiuderà il porto di Viareggio e potenzierà quello di Livorno? In questo caso, non mi sembra che la comunità nazionale ne avrebbe un grande beneficio.

Per quanto riguarda la stato in cui versano altri cantieri mercantili, quello di Sestri Ponente, uno dei più grandi d'Italia, se non si effettueranno investimenti per ammodernarne le strutture e le tecnologie, nonché per potenziare il personale e la ricerca, sarà costretto a chiudere, così come altri cantieri.

In merito al settore delle riparazioni navali, pare sia a buon punto l'acquisizione del cantiere di Napoli. Cosa si pensa di fare anche in questo settore? A mio avviso, bisognerebbe incalzare più da vicino la Fincantieri. Per esempio, non ho ben capito in base a quali criteri essa abbia elaborato il piano dei prepensionamenti, che mi risulta siano stati concentrati nelle divisioni mercantili (per quasi due terzi), mentre soltanto un terzo di prepensionamenti sarebbe previsto nelle riparazioni navali e la quota rimanente nel settore militare. Vorrei sapere se sono previsti passaggi di personale dalle riparazioni navali al mercantile, altrimenti non si capisce in base a quale criterio sia stato predisposto il piano dei prepensionamenti, la cui ripartizione nei vari settori avrebbe dovuto essere invertita, concentrandone la maggior parte nelle riparazioni navali. Sarebbe opportuno che anche a questo proposito i sindacati fornissero un chiarimento.

Una piccola quota di prepensionamenti è riservata al settore militare, ma si tratta di cantieri già abbastanza ridotti all'osso, per cui non credo vi sia bisogno di ulteriori riduzioni: piuttosto, dobbiamo decidere se si vogliono tenere in piedi oppure no. È vero che il nuovo modello di difesa non è ancora pronto ed il suo completamento richiederà ancora del tempo, tenendo conto del quadro internazionale che si modifica di giorno in giorno, del ruolo della NATO e dei problemi dell'integrazione delle forze armate europee. Intanto, però, qualcosa si deve e si può fare.

Avevamo chiesto una diversificazione produttiva, nel senso che le tecnologie del settore militare potessero avere ricadute sul civile, con particolare riferimento ai traghetti veloci. Da questo punto di vista,

però, la Fincantieri è completamente sorda. Vorrei chiedere ai rappresentanti sindacali se ritengono valido o meno il progetto dei traghetti veloci. Dai dati in nostro possesso, risulta che nel Mediterraneo vi sarà, nei prossimi anni, un'invasione di traghetti veloci di imprese svedesi o inglesi, che si stanno attrezzando e che hanno già ordinato le navi per fare il cabotaggio (che sarà liberalizzato dal 1993) con queste navi tra il nostro paese ed il resto del Mediterraneo. Sembra che questo sia un mercato con buone prospettive per il futuro, soprattutto nel Mediterraneo dove i tragitti sono sufficientemente brevi. Cosa ne pensano i sindacati? Se questa prospettiva ha fondamento, perché Fincantieri non si è impegnata in tal senso? Si intende forse affidare il settore ai privati? Non sarebbe da escludere questa ipotesi, purché lo si dica chiaramente.

Al di là di questa linea complementare della cantieristica militare, vi è un'esigenza immediata legata alla difesa del mare. Mi riferisco ai pattugliatori, mezzi navali a metà tra il civile ed il militare, che consentirebbero un'efficace opera di monitoraggio per la difesa dall'inquinamento e il controllo della navigazione nelle acque di interesse economico nazionale, cioè fino a duecento miglia dalla costa. Di questi pattugliatori c'è bisogno subito, senza attendere il nuovo modello di difesa. Sono necessari, su rotte che vedono il passaggio di migliaia di navi e di petroliere che scaricano in mare, per controllare un traffico sempre più intenso con il rischio di incidenti non sempre resi noti, ma che lasciano tracce in termini di inquinamento e di danni all'ambiente. Tra l'altro, una linea di pattugliatori è prevista nella legge per la difesa del mare che è già in vigore. Essi consentirebbero di dare una boccata d'ossigeno per affrontare l'emergenza in attesa del nuovo modello di difesa. In proposito, vorrei conoscere l'opinione dei sindacati.

CESCO GIULIO BAGHINO. Nella loro relazione i rappresentanti sindacali hanno accennato giustamente al costo-nave,

mentre nella precedente audizione, gli armatori hanno lamentato gli elevati costi di gestione, imputandoli in particolare al fisco ed al personale. Mi sembra che voi poniate l'accento, invece, sui costi di costruzione. Noi disponiamo di cantieri modernissimi: la settimana scorsa abbiamo ascoltato la Fincantieri che ha garantito la presenza di strumentazioni e strutture al di sopra di tutte quelle esistenti in Europa e, per due apparecchi, addirittura nel mondo. Quindi, come può essere risolto il problema della competitività? Da che cosa dipende?

Vi è poi il problema della volontà esistente di...

MARIO CHELLA. Non ci è stato detto che le turbine del Destriero sono state comprate negli Stati Uniti.

CESCO GIULIO BAGHINO. Per quanto riguarda la dismissione delle riparazioni, ho ascoltato a Genova gli addetti a tale attività i quali hanno sostenuto che la dismissione non è del tutto indispensabile. Essi vantano le possibilità esistenti ed affermano che, per quanto li riguarda, stanno soltanto attuando il piano di ristrutturazione varato cinque anni fa, attribuendo quindi tutta la responsabilità della dismissione al fatto che tale provvedimento sia stato a suo tempo inserito in quel piano. Può essere utile per il nostro lavoro, allora, sapere se l'impostazione sindacale sia diversa.

Considerate le mie richieste una sorta di *post scriptum* all'intervento del collega Chella, che ha praticamente esaurito l'intero argomento.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Vorrei soltanto ricevere una spiegazione circa la competitività del settore riparazioni: mentre, infatti, i privati riescono ad essere competitivi, la parte pubblica non ci riesce. Per giustificare tale fenomeno è stata portata l'argomentazione secondo cui, essendo il pubblico una struttura complessa, ha costi generali che ne determinano la scarsa competitività. Di solito, però, si segue il ragionamento

inverso, nel senso che si ricorre a concentrazioni, fusioni, accorpamenti, proprio per creare strutture di dimensioni tali da attivare sinergie, mobilità e così via. Quindi, la motivazione che è stata addotta mi sembra un po' debole e bisognerebbe cercare di approfondire la questione. Non vorrei, infatti, che rispetto ad inefficienze, ritardi e sperperi ci fosse un clima complessivo di tolleranza e che questo si trovasse all'origine delle difficoltà nella competizione. La scarsa competitività del settore pubblico non è una condanna divina, bensì il risultato del lavoro degli uomini; non esiste un dogma che affermi l'assoluta superiorità del pubblico sul privato o viceversa, ma tutto dipende da come concretamente vengono gestite le aziende. Nutro, ripeto, il timore-sospetto che nei confronti delle inefficienze vi sia un clima di tolleranza che genera i risultati negativi.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai nostri ospiti per la replica, desidero porre a mia volta alcune questioni.

Il collega Chella ha citato il caso del cantiere navale di Livorno e poiché provengo da quella città io ho seguito tutta la partita del rapporto Fincantieri-SEC di Viareggio. Conosciamo, attraverso indiscrezioni o interviste che il proprietario della SEC, Pozzo, rilascia ai giornali, lo stato di avanzamento delle trattative; sapevamo che vi era stato un incontro tra la Fincantieri ed i sindacati nazionali ed io so che non vi è stato un analogo incontro con i rappresentanti della SEC, quindi vorrei qualche notizia in proposito.

In merito alla questione del rifinanziamento della legge n. 234 del 1989, di cui si sta discutendo, abbiamo già ascoltato gli esponenti della Fincantieri e della Confitarma e ciascuno, ovviamente, ha sottolineato l'aspetto che più lo interessa: la Fincantieri ha posto l'accento sul finanziamento ai cantieri e quindi sulla questione dell'occupazione, del carico di lavoro e così via; la Confitarma, invece, ha sottolineato maggiormente gli aspetti riguardanti le navi, che ovviamente rien-

trano in un ciclo che va dalla costruzione alla gestione, investendo quindi il problema del personale, dei marittimi e così via. Poiché la Confitarma rappresenta gli armatori privati, ha naturalmente un particolare interesse, che ha apertamente dichiarato in questa sede, a vedere diretti anche a questo settore i finanziamenti provenienti dalla legge. La Fincantieri, quindi, ha chiesto sostegni per la costruzione e la Confitarma per le commissioni di costruzione e per i costi di gestione delle navi, che sono molti alti.

Come diceva poc'anzi il collega Menzietti, il rapporto tra pubblico e privato va visto con molta obiettività e serenità, perché non è detto che tutto ciò che è pubblico debba essere condannato a subire una valutazione negativa, né può essere per principio positiva la valutazione riguardante il privato.

Sappiamo che la Fincantieri sta portando avanti un processo di dismissione del settore riparazioni in alcuni cantieri - Taranto, Napoli, Genova e Venezia - e sta conducendo una determinata operazione con il cantiere di Livorno, che è un cantiere misto il quale ha sempre basato su questa capacità di intreccio tra la costruzione e la riparazione il suo mantenimento ad un livello non deficitario. Conosco i bilanci del cantiere navale di Livorno da diversi anni (ossia da quando sono stati nominati gli ultimi quattro direttori) e so che non sono mai stati in rosso neppure per una lira. Come si spiega, allora, questa operazione di dismissione? Inoltre, a me risulta - non so se risulti anche a voi - che Pozzo ha redatto un piano, di cui ho copia, concernente le prospettive dei cantieri SEC-Benetti (perché ha acquisito anche i cantieri Benetti), mentre non vi è alcun progetto scritto riguardante il cantiere navale di Livorno. Fino ad oggi, per lo meno, anche i sindacati locali (FIOM, FIM e UILM) hanno ricevuto dichiarazioni, ma non atti concreti. Vorrei sapere se a voi risulti qualcosa di più.

FRANCO ALOIA, Segretario nazionale della FIM-CISL. Desidero innanzitutto rin-

graziare la Commissione per averci invitato alla presente audizione.

Temo di non essere in grado di rispondere alle varie domande seguendo l'ordine in cui sono state poste, pertanto tenterò di riepilogare gli argomenti esponendo gli elementi di cui sono a conoscenza.

Anche per un doveroso riguardo nei confronti del presidente, inizierò a rispondere affrontando la questione del cantiere navale di Livorno, inserendola però in un contesto di carattere generale. È infatti possibile comprendere la questione di Livorno soltanto se si ha chiaro il disegno complessivo: noi stessi stentiamo a capire tale situazione proprio perché non ci è stato ancora fornito lo schema complessivo. In merito a tale questione abbiamo richiesto una riunione dell'organismo previsto dal protocollo IRI-sindacati.

Tale riunione, avvenuta due settimane fa, ha dato origine alla nostra richiesta — cioè da parte di CGIL, CISL e UIL confederali e di FIM, FIOM e UILM nazionali — di incontro alla presidenza dell'IRI, proprio per chiedere, a partire dalla questione di Livorno, quale sia il progetto complessivo. Siamo infatti fermi a quanto abbiamo concordato nel 1988. La scelta operata da noi e dalla Fincantieri può essere contestata o condivisa, ma era stata compiuta di comune accordo, quindi in qualche modo apprezzata da tutte le parti; in base a tale scelta, tutti i cantieri della Fincantieri dovevano restare unità produttive, non solo per garantire la dimensione complessiva della Fincantieri, e quindi collocarla sul mercato e nella competizione con una dimensione rilevante, ma anche perché la Fincantieri ha i suoi cantieri in contesti territoriali che presentano già rilevanti problemi di natura sociale. Pertanto la scelta di tenere aperti tutti i cantieri rispondeva in quel momento ad una esigenza di natura industriale e produttiva, nonché di natura sociale.

La scelta è stata effettuata nel 1988. Nel 1990, circa un anno fa, la Fincantieri ci ha comunicato l'intenzione di dismettere quattro cantieri di riparazione na-

vale, quelli che sono stati qui richiamati: Taranto, Napoli, Genova, Venezia. Di fronte a quell'annuncio, il sindacato ha sostenuto una posizione che io sintetizzerei in questo modo: vi è un accordo che parte da un'analisi di natura industriale e sociale, perché questi cantieri restino aperti. Noi quindi non diamo il nostro consenso alla pregiudiziale dismissione dei cantieri, ma restiamo fermi, ancorati alla scelta che abbiamo compiuto insieme nel 1988 e che ha dato origine a tutte le iniziative di natura sia sindacale sia legislativa (prepensionamenti) per poter portare la cantieristica pubblica ad un livello di efficienza complessiva. Restiamo fermi a quell'accordo ma, di fronte ad ipotesi industriali alternative a quelle esistenti, che non siano la pura e semplice dismissione, siamo in condizioni di esaminare le eventuali controproposte che la Fincantieri intende farci, affidando alle nostre strutture e ai lavoratori dei cantieri interessati dalle dismissioni il singolo giudizio sulle iniziative che la Fincantieri ci propone nelle varie realtà.

Sulla base di questa impostazione è stata realizzata quasi completamente la dismissione del cantiere di Taranto e si sta discutendo a Napoli (e domani avrà luogo un incontro che ritengo importante e decisivo per sapere se esista la condizione per il passaggio ad una cordata privata del cantiere e dei bacini di Napoli); sempre su questa base, siamo disponibili ad esaminare non pregiudizialmente le eventuali proposte riguardanti Genova ed il cantiere navale di Venezia. Ma quasi casualmente ci è stato dato nel corso della trattativa un annuncio a sorpresa; « annuncio » è un termine sbagliato: mi riferisco alla risposta ad una domanda posta da un delegato sindacale di Livorno. La Fincantieri ha affermato che vi era una proposta di un privato e che loro si limitavano a prenderla in considerazione.

Sulla base di quella indicazione data dalla Fincantieri, noi abbiamo chiesto il protocollo IRI, all'interno del quale svolgiamo un'osservazione di fondo. Non condividiamo ma, in qualche modo, pos-

siamo comprendere le ragioni che inducono la Fincantieri a dismettere le riparazioni navali perché considerate non gestibili da una grande struttura pubblica (mi soffermerò poi su questo aspetto, che tocca una delle questioni sollevate dagli onorevoli Baghino e Chella); tuttavia la vendita di Livorno, anche se non cercata ma semplicemente accettata dalla Fincantieri, cambia il quadro strategico nel quale si pone la Fincantieri stessa.

Siamo allora in presenza di una domanda che ci siamo posti e ci poniamo, alla quale non siamo ancora in condizioni di dare una risposta perché aspettiamo l'incontro con l'IRI e successivamente con i ministri interessati; la domanda è se la vicenda di Livorno debba essere considerata come un punto isolato, un'eccezione nell'ambito di una strategia, o se sia il primo pezzo di una strategia che cambia i riferimenti sui quali abbiamo basato gli accordi del 1988. La Fincantieri ci dice che è valida la prima ipotesi, cioè che si tratta di una cosa del tutto occasionale, eccezionale, legata ad una *avance* di questo imprenditore privato. La risposta a questo livello non ci convince, tanto che, come federazioni nazionali, non abbiamo proposto alcun consenso all'operazione se non con la formula dubitativa delle nostre strutture territoriali e del consiglio di fabbrica, vale a dire dei lavoratori interessati.

Farei tuttavia un ulteriore approfondimento, perché sono state citate, soprattutto dall'onorevole Chella, alcune questioni. Credo che dovremo partire da alcune di esse per capire cosa ci aspetta, qual è la prospettiva della cantieristica italiana. Per sintetizzare, direi che il nostro punto di forza, ma anche il nostro punto di debolezza, è rappresentato dal fatto che la struttura cantieristica italiana è formata o da piccoli cantieri flessibili, ma senza grande capacità finanziaria alle spalle, oppure da un grande cantiere che ha le dimensioni internazionali per muoversi sui mercati ma non ha la flessibilità gestionale per produrre a costi competitivi.

È una situazione imm modificabile? No, è modificabile e noi, anzi, lavoriamo in questa direzione. L'accordo cui il sindacato è pervenuto nel 1988 è una chiara indicazione di come noi siamo fiduciosi in ordine al fatto che interventi mirati, che coinvolgano la struttura, la gestione, la stessa capacità di utilizzo delle maestranze in termini più flessibili e, *in primis*, la capacità finanziaria di muoversi sui mercati, siano un campo sul quale si può intervenire. La cantieristica italiana è in condizioni di vincere la sfida.

Che cos'è che ci dà questa prospettiva, questa possibilità di speranza? Non una scelta ideale o ideologica, ma una constatazione di fatti che io descriverei come segue: a livello europeo, i cantieri di riferimento per la determinazione delle percentuali di contributo fissate annualmente dalla Comunità (mi riferisco, in particolare alla VII direttiva), cioè i cantieri campione considerati al fine di definire la differenza rispetto al sud-est asiatico, sono quelli danesi; ciò vale per tutte e cinque le classi di navi assunte come punto di riferimento dalla direttiva comunitaria. In sostanza, si tratta dei cantieri operanti in un paese dove si registra un elevato costo del lavoro e dove i livelli di benessere, di consumo e, quindi, di sollecitazione sindacale alla distribuzione della ricchezza, sono molto alti. Pertanto, quasi con sorpresa, constatiamo come i rischi di competitività ci derivino non dai paesi più poveri, nei quali la manodopera costa poco ed il contenimento del costo del lavoro potrebbe risultare la carta vincente, ma dai paesi in cui si registra una grande flessibilità organizzativa ed una forte dimensione finanziaria, che sembrano rappresentare i due elementi vincenti sui quali poter contare.

Dal punto di vista sindacale, le conseguenze che ne derivano sono rappresentate da una ulteriore disponibilità a discutere delle possibili maggiori efficienze da realizzare nei cantieri. Il nostro paese costruisce navi ottime e bellissime; ma ciò non basta perché è necessario che

queste ultime vengano prodotte a costi più bassi. Abbiamo garantito la nostra disponibilità ad abbattere ulteriormente i costi attraverso l'aumento della produttività; tuttavia, il solo incremento della produttività realizzato in termini umani, cioè di risparmio di forza-lavoro e di personale, non è sufficiente.

PRESIDENTE. Questo sta già accadendo.

FRANCO ALOIA, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Sì, tanto che dal 1988 ad oggi si è registrato un aumento della produttività superiore al 35 per cento. Siamo disponibili a discutere per garantire un ulteriore aumento della produttività del 20 per cento, sulla base di un accordo attualmente in discussione, anche se ci rendiamo conto che non sarebbe sufficiente.

Sarebbe davvero un disastro se Fincantieri ritenesse di recuperare la propria capacità competitiva agendo esclusivamente sul costo del lavoro, cioè sull'aumento di produttività dei lavoratori. Si tratta, infatti, di uno dei criteri possibili, che può ancora fruire di margini di miglioramento, ma non di uno strumento che possa consentire un miglioramento sufficiente ad assicurare competitività a Fincantieri in determinate fasce di mercato.

Le attività di riparazione navale si differenziano da quelle di costruzione, perché nelle prime il costo della mano d'opera incide maggiormente. Inoltre, nella riparazione navale non sono previsti né contributi comunitari né « tetti di costruzione », che rappresentano l'altro termine di riferimento indicato a livello comunitario. Dal momento che questi due elementi non incidono, e che il costo del lavoro ha una valenza maggiore, non a caso si riscontra che nell'attività di costruzione i campioni in Europa sono i danesi (appartenenti ad un paese ricco e ad elevato costo del lavoro), mentre nel settore delle riparazioni i campioni europei sono i maltesi, nonostante non facciano parte della Comunità (ho già detto

in precedenza che la Comunità non prevede contributi per le riparazioni). I maltesi, in sostanza, realizzano nell'area del Mediterraneo la maggiore raccolta di richieste per riparazioni navali. È necessario, pertanto, operare una distinzione tra attività di riparazione ed attività di costruzione.

L'onorevole Chella sosteneva che il pubblico è più complesso e proprio per questo dovrebbe comportare costi minori. Non condivido tale valutazione, perché bisogna riconoscere che nella riparazione, dove esiste un livello di poliprofessionalità dei lavoratori (cioè dove un lavoratore deve essere capace di fare di tutto: il metalmeccanico, il falegname, l'idraulico, l'elettricista, l'impiantista, e deve intervenire su qualsiasi parte della nave adattando le proprie conoscenze alle riparazioni da effettuare), sono riscontrabili elementi di grandissima flessibilità, una polivalenza molto accentuata dei lavoratori e, quindi, un'incidenza del costo del lavoro di molto superiore a quella che si registra nell'attività di costruzione (dove invece il lavoro è programmabile, la ripartizione del lavoro prevedibile e, quindi, in qualche modo l'attività può essere affidata a figure professionali maggiormente definite).

È chiaro, tuttavia, che con l'operazione di dismissione delle riparazioni navali della Fincantieri (a meno che non si agevoli un forte snellimento della struttura centrale) si rischia di accrescere il divario, perché a fronte della dismissione di cantieri di riparazione, o si produce una riduzione più che progressiva nello snellimento della « testa » di Fincantieri, oppure vi sarà un peso ancora maggiore dei costi della gestione del « centro » di Fincantieri (che ha assorbito molte competenze periferiche), che si scaricherà sui costi di tutti i cantieri.

Credo che vada sottolineata onestamente un'altra cosa, cioè che la storia di Fincantieri e quella della piccola cantieristica nel nostro paese è una storia determinata dalle nostre scelte; non è certo un « fungo » nato all'improvviso nel « bosco », ma è il frutto delle scelte

operate in passato da tutti noi: sindacati, parti coinvolte e centri istituzionali e politici. Non è un caso, infatti, che Fincantieri abbia ereditato tutti i fallimenti della cantieristica italiana.

L'onorevole Chella ha espresso un concetto che, se pur legittimamente proponibile da un membro parlamentare, non può essere assolutamente condiviso, dal momento che non coincide con la posizione sindacale. Infatti, non siamo noi a scegliere i gruppi dirigenti, né siamo in condizione di influire su tali scelte (questo vale non solo per Fincantieri, ma per tutto il sistema a partecipazione statale): o si accetta che il sistema a partecipazione statale segua precise regole nell'individuazione dei gruppi dirigenti (e, se tali regole non vanno bene, ci pensi il Parlamento a modificarle!), oppure il sindacato, che trova già nelle aziende pubbliche certi dirigenti, non può diventare la *longa manus* delle polemiche sollevate in ordine ai fallimenti delle aziende a partecipazione statale. Noi ci « beviamo » i dirigenti che Dio ci manda, così come nel privato ci « prendiamo » gli industriali che abbiamo.

LUIGI MAZZONE, *Segretario nazionale della FIOM-CGIL*. Fino a quando non potremo dire la nostra!

FRANCO ALOIA, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Certo, anche se dove ciò si è verificato non sempre si sono registrati grandi successi, come è accaduto, per esempio, nei cantieri navali di Danzica, dove il sindacato ha proceduto alla scelta dei dirigenti. Recandomi recentemente a Danzica ho letto sui giornali avvisi del seguente tenore: « Consiglio di fabbrica cerca capo-cantiere »; ringraziando Dio, non siamo a questi livelli!

Si tratta di un settore nel quale bisogna tarare attentamente le valutazioni. Nella cantieristica abbiamo una duplice possibilità: o riusciamo a farcela, oppure andremo incontro ad un grande fallimento. La possibilità di farcela – vorrei porre l'accento su quello che considero un problema principale e prioritario –

dipende da una valutazione fondamentale. In sostanza, se si volesse studiare la condizione attuale della cantieristica a livello mondiale, si individuerrebbe un elemento decisivo, così come ho avuto modo di dire poco fa. Tale elemento è rappresentato dalla finanza e dalla flessibilità, fattori che hanno determinato il successo dei giapponesi, che non a caso hanno di fatto determinato la chiusura dei cantieri americani, tanto che, ad eccezione di alcuni impianti militari, negli Stati Uniti non vi è più alcun cantiere. Va considerato, tuttavia, un elemento ancor più fondamentale (che è quello che assicura il successo dei danesi), cioè l'aspetto finanziario, la grande dimensione finanziaria. Girando per il mondo, abbiamo scoperto che non è sufficiente un imprenditore-cantierista, cioè non è sufficiente la forza finanziaria del cantierista che deve costruire e vendere le navi. I grandi successi dei giapponesi, ma anche i relativi grandi successi danesi, lo dimostrano. Basti pensare che il cantiere campione danese è di proprietà di un armatore-imprenditore-industriale-finanziere danese che ha investito nel cantiere il 5 per cento del suo fatturato annuo, cioè un parte minima della sua disponibilità finanziaria.

MARIO CHELLA. Lo stesso avviene nei cantieri giapponesi.

FRANCO ALOIA, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Sì, lo stesso avviene in Giappone.

Desidero comunque evidenziare che Fincantieri ha un grandissimo punto di forza: è in un sistema, come quello IRI, che non comprende soltanto la cantieristica. Se questa realtà viene trasformata in una politica che ha nel cantiere un terminale produttivo, si ottiene un elemento di grande forza: vi deve essere, però, una scelta di indirizzo di natura politica.

In secondo luogo, con riferimento ai contributi, va precisato che la legge n. 234 fa riferimento alla VI, e non alla VII, direttiva comunitaria. I contributi non

sono arrivati e non so se siano stati deliberati: se venissero deliberati, la cantieristica italiana verrebbe posta nelle condizioni di ricevere i contributi che gli altri paesi europei hanno ricevuto. Il Parlamento italiano non farebbe quindi un regalo alla cantieristica italiana, come non sarebbero un regalo per i cantieristi italiani i prepensionamenti arrivati con due anni di ritardo rispetto a quanto è avvenuto per i francesi e i tedeschi. Questi ultimi stanno gestendo i 50 mila addetti dei cantieri che hanno ricevuto « in dono » dalla ex Germania orientale e lo stanno facendo con strumenti eccezionali decisi nel giro di un anno.

Allo stesso tempo, dobbiamo tenere presenti i limiti della cantieristica italiana: in primo luogo, il tetto fissato dalla Comunità, 220 mila tonnellate annue di stazza lorda compensata, che spiega perché, di fronte ad un accavallarsi di ordini arrivati in Fincantieri, non vi siano, per esempio, gli ordini degli armatori italiani.

Attenzione, però! La Fincantieri, oltre agli insuccessi che poi ricorderò, ha conseguito due successi: uno sul piano degli ordini nel mercantile, l'altro in campo internazionale. Per quanto riguarda il primo, ricordo che l'accordo del 1988 era intervenuto in una situazione di vuoto di ordini nel mercantile e nelle riparazioni, poiché erano garantiti soltanto il militare e un'altra divisione. Nel settore mercantile, Fincantieri ha dunque registrato un successo commerciale: il fatto che sia *leader* mondiale per i passeggeri non va sottovalutato. A tale successo di ordine commerciale, in alcuni settori, prevalentemente in alcuni cantieri del mercantile ed in alcuni stabilimenti di altre divisioni, corrisponde un indubbio avanzamento industriale, cioè una maggiore capacità organizzativa. Mi riferisco, per esempio, ai cantieri di Monfalcone, Ancona e Livorno, i cui risultati positivi sono misurabili in termini di bilancio consuntivo: per tale motivo, la vendita del cantiere di Livorno è preoccupante.

L'altro aspetto positivo da ricordare per Fincantieri è il seguente: l'aver ac-

cennato ad una politica internazionale di integrazione a livello europeo. Mi riferisco all'acquisizione di una forte partecipazione in un'azienda tedesca nel settore dei motori, che tuttavia, a mio avviso, pone un grande problema finanziario, poiché il fatto di essere la seconda azienda mondiale di produzione di motori diesel, insieme ad un grande vanto, comporta forti oneri finanziari: pensiamo, per esempio, a quanto può costare la progettazione di motori, anche se la Fincantieri ha soltanto il 42 per cento del pacchetto azionario, per cui i tedeschi dovranno concorrere per circa il 50 per cento in tutti i finanziamenti.

I punti di debolezza della Fincantieri sono tutti quelli collegati alla mano pubblica, *in primis* con riferimento al settore militare. Se è vero, infatti, che abbiamo due cantieri vuoti, è altrettanto vero che qualcuno di noi potrebbe far balenare un'idea. Lo diciamo con tranquillità: se vi è un fallimento della politica nella costruzione per il militare, anche il sindacato sarà costretto ad indicare per i cantieri *ex* militari coperture di carico di lavoro dal mercantile, anche se è chiaro a tutti noi che destinare i due cantieri militari a costruzioni mercantili significa, a fronte del tetto comunitario di 220 mila tonnellate annua di stazza lorda compensata una riduzione dei carichi di lavoro ...

MARIO CHELLA. Questo tetto non esiste più; esiste quello del 13 per cento, mentre non vi è più il tetto produttivo, che infatti abbiamo sfondato.

FRANCO ALOIA, *Segretario della FIM-CISL*. No, il tetto cui si riferisce l'onorevole Chella è per la contribuzione. Si può sfondare in tanti modi « all'italiana », cioè facendo finta che non esiste un'indicazione europea ...

MARIO CHELLA. L'indicazione europea è quella del tetto del 13 per cento.

FRANCO ALOIA, *Segretario della FIM-CISL*. Il tetto del 13 per cento è relativo

ai contributi per la costruzione: ciò significa che quanto costruito fuori del tetto non gode del contributo, anche se ognuno è libero di decidere se produrre.

MARIO CHELLA. Non è così.

GIOVANNI CONTENUTO, *Segretario nazionale della UILM*. I due cantieri militari sono fuori da questo ragionamento.

FRANCO ALOIA, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Evidentemente, le mie informazioni differiscono da quelle dell'onorevole Chella, ma personalmente non posso che riferire quanto attualmente mi consta.

Un altro elemento da considerare è che nel cantiere militare vengono utilizzate tecnologie militari, per cui è possibile costruirvi un determinato tipo di naviglio, che essendo destinato al dipartimento per il coordinamento della protezione civile, o al Ministero dell'ambiente, oppure a quello delle finanze, ha comunque bisogno del finanziamento pubblico. Quest'ultimo può essere a carico del Ministero della difesa o di un altro ministero, ma è comunque collocato nell'ambito del bilancio statale.

Per quanto riguarda le navi veloci di superficie, la mia opinione è che esse non assicurino un grande successo sul piano psicologico: l'idea di viaggiare per mare a forti velocità non è così attraente. Chi ha coperto anche soltanto il tragitto Napoli-Ischia, o Napoli-Capri, con mare leggermente mosso sa che la velocità crea qualche problema. Per le velocità di cui si parla nell'ambito del trasporto veloce per grandi traghetti, che dovrebbero trasportare non soltanto l'appassionato di mare e di velocità ma anche famiglie, deve essere sicuramente superato un impatto iniziale non positivo.

Lascio tuttavia le relative valutazioni alle indagini di mercato e riferisco soltanto l'impressione personale che non esista una grande domanda di traghetti veloci. Vi è piuttosto una grande domanda di traghetti: si potrebbe richiamare in proposito un paragone con il

settore ferroviario, sottolineando la differenza fra i treni ad alta velocità e la velocizzazione delle linee. Quello che si domanda è la complessiva disponibilità di navi e traghetti più veloci e di strutture a terra maggiormente ricettive, in grado di rendere più rapido l'imbarco e lo sbarco.

Tornando al settore militare, va evidenziato che si tratta di uno dei punti che può mettere in crisi, proprio sul versante finanziario, la cantieristica, o almeno la Fincantieri.

Il versante militare rappresenta un elemento di grave crisi sia per la questione dell'Iraq sia in ordine al problema dei carichi di lavoro. L'insieme di questi due problemi, soprattutto per quanto riguarda i carichi di lavoro di Riva Trigoso, del Muggiano e della linea di sommergibili di Monfalcone, può veramente mettere in crisi la Fincantieri.

GIOVANNI CONTENUTO, *Segretario nazionale della UILM*. Per quanto riguarda la questione del cantiere di Livorno, essa è già stata trattata in maniera esauriente. Tuttavia, desidero precisare che non si intravede una prospettiva soddisfacente in quanto non vi sono piani presentati dal nuovo imprenditore rispetto agli assetti industriali. Comunque, vogliamo comprendere che cosa si proponga la Fincantieri. Infatti, se dopo il cantiere di Livorno qualche imprenditore volesse acquistare quello di Ancona o qualche altro, ci si avvierebbe sulla via delle dimissioni.

Comunque, non intendiamo demonizzare le partecipazioni statali, che hanno svolto un ruolo importante per l'economia del nostro paese e possono continuare a svolgerlo a condizione che le imprese stiano sul mercato e i dirigenti agiscano come imprenditori. Naturalmente, anche il sindacato potrà fare la sua parte, come abbiamo già dimostrato nella Fincantieri, in cui stiamo concludendo un altro accordo per un ulteriore incremento della produttività.

A questo punto, comunque, vogliamo comprendere quali siano le scelte dell'IRI

e della Fincantieri dal punto di vista della riduzione dei costi di gestione, delle sinergie e dell'amministrazione.

Tuttavia, è necessario sottolineare che il cantiere di Livorno era l'unico in grado di garantire profitti anche nel settore delle riparazioni; si trattava, quindi, di un cantiere produttivo, in ordine al quale si sono sviluppati « appetiti » che vanno oltre il cantiere in quanto tale, poiché un imprenditore può essere interessato alle condizioni dell'area circostante.

In sostanza, esprimeremo una prima valutazione quando disporremo di un quadro chiaro circa il modo in cui la Fincantieri intende agire soprattutto nel settore mercantile.

In secondo luogo, nel momento in cui dovremo eventualmente accedere ad un giudizio positivo sulla dismissione del cantiere di Livorno, vogliamo approfondire quali siano l'assetto produttivo, le finalità ed il modo in cui vengono utilizzate le aree. Infatti, non intendiamo lasciare questo settore alla mercé del nuovo imprenditore, che magari si propone di effettuare una speculazione finanziaria sulle aree.

Per quanto riguarda le questioni connesse al settore militare, non intendiamo effettuare un'operazione a favore della Fincantieri. Il nostro atteggiamento, anzi, è piuttosto critico, come dimostriamo ogni volta che conduciamo una trattativa con il gruppo dirigente. Tuttavia, non possiamo in alcun modo « lavarci le mani » basandoci sull'argomentazione secondo cui, trovandoci di fronte ad un gruppo dirigente in qualche modo incapace, dobbiamo lasciare le cose come stanno.

Il problema vero è rappresentato dal fatto che crediamo ancora in questo settore, per il quale abbiamo a disposizione ancora due anni. Sarebbe anzi necessario accelerare i tempi di attuazione della VI direttiva CEE i cui contributi non sono stati ancora erogati, nonché della VII. Infatti, se i contributi arriveranno in tempo utile si potranno effettuare quelle scelte di efficienza, ra-

zionalizzazione ed innovazione tecnologica che consentiranno al settore di competere sul mercato.

Per quanto riguarda il comparto militare, indipendentemente dalle cifre in questione, ci troviamo di fronte ad un costo che toglie ulteriori risorse ad un bilancio già disastroso come quello della Fincantieri. In questo modo si finisce con il sottrarre fondi destinati agli investimenti ed allo sviluppo dell'innovazione tecnologica.

In ordine alla questione che definiamo di diversificazione sui cantieri militari, stiamo conducendo una battaglia politica con la Fincantieri; quest'ultima, dal canto suo, ha avanzato una richiesta in riferimento alla legge n. 234 in ordine alla questione dei mezzi veloci, indipendentemente dallo sviluppo che avrà il settore.

Tuttavia, non si può dimenticare che l'Italia è contraddistinta, rispetto ai *partners* europei, da un'elevata estensione delle coste; conseguentemente, lo sviluppo del trasporto marittimo è un elemento con cui dovremo necessariamente fare i conti per abbassare i costi di trasporto che nel nostro paese sono più elevati rispetto alla concorrenza europea. In tale ottica la Fincantieri è certamente attrezzata, tanto che ha presentato persino un prototipo, anche se i finanziamenti previsti dall'articolo 18 della legge n. 234 devono essere ancora deliberati. Proprio stamani, anzi, tale aspetto è stato affrontato dal comitato scientifico valutando il prototipo presentato dalla Fincantieri.

Non si può dimenticare, tra l'altro, l'esperienza maturata attraverso il *Destriero*, che rappresenta un prodotto di qualità dal punto di vista dell'immagine.

Inoltre, il presidente ha sostenuto che sia gli imprenditori (quindi la Fincantieri) sia la Confitarma cercano di ottenere finanziamenti a favore del proprio gruppo. In proposito, anche se indubbiamente l'industria navalmecanica presenta una sua caratteristica particolare, ritengo che negli ultimi anni con i finanziamenti erogati abbiamo « ingrassato » gli armatori. Pertanto, se devono essere erogati ulteriori finanziamenti, mi sembra

preferibile che essi siano destinati ad un'industria capace di offrire un prodotto di qualità a basso costo. In caso contrario, sarebbe come se lo Stato offrisse un contributo all'acquirente per comperare un'automobile della FIAT.

MARIO CHELLA. In tutti i paesi OCSE è previsto un contributo alla cantieristica in termini di credito navale. Noi quindi applichiamo quanto è previsto anche in altri paesi.

GIOVANNI CONTENTO, *Segretario nazionale della UILM*. Nel momento in cui l'OCSE affronta la questione del *dumping*, con le relative accuse nei confronti dell'Italia, dovrebbe considerare i finanziamenti indiretti che arrivano alla Corea del Nord, alla Cina e al Giappone.

Comunque, siamo consapevoli del fatto che i tempi a disposizione sono ristretti. Intendiamo, pertanto, fare la nostra parte, mentre abbiamo già chiesto alla Fincantieri e chiederemo nei prossimi giorni all'IRI fatti concreti in relazione

alla gestione della struttura, che attualmente aggrava i costi della Fincantieri. È necessario quindi intervenire sull'efficienza e sulla capacità manageriale del gruppo dirigente.

Chiediamo, inoltre, alle Commissioni parlamentari e al Governo di fare ciò che è di propria competenza per utilizzare i prossimi due anni in modo positivo, affinché nel 1994 possiamo ritrovarci in questa sede e constatare di aver svolto tutti insieme un buon lavoro.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i nostri ospiti, ricordo che le audizioni in corso di svolgimento sono finalizzate alla necessità di conoscere, nell'affrontare i provvedimenti all'esame della Commissione, il punto di vista sia dei lavoratori della cantieristica sia degli armatori.

In conclusione, ringrazio ancora i rappresentanti delle organizzazioni sindacali per aver aderito al nostro invito.

La seduta termina alle 19.