

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— VII LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SU ALCUNI SETTORI DELL'INDUSTRIA ITALIANA

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

1^a SEDUTA

GIOVEDÌ 20 LUGLIO 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 10 e <i>passim</i>	CARBONE	Pag. 15, 19
BERTONE (PCI)	18	DE FONZO	3, 12
FEDERICI (PCI)	8, 10		
POLLASTRELLI (PCI)	11, 12, 18		
ROSA, sottosegretario di Stato per la mari- na mercantile	7, 8, 14		

10ª COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

Intervengono i sottosegretari di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato Baldi e per la marina mercantile Rosa.

Intervengono inoltre, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Francesco De Fonzo, direttore generale del naviglio del Ministero della marina mercantile e il dottor Eugenio Carbone, direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

La seduta ha inizio alle ore 17,30.

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva su alcuni settori dell'industria italiana con l'audizione di rappresentanti del Ministero della marina mercantile e del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

È significativo che la nostra Commissione, la quale non abbonda in indagini conoscitive, abbia ritenuto di promuoverne alcune brevi, concise, proficue e concrete su cinque settori industriali e precisamente i settori cantieristico, siderurgico, alimentare, chimico e tessile. In questo quadro è interessante che la Commissione abbia ritenuto di dover dare la precedenza, tra le cinque indagini, a quella sulla cantieristica ed è naturale che inizi con l'audizione dei rappresentanti, a livello politico e a livello tecnico, del Ministero competente. Faccio anzi notare che mentre il più delle volte vengono convocati soltanto i Ministri, questa volta abbiamo voluto un'audizione a livello tecnico rafforzata dalla partecipazione politica. Seguirà l'audizione dei rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei rappresentanti delle categorie degli imprenditori e dei lavoratori, dell'unione nazionale cantieri e via di seguito. Il programma di questa indagine non è vasto, bensì è fatto di brevi incontri per meglio conoscere i problemi del settore, poter operare nell'ambito delle facoltà che ci sono proprie, non solo legislative ma in particolare di sindacato e di controllo e promuovere così una migliore applicazione delle leggi vigenti, nonchè, se possibile, il loro perfezionamento.

Ciò premesso, ringrazio vivamente il sottosegretario Vito Rosa e il dottor Francesco

De Fonzo per le note inviate e per la cooperazione che ci daranno a livello tecnico ai fini della formulazione dell'eventuale documento conclusivo.

D E F O N Z O . Il problema va visto anzitutto dal punto di vista della situazione mondiale della cantieristica navale, poi dal punto di vista italiano, direttamente collegato, pur con particolari circostanze, a quello mondiale. Dopo la crisi energetica si è assistito nel mondo ad una rarefazione delle commesse, particolarmente nel settore delle grandi navi cisterna, seguita da un flusso di annullamento di ordinazioni già in corso nei cantieri di tutto di mondo, per cui il trend ascensionale dell'industria delle costruzioni navali, che aveva raggiunto punte molto elevate, ha subito un brusco arresto. Questo va collegato al fatto che in molti Paesi, non nel nostro, ma in molti altri, a cominciare dal Giappone, l'aumento delle commesse navali aveva portato a frenetici sviluppi della capacità produttiva fino ad arrivare ad un tetto di capacità di produzione annua di circa 40 milioni di tonnellate, capacità che forse avrebbe potuto essere mantenuta per un certo periodo se non ci fosse stata la crisi energetica, ma che già preludeva ad un sovradimensionamento del settore. La crisi energetica ha portato ad un brusco contraccolpo, per cui la possibilità di lavoro dei cantieri mondiali nell'attuale periodo di crisi è pari al 20-25 per cento della capacità complessiva. Questo dato non deve eccessivamente spaventare per il fatto che siamo in un periodo di crisi e dobbiamo pensare a quella che sarà la possibilità di assorbimento di questa capacità economica. Qui, però, cominciano le note più dolenti perchè anche in un periodo di ripresa economica, che è stata preconizzata prima per il 1982, poi per il 1985, poi non si sa per quando, si calcola che almeno la metà di questa capacità produttiva mondiale resterebbe inutilizzata. Sorge quindi il problema, che è stato affrontato in molti Paesi, di una ristrutturazione dell'industria cantieristica in forma di ridimensionamento, in forma di chiusura di impianti, in forma di riduzione di personale e in quei Paesi si stanno

facendo programmi, per ora più programmi che realizzazioni pratiche, che comunque porteranno nel giro di qualche anno ad un certo ridimensionamento della capacità produttiva. Anche in campo comunitario, il commissario Davignon, che ha predisposto programmi in altri settori industriali, ha previsto per la cantieristica una riduzione della capacità complessiva, nell'ambito CEE, approssimativamente del 40 per cento di quella preesistente.

La situazione italiana è sostanzialmente corrispondente a quella mondiale con in più qualche elemento negativo che complica la situazione; cioè, se ad un certo punto il Giappone può pensare di eliminare sessanta, ottantamila lavoratori dalle costruzioni navali destinandoli ad altre attività, se la Svezia può pensare ad una chiusura di cantieri e recentemente, nel mese di luglio, ha annunciato che avrebbe chiuso due o tre grandi cantieri, evidentemente in Italia la situazione economica generale e in particolare quella del mercato del lavoro creano problemi che non sono di soluzione così facile come per altri Paesi. Quindi, nelle prime discussioni che si sono avute in sede di rapporto Davignon, il ministro Colombo, il sottosegretario Rosa a livello politico ed io stesso nei gruppi di lavoro tecnici abbiamo sostenuto la necessità che si dovesse parlare di una ristrutturazione dell'industria cantieristica comunitaria e quindi dei singoli Paesi, ma tenendo conto di quella che è la situazione particolare di ogni singolo Paese quando non si può incidere sull'occupazione e non si può prevedere una riduzione di impianti industriali funzionanti senza alcuna sostituzione. Il problema fondamentale, sia a livello politico che tecnico, è che se si dev'è arrivare ad una forma di ristrutturazione occorre che in sostituzione di quegli impianti da chiudere si preveda la costituzione di nuovi impianti industriali e quindi di nuovi posti di lavoro sostitutivi. In concreto, poi, cosa è successo? È successo che accanto a queste misure programmatiche di una ristrutturazione molti Paesi hanno adottato misure temporanee di sostegno della cantieristica. Il livello dei prezzi era ormai così basso, specialmente per la

concorrenza giapponese e di Paesi emergenti come Corea del sud, Singapore e Brasile, dove il costo del lavoro è minimo, che se non vi fosse stato un sostegno da parte degli Stati, i cantieri avrebbero dovuto rapidamente chiudere perchè non avrebbero trovato possibilità di commesse. Così sono state adottate misure di sostegno in Inghilterra, in Francia e in altri Paesi, così si sono adottate misure a favore dell'armamento nazionale collegandole all'obbligo di costruzione nei cantieri nazionali. In Italia si è arrivati a quel disegno di legge, divenuto legge n. 231 del 25 maggio del 1978, che tende a regolare la materia per un periodo intermedio, transitorio nell'attesa di poter giungere a decisioni di ordine politico circa la futura struttura dell'industria delle costruzioni navali. Questa legge avrà il valore che avrà perchè l'esperienza degli altri Paesi che hanno adottato simili misure ci dimostra che in realtà non basta dare contributi del 20, 30, 40 per cento per riuscire a smuovere l'iniziativa armatoriale e creare nuovo lavoro; la legge servirà più come tampone per assicurare una parte di lavoro ai cantieri e per impedire che i lavoratori dei cantieri restino completamente senza lavoro.

Da questo punto di vista probabilmente la legge n. 231 riuscirà ad ottenere dei risultati; si pone però il problema della validità di detta legge che va dal 1° aprile 1977 al 30 settembre 1978 ma è stata approvata solo quest'anno dopo un *iter* piuttosto travagliato perchè abbiamo dovuto discutere a lungo con la Commissione della CEE e anche le nostre vicende interne hanno determinato in qualche momento un ristagno. Quindi, la legge è stata praticamente approvata nel maggio e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* all'inizio del mese di giugno. Naturalmente, per il futuro, dopo il 30 settembre 1978, occorrerà una politica di sostegno dei cantieri perchè di fronte ai prezzi tanto bassi che la concorrenza internazionale continua a mantenere, sia perchè in certi Paesi i costi di produzione sono più bassi e sia perchè in questi Paesi esistono misure di sostegno, è impensabile che in Italia non si debbano adottare misure di sostegno. Queste misure di sostegno andranno naturalmente collega-

te con quelle di un piano di ristrutturazione. Come loro sanno, la legge n. 231 prevede che entro il 20 agosto il Governo deve presentare al Parlamento un piano di ristrutturazione del settore.

La commissione a livello tecnico, istituita presso il Ministero della marina mercantile con la rappresentanza di altri Ministeri e delle forze imprenditoriali e del lavoro, ha esaurito il suo compito ed ha inviato la bozza di conclusioni a livello tecnico al CIPE, che dovrà, evidentemente, trarne le basi per il vero e proprio piano di settore che dovrà essere presentato entro il 20 agosto.

Per quello che riguarda la situazione specifica dell'industria cantieristica italiana, posso dare, ora, qualche dato e qualche indicazione di carattere tecnico.

Nel mondo, ormai, per misurare la capacità di produzione dei cantieri navali si fa ricorso, abbastanza esattamente, ad un sistema nuovo, cioè al conteggio delle tonnellate di stazza compensate. Mentre un tempo si faceva di ogni erba un fascio e quindi si calcolava insieme la capacità di produzione delle grosse cisterne e delle piccole navi, ci si è resi conto, ad un certo punto, che la costruzione di una cisterna, anche di quelle più grosse che venivano fatte in passato, di 250-300 mila tonnellate, richiedeva proporzionalmente molto meno lavoro di quanto non richiedesse, per esempio, un traghetto da 10 mila tonnellate o da 5 mila tonnellate. Si è cercato, pertanto, di fare una compensazione calcolando il lavoro necessario per la produzione di ogni tonnellata di stazza a seconda delle dimensioni delle navi. È un concetto abbastanza esatto, che è stato perfezionato nel tempo e che oggi si può considerare come la misura migliore di questa capacità di produzione.

La capacità di produzione italiana, in base a questo sistema di misurazione, si può calcolare pari a circa 500 mila tonnellate di stazza compensate all'anno. La domanda di costruzione almeno per il 90 per cento è data dagli armatori nazionali, in quanto le commesse estere pervengono all'industria cantieristica italiana generalmente in circostanze particolari, quando cioè gli altri cantieri sono pieni di lavoro e i cantieri ita-

lani sono in grado di offrire termini di consegna più ravvicinati. Il 90 per cento della produzione, come ho detto, è destinato al mercato nazionale, mentre al momento attuale si calcola che, anche se esiste il programma Finmare ancora da portare a ultimazione, anche se esistono alcune iniziative da parte dell'armamento privato, non vi sia una possibilità concreta di utilizzare questa capacità al di là del 50 per cento.

Ripeto che noi non dobbiamo basarci, però, su questa ipotesi di un periodo di crisi; dobbiamo tener conto delle previsioni future di ritorno alla normalità; e in questo caso si prevede, come è detto anche nelle conclusioni della Commissione Rosa, che i cantieri italiani possano effettivamente produrre, in relazione alle commesse che ad essi verranno passate, verso il 1984-1985 una mole di 300-350 mila tonnellate di stazza compensate. Questo crea un problema, quello cioè di un esubero che vi è di circa 150-200 mila tonnellate di stazza. A ciò si è fatto fronte, in parte, grazie ad una situazione contingente quale era quella della legge navale, che ha fatto affluire ai cantieri navali la costruzione di un adeguato complesso di naviglio militare, sia anche per il fatto che questo rilancio della marina militare italiana ha portato i cantieri italiani a dedicare molta attenzione a questo settore ed ha permesso loro di conseguire un flusso piuttosto consistente di commesse militari estere. Al momento attuale si calcola che circa il 20 per cento, e forse qualcosa di più, della capacità cantieristica complessiva sia utilizzata in queste lavorazioni militari.

Per il futuro, c'è un augurio che tali commesse militari possano svolgere un ruolo ancora di rilievo; le previsioni che si possono fare è che nel giro di una decina di anni la produzione militare sarà compresa fra il 50 ed il 100 per cento di quella attuale; il che consentirebbe di considerare come definitivamente acquisito al settore delle costruzioni militari dal 10 al 20 per cento della capacità complessiva. Avremmo, quindi, da 50 a 100 mila tonnellate, prima considerate esuberanti, che troverebbero lavoro, in questo modo, attraverso le commesse militari.

10^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

Rimane un nucleo, diciamo, da 50 a 100 mila tonnellate che non avrebbe una possibilità di essere convenientemente utilizzato. Ed allora la commissione presieduta dal sottosegretario Rosa ha indicato due ipotesi di soluzione del problema del riassetto dell'industria cantieristica: da un lato, quella del mantenimento — costi quel che costi — dell'attuale capacità nella presupposizione che con un adeguato piano di sviluppo dei trasporti si possa, ad un certo punto, migliorare il flusso di commesse ai cantieri italiani; dall'altro, quella invece che si possa prevedere una riduzione di capacità valutata, appunto, fra le 50 e le 100 mila tonnellate di stazza, corrispondente in sostanza al 10-20 per cento della capacità produttiva attuale rispetto al 40 per cento che viene indicato dal rapporto Davignon.

A questo punto, devo aggiungere — vi avevo fatto un accenno all'inizio — che negli anni passati molti paesi hanno freneticamente sviluppato la loro capacità di produzione cantieristica. In Italia, invece, si è seguita una politica che la situazione attuale ci fa giudicare giustificata, perchè si è cercato di evitare la creazione di nuovi impianti. E tutte le leggi di sostegno dell'industria cantieristica dal 1963 in poi hanno escluso la corresponsione di incentivi ai cantieri che non fossero già in esercizio nel dicembre del 1963. Al tempo stesso, qualche anno dopo, cioè nel 1966-1968, si è proceduto attraverso il piano Caron ad una parziale riduzione di capacità costruttiva. Sono stati convertiti un paio di grossi cantieri a Trieste e a Taranto; sono state ridotte le dimensioni delle navi da costruire nei cantieri di Livorno: questo, quindi, rappresenta già un notevole freno che l'Italia aveva posto da tempo allo sviluppo incontrollato della capacità cantieristica mondiale. Per cui, oggi, di fronte a programmi di altri Paesi che prevedono riduzioni dell'ordine del 40, del 50 e talvolta del 60 per cento delle capacità del personale, noi possiamo rispondere, a giusto titolo che: primo, non abbiamo partecipato a quest'opera di creazione di capacità eccessive, oltre che eccedentarie; secondo, che negli anni '60, in una situazione economica più favorevole di quella attuale,

abbiamo già fatto alcune riconversioni, se non una vera e propria ristrutturazione, dell'industria cantieristica; terzo, che non abbiamo dato alcun incentivo ai cantieri che potessero sorgere dopo un certo periodo; quarto, che se oggi siamo in condizioni di non poter partecipare a questa ristrutturazione dell'industria cantieristica mondiale in misura corrispondente a quella degli altri paesi, questo è dovuto anche alla particolare situazione congiunturale economica italiana.

Vorrei aggiungere che, in ogni caso, nelle conclusioni della commissione Rosa viene messo in chiaro rilievo il fatto che la scelta eventuale della seconda soluzione che ho indicato, cioè quella di una riduzione della capacità produttiva italiana, non potrebbe avvenire se non sulla base di certe premesse e di certe condizioni che sono inderogabili, quelle cioè della partecipazione della Comunità economica europea a questi programmi attraverso le sue risorse finanziarie e normative, attraverso il Fondo sociale europeo, attraverso il Fondo regionale, attraverso la Banca europea degli investimenti e, per quello che riguarda il campo nazionale, con un idoneo intervento del Fondo per la riconversione industriale. Senza di questo, evidentemente, ben poco si potrebbe fare perchè l'eliminazione di alcuni impianti, la riconversione di qualche migliaio di posti di lavoro richiederebbe degli investimenti dell'ordine di centinaia di miliardi per la creazione di nuovi impianti, di nuovi posti di lavoro in altri settori industriali o anche non industriali.

Per abituarti, nel frattempo, a quella che è la situazione di minor impegno del personale addetto ai cantieri navali, oltre al malaugurato ricorso che si è dovuto fare in qualche caso alla Cassa integrazione guadagni, i cantieri hanno adottato una politica di riduzione del lavoro attraverso l'eliminazione dei sub-appalti, delle sub-forniture e attraverso la sospensione del *turn-over*, cioè senza procedere alla sostituzione del personale che andava in quiescenza.

Questo ha consentito di ridurre gli effettivi dei cantieri maggiori e medi da 33.000 a 28.000 persone; e si calcola che in una

evoluzione, nel giro di due, tre anni, altre 3.000 unità verrebbero ridotte, portando quindi la forza di lavoro complessiva dalle 33.000 unità iniziali a 25.000, con una riduzione, pertanto, del 25 per cento. Tale riduzione, evidentemente, pone dei problemi perchè si tratta di una sospensione temporanea dovuta a periodi di crisi ma, naturalmente, in un periodo di ripresa delle commesse, il personale che per ora non è stato utilizzato dovrebbe essere nuovamente utilizzato. Quindi queste migliaia di unità che sono state temporaneamente eliminate dovrebbero essere riprese.

Il problema della ristrutturazione da un punto di vista generale resta in quanto si tratterà di decidere a livello politico (anzitutto nel CIPI e successivamente nel Parlamento) quali dovranno essere le dimensioni economicamente valide di questa nostra industria cantieristica.

Con ciò ho terminato e resto a disposizione degli onorevoli senatori per qualsiasi chiarimento.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il dottor De Fonzo per la sua esposizione, che indubbiamente verrà integrata in seguito ai quesiti che verranno posti dagli onorevoli colleghi.

Il sottosegretario Rosa desidera aggiungere qualcosa?

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sì, signor Presidente, per completare la relazione, già abbastanza esauriente e completa, del direttore generale De Fonzo.

Ringrazio, intanto, lei e gli onorevoli commissari per il saluto rivoltoci, che ricambiamo in modo cordiale e, se mi consente, anche con un'espressione di apprezzamento per il lavoro che lei ed i commissari svolgono, accomunando in questa considerazione il segretario ed il personale della segreteria.

Ricordavo poco fa che l'articolo 1 della legge n. 231 pone alcuni tempi di scadenza per quanto riguarda il piano di ristrutturazione industriale; la data del 20 agosto per la presentazione del piano, a cui noi vogliamo aggiungere anche un'altra data,

che è quella del 30 settembre per quanto riguarda, invece, il piano di ristrutturazione della CEE.

Sicchè siamo impegnati in tempi brevi a completare questa parte procedurale sia al fine di inserire nella legge n. 675 del 1977 il piano di ristrutturazione della cantieristica in sede nazionale, sia anche al fine di essere presenti ed incidenti in sede europea.

Ai fini della preparazione del piano — è stato già ricordato dal dottor De Fonzo — il ministro Ruffini insediò, a suo tempo, una Commissione da me presieduta, con la partecipazione di funzionari e di esperti dei Ministeri più direttamente interessati. Terminato il nostro lavoro, abbiamo consegnato al Parlamento un documento, che evidentemente non è però il piano, essendo la competenza in materia del CIPE e successivamente del Governo nella sua collegialità per quanto riguarda gli adempimenti di ordine finanziario conseguenti alle conclusioni alle quali vorrà giungere il piano stesso.

A conclusione di tutti gli elementi che la Commissione ha tratto dal suo lavoro — elementi peraltro di cui oggi si è qui già fatto cenno — sono emerse due tesi. Una prima tesi è quella del mantenimento dell'attuale capacità produttiva della cantieristica italiana; una seconda tesi è invece quella del suo ridimensionamento, evidentemente con l'indicazione dell'eventuale smantellamento dell'attuale apparato cantieristico nei termini che adesso vedremo sia pure brevemente.

Devo dire, a completezza delle notizie e delle informazioni che mi accingo a dare alla Commissione, che sulla prima tesi, quella cioè del mantenimento dell'attuale assetto produttivo del settore cantieristico, vi è quasi unanime concordanza, tranne che da parte delle organizzazioni più direttamente interessate al lavoro del cantiere e cioè delle associazioni armatoriali; al contrario, per quanto riguarda la seconda tesi, quella cioè del ridimensionamento, vi è una indicazione di favore da parte del Ministero della marina mercantile.

Quali sono le ragioni che possiamo definire a favore della prima tesi? In primo luogo la non opportunità, nell'attuale mo-

mento di crisi, principalmente di natura sociale, che attraversa il nostro Paese, di procedere allo smantellamento di parte della nostra struttura cantieristica e quindi alla riduzione conseguente di un certo numero di posti di lavoro, stimato intorno alle 3.000 unità, che andrebbero ad aggiungersi alle 3.000 altre unità già ridottesi dal 1975 al 1978 per la mancata realizzazione del *turn-over* — alla quale ha già accennato il dottor De Fonzo — in conseguenza della quale il personale in pensione non è stato più sostituito. Pertanto, ovesi si dovesse passare ad una ristrutturazione dell'attuale assetto cantieristico, si determinerebbe una ulteriore riduzione di 3.000 posti di lavoro dal 1978 al 1980. Dal 1975 al 1980 si avrebbe così una riduzione di ben 6.000 posti di lavoro.

Un secondo elemento a favore della prima tesi del mantenimento del livello attuale è costituito dalla previsione — non sappiamo fino a quale punto fondata — che entro il 1985 la crisi avrà compiuto il suo ciclo depressivo che pertanto ci si troverà di fronte ad una ripresa consistente. Tale ripresa dovrebbe portare ad una utilizzazione dell'attuale capacità produttiva nella misura del 75-80 per cento, cui poi si dovrebbero aggiungere anche quelli che sono gli apporti delle commesse militari.

Un terzo elemento sempre a favore della prima tesi è costituito poi dalle difficoltà derivanti dall'individuazione, dalla localizzazione dei cantieri da sopprimere. Voglio ricordare in proposito che in alcune città dove oggi si esercita l'attività cantieristica (ad esempio, Monfalcone, Palermo, Castellammare di Stabia) tale attività è preminente, se non prevalente ed assorbente di tutto l'assetto lavorativo del posto. Sarebbe pertanto oltremodo difficile individuare — ripeto — le località dove realizzare questa opera, per così dire, di potatura dei cantieri di lavoro.

Vi è infine un'altra considerazione da fare, quella cioè che gli attuali impianti dei cantieri dal punto di vista dell'efficienza tecnica, per dotazioni tecnologiche ed anche per preparazione del personale, sono in uno stato di avanzato completamento. Al riguardo pos-

siamo dire che i nostri cantieri rispondono ai criteri della tecnica più moderna della costruzione navale proprio perchè precedentemente si è compiuta tutta un'opera di ammodernamento degli impianti stessi: non ultima in proposito la legge n. 878 del 1973, che prevede un 10 per cento di contributo per quanto riguarda gli assetti dei cantieri.

Un ultimo elemento di convenienza per il mantenimento dell'attuale capacità produttiva è dato dalla considerazione (ho già parlato in precedenza della notevole diminuzione dei livelli occupazionali del settore che si eviterebbe in caso di accoglimento di tale prima tesi) che ad ogni addetto direttamente interessato alla fase costruzioni navi, che — come è noto — è una attività di assemblaggio, si deve aggiungere un addetto e mezzo interessato a monte; in altri termini, su 30.000 addetti alla cantieristica vera e propria, cioè al momento « nave », si debbono ancora calcolare altri 45.000 lavoratori interessati a monte.

F E D E R I C I. Secondo i dati del Ministero dell'industria, i lavoratori nella cantieristica sono 45.000 e quelli nell'indotto 70.000.

R O S A, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. I dati in nostro possesso sono diversi; ritengo peraltro che siano quelli più autentici perchè sono stati raccolti attraverso un censimento svolto recentemente. Molto probabilmente — me lo faceva notare adetto il dottor De Fonzo — nelle cifre ricordate dal senatore Federici è compresa la nautica da diporto che invece noi non abbiamo considerato. Credo comunque — torno a ripeterlo — che i nostri dati siano i più attendibili, non voglio dire i più veri, essendo stati raccolti ultimamente.

Passiamo ora a considerare la seconda tesi, quella cioè del ridimensionamento dell'attuale struttura produttiva della cantieristica. Quali sono gli elementi e le considerazioni che dobbiamo portare a suo favore? Un primo elemento consiste nel dubbio, sufficientemente fondato, che la previsione del superamento totale della crisi nel 1985 molto probabilmente — speriamo di no — non si

avvererà. Pertanto l'obiettivo di una utilizzazione del 75-80 per cento dei cantieri che era stato previsto dovrà essere riconsiderato anche perchè è necessario tenere presente l'acquisto di naviglio che ancora oggi, e per l'avvenire, si effettua sui mercati esteri; nè è possibile fare una politica di chiusura alle frontiere di tali mercati. Anche per questa considerazione quindi noi saremmo piuttosto dubbiosi sulla possibilità che per il 1985 si verifichi il superamento della crisi.

Un altro elemento di incertezza esiste poi sulla concreta possibilità che il completamento della realizzazione della legge navale per la Marina militare possa ancora mantenere per l'avvenire quell'aliquota di partecipazione che oggi è del 20 per cento da aggiungersi al noto 70 per cento. È invece da considerarsi forse con molta attendibilità la previsione che le commesse per la Marina militare, dopo questo periodo, si ridurranno, come produzione annua, di 50.000 tonnellate di stazza lorda compensata rispetto alle 100.000 attualmente in funzione.

Vi è inoltre l'opportunità, sia pure nelle attuali difficoltà economiche, di procedere ad una ristrutturazione anche al fine di avvalerci dei contributi e delle possibilità di intervento finanziario dall'estero (sono stati qui ricordati il Fondo monetario, la BEI e via dicendo). Infatti le prospettive di incentivi di ristrutturazione per gli anni venturi sono abbastanza consistenti e quindi anche allettanti; secondo l'indirizzo della CEE deve trattarsi però di un ridimensionamento se non del 40 per cento, come prevede il piano Davignon, almeno del 20 per cento di quella che è l'attuale capacità produttiva. Altrimenti non vi sarà la possibilità di accedere a questi benefici comunitari e a queste incentivazioni di ordine europeo.

In Italia peraltro è stato già compiuto uno sforzo per quanto riguarda la ristrutturazione di questo settore e più volte in sede europea abbiamo fatto presente che, a seguito del piano Caron, si è proceduto già alla riconversione dei cantieri di Trieste, Taranto e Livorno. Un certo ridimensionamento del settore cantieristico in Italia pertanto è stato già realizzato.

Passiamo ora a considerare la prima e la seconda tesi dal punto di vista di impegno finanziario. Per quanto riguarda la prima tesi, quella cioè del mantenimento dell'attuale capacità produttiva, la previsione di incentivi ai cantieri ed agli armatori è valutata in un impegno di 800 miliardi per cinque anni.

La scelta, invece, della seconda alternativa porta a valutare un fabbisogno di 270 miliardi in cinque anni per gli incentivi ai cantieri, ai quali si dovrebbero aggiungere dai 600 agli 800 miliardi per la creazione, a medio termine, di 6.000 posti di lavoro sostitutivi per il personale che viene trasferito e sottratto all'attività cantieristica.

Una cosa evidentemente è certa: bisogna comunque bloccare nuove iniziative di impianti nel settore della cantieristica. Infine, per quanto concerne il settore della riparazione navale, la Commissione stessa ha considerato l'opportunità di un accorpamento dei molteplici cantieri di riparazione e, in particolar modo, ci si è riferiti a Genova e ad altre zone proprio per razionalizzare un'attività che, attualmente, data la proliferazione dei cantieri, paga un costo di dispersione anche in termini finanziari e, quindi, con un aumento dei costi di riparazione che non rendono sufficientemente competitiva la nostra industria.

Non ho parlato della concorrenza con l'estero perchè, come sappiamo, nel bacino del Mediterraneo sia da parte degli Stati europei che di quelli arabi vi è oggi una notevole aggressione nel settore della ristrutturazione con tutte le difficoltà che, ovviamente, ne conseguono per i nostri cantieri, specie quelli meridionali e per quello di Palermo in particolare.

Queste sono le linee di fondo che volevo illustrare sia per quanto concerne la politica che l'impegno finanziario da seguire nel settore. Abbiamo voluto prospettare le due ipotesi delle quali ho parlato senza pervenire ad una conclusione per ovvi motivi di considerazione nei confronti dei compiti istituzionali del Parlamento nonchè delle responsabilità del CIPE. Naturalmente, siamo pronti a concorrere anche noi alle scelte che, a seguito degli indirizzi che ci verranno

10^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

forniti dalla Commissione oggi e, soprattutto, dalle due Commissioni competenti in seguito e quindi dal Parlamento, tutti insieme dovremo prendere.

P R E S I D E N T E. Esprimo l'apprezzamento della Commissione al sottosegretario Rosa per la sua esposizione, che potrà eventualmente avere un seguito dopo gli interventi degli onorevoli commissari.

F E D E R I C I. Signor Presidente, vorrei fare soltanto qualche domanda in quanto il tempo a disposizione, me ne rendo conto, è pochissimo. Il nostro Gruppo parlamentare, del resto, ha reso ampiamente nota la propria posizione sul problema in discussione, sia al Sottosegretario che al dottor De Fonzo nonchè attraverso una pubblicazione del Gruppo dei senatori comunisti.

Questo dibattito, per quel che mi riguarda, è stato ampiamente sviluppato anche in seno alla Commissione parlamentare cui partecipo — la 8^a — per cui mi interessa ora affrontare soltanto due o tre punti particolari.

A me sembra che la Commissione che ha lavorato con l'aiuto del Governo e che ci ha fornito il testo oggi illustratoci dal sottosegretario Rosa ha forse dimenticato di fare un'analisi circa le reali necessità della flotta italiana.

Mi rendo conto che, soprattutto nella cantieristica, il problema legato ai meccanismi di tonnellaggio sia importante ma se, come sembra, si va verso la soluzione del « mantenimento » sarebbe molto importante che oltre ai calcoli sul tonnellaggio si affrontasse anche la questione, ripeto, delle reali necessità della flotta italiana. Intendo dire che sarebbe opportuno prendere in considerazione i dati che conosciamo, cioè i dati relativi ad una flotta che è arrivata ormai ad una partecipazione del 2,5-2,8 per cento rispetto al resto della marineria mondiale, con un calo assai drammatico rispetto agli anni passati. Oppure, bisognerebbe prendere in considerazione — in rapporto a questo — il fatto che la nostra bilancia dei noli sfiora i 700 miliardi di *deficit*; ancora,

si potrebbe considerare il fatto che l'80 per cento delle merci trasportate via mare per quel che riguarda il nostro Paese, che pure è un Paese di trasformazione, viaggia a mezzo di naviglio straniero o battente bandiera ombra.

Che cosa voglio dire con questo? Che forse va approfondito il rapporto tra un inevitabile dimensionamento in aumento di ordine mondiale, al quale anche noi partecipiamo, e le reali necessità nazionali. Si tratta cioè di stabilire in maniera più approfondita se convenga continuare ad aumentare, porto un esempio pratico, il *deficit* della bilancia dei noli o se non convenga invece accentuare la necessità del mantenimento dell'industria cantieristica rispetto alle nostre reali necessità di naviglio. Questo anche perchè se valutiamo la ripartizione percentuale della flotta dei Paesi del Comité, ad esempio, per classi di età ci rendiamo conto che la classe di età della flotta italiana è più alta rispetto a tutte le altre. Faccio solo un paragone: la flotta francese dispone del 47 per cento di navi fino a quattro anni, mentre l'Italia ne ha il 36 per cento. La Francia, inoltre, dispone del 3 per cento della flotta oltre i 20 anni mentre per l'Italia tale percentuale è del 14!

Per arrivare dunque ad una determinazione reale non soltanto di ordine politico ma anche di ordine tecnico, per avere un piano di settore (che entro il 20 agosto dovrà essere presentato) bisogna considerare le necessità reali della nostra flotta. Sono d'accordo sul fatto che non bisogna guardare solo al presente ma anche a quello che accadrà nel 1980 ed oltre, ma ribadisco che tale problema non va sottovalutato; questo non vuol dire, evidentemente, andare verso posizioni autarchiche ma ritengo che, comunque, sarebbe utile tener presente questa mia considerazione anche se svolta in modo molto affrettato.

Naturalmente ci sarebbero vari altri problemi da affrontare ma, in questo momento, credo che questo rappresenti una questione di fondo sulla quale sarebbe molto utile sentire il parere del sottosegretario Rosa e del dottor De Fonzo.

P R E S I D E N T E . Farò anche io alcune considerazioni. Ovviamente, ci troviamo di fronte ad uno stato di crisi perchè, altrimenti, noi stessi non saremmo qui riuniti a scambiarci idee; si tratta di una crisi che perdura da vari anni e che, in realtà, è di carattere mondiale. Soprattutto si tratta di una crisi di dimensionamento e di sovrapproduzione, anche per quanto concerne l'Italia, che ci ha portato ad una situazione di dissesto particolarmente grave anche per l'occupazione specialmente nei territori del Mezzogiorno.

È ovvio, però, che non ci possiamo rassegnare ad un ridimensionamento, ad una riduzione di potenziale, ad una perdita di produzione e di occupazione. Al contrario, dobbiamo fare tutto quanto è umana-mente possibile per escogitare qualche mezzo per venire fuori da questa crisi, tanto più che in connessione diretta con la riduzione di potenziale dei cantieri vi è anche una decadenza della flotta italiana. Ebbene, noi non vogliamo nè l'una cosa nè l'altra e, ripeto, dobbiamo fare tutto il possibile affinché la flotta italiana non diminuisca nè invecchi.

Abbiamo delle leggi. Ebbene, cerchiamo di farne un uso adeguato applicandole in modo adeguato. Non mi sembra infatti, che vi sia stata una realizzazione globale di quanto è stato previsto ed auspicato. Dobbiamo quindi attuare i nostri programmi, in particolare definendo il vero fabbisogno in base al quale, eventualmente, prevedere nuove disposizioni.

La maggior parte del settore che stiamo considerando fa capo alle partecipazioni statali; dovremo auspicare che esse facciano sentire la loro presenza nella maniera più efficace possibile. Un coordinamento razionale, per lo meno, non vi è in quanto alcune aziende fanno capo alla Fincantieri, altre all'EFIM, altre alla GEPI, la quale non può avere le strutture tecniche, oltre che gestionali, adeguate per valorizzare al massimo i cantieri stessi.

Un aspetto particolarmente interessante concerne il potenziamento degli ordinativi della Marina militare la quale sta in questo momento manifestando un certo dinamismo. Pensiamo alla sponsorizzazione della Mostra

di Genova e ad altre manifestazioni che sono al di sopra del livello medio esecutivo-amministrativo del nostro Paese. Mi pare che le commesse assicurate dall'estero grazie all'azione della Marina militare abbiano raggiunto la cifra di 2.000 miliardi in un settore nel quale siamo tecnologicamente all'avanguardia. Tutto questo dinamismo della Marina militare porta, di conseguenza, al consolidamento delle piccole e medie attività cantieristiche in quanto, per lo più, si tratta di costruire piccole unità necessarie ad ogni Paese per il controllo delle acque territoriali, per la tutela dai pericoli d'inquinamento, la difesa della pitturaforma continentale, la vigilanza sulla pesca e via dicendo. Tutti i Paesi hanno necessità di disporre di questo naviglio minore; pertanto, in questo settore, abbiamo delle possibilità di sviluppo.

Non dobbiamo dimenticare le ripercussioni che un andamento favorevole dell'industria cantieristica ha sulle industrie concernenti le attrezzature meccaniche, motoristiche ed elettroniche. Se la cantieristica svolgesse un ruolo attivo, molte di queste attività, ripeto, non languirebbero.

Dicevo che dobbiamo cercare dunque di applicare in modo concreto le disposizioni esistenti ma, soprattutto, di procedere ad una integrazione della legislazione attuale nei casi in cui ciò si renda auspicabile.

Ad esempio, mi pare che la legge che prevede una indicizzazione della legge navale nel senso di ampliare anno per anno il programma in base alla perdita del potere di acquisto della moneta, è auspicabile in modo che i finanziamenti ridotti che sono previsti, risultino almeno rispondenti a quanto sarà necessario nei prossimi anni.

P O L L A S T R E L L I . In merito all'obbligo di presentare questo piano di settore entro il 20 agosto, ritengo che sarebbe opportuno conoscere anche da questa indagine quale sarà il meccanismo o meglio la metodologia con cui il piano verrà proposto e quindi discusso e approvato dal CIPE.

Per approfondire questo problema occorre tenere presenti alcuni punti fermi. Ci sembra cioè opportuno che intanto vengano indicati nel modo più preciso possibile i quanti-

tativi della produzione navale, così come si è fatto o si sta facendo per altri settori industriali dove si stanno discutendo i piani di settore della chimica di base e nella siderurgia; in secondo luogo ci sembra opportuno che in questo ambito vengano individuati con esattezza i problemi di localizzazione in funzione di questo mantenimento. Se questa è la strategia che si deve percorrere nel settore cantieristico, occorre individuare con precisione i cantieri da mantenere, in funzione anche della importanza dell'attuale ubicazione di una gran parte dei cantieri nel Sud.

Nel mantenimento è necessario tenere conto della situazione occupazionale nel Mezzogiorno, individuare contemporaneamente una quantificazione dell'intervento finanziario in rapporto a questa quantificazione qualitativa e una quantificazione dell'intervento dal lato della stessa domanda di commesse così come avviene in settori collaterali, specialmente in quello dell'elettronica, anche con una programmazione della domanda. In questa quantificazione dell'intervento statale è necessario, inoltre, individuare anche gli strumenti legislativi da utilizzare usando la legge n. 675, la legge di ristrutturazione e di conversione industriale, oppure uno strumento specifico, stante il fatto che i mezzi finanziari della legge n. 675 verranno quasi completamente assorbiti dal settore chimico. Occorre, quindi, in questo ordine di quantificazione verificare la compatibilità dei mezzi di cui disponiamo con la legge n. 675; se è opportuno imboccare una strada diversa, quale potrebbe essere quella di una verticalizzazione della produzione, stante il fatto che oggi il cantiere è solo per il montaggio e l'assemblaggio, per cui si pone il problema di una verticalizzazione, che è legato in modo stretto ai ritardi della ricerca scientifica e tecnologica nel settore. Ci troviamo di fronte, per esempio, in questo settore specifico, alla importazione dall'estero di parti tecnologiche avanzate che poi servono per la costruzione delle navi. Anche in questa visione, pertanto, è necessario individuare una verticalizzazione che vada nella direzione di una maggiore ricerca per la produzione anche nazionale di queste parti tecnologiche avanzate.

L'altra domanda si riferisce in modo specifico alla legge sul credito navale. Sembra che

gli armatori non usino lo strumento legislativo del credito navale. Vi chiediamo quale può esserne il motivo e, se non è così, di darci una visione più precisa dei dati di utilizzo di questo strumento legislativo.

DE FONZO. Lasciando al senatore Rosa la risposta su alcuni punti più specificatamente politici, mi limito a fornire qualche dato su quello che riguarda la forza di lavoro dei cantieri e a cercare di comprendere i motivi per i quali vi è una certa sperequazione di dati tra due amministrazioni diverse. Nell'ambito dei lavori compiuti dalla Commissione presieduta dal senatore Rosa, abbiamo fatto un censimento completo della situazione del quarto trimestre 1977, e da questo è risultato che nei grandi cantieri abbiamo 22.254 addetti; 3.630 nei medi; circa 2.000 nei piccoli, che non abbiamo potuto esaminare uno per uno, per un totale di 27.284 unità.

POLLASTRELLI. Comprende anche la parte riparazionistica?

DE FONZO. Nei dati che danno una cifra globale di 45.000 unità sono compresi circa 4.000 addetti alle riparazioni nei cantieri di costruzione in quanto alcuni di questi cantieri dedicano gran parte del loro lavoro alle riparazioni; 1.500 addetti agli appalti per i cantieri medi; circa 3.000 unità Grandi Motori; infine, alcune migliaia di unità dei cantieri della nautica da diporto. Si arriva così con una certa precisazione, anche se non proprio matematica, ad equiparare le due cifre.

Il senatore Federici ha fatto alcune osservazioni sul problema delle reali necessità della flotta italiana. Queste necessità riguardano anzitutto il rimpiazzo delle navi vecchie. Per fare questo rimpiazzo si assume, in genere, un coefficiente del 5 per cento l'anno, che se lo dovessimo considerare interamente destinato ai cantieri per le nuove costruzioni rappresenterebbe certamente un flusso molto importante di commesse. Il problema, però, è che la flotta italiana ha una aliquota piuttosto importante di navi vecchie, proprio perchè molti piccoli armatori, che non hanno i mezzi finanziari per la co-

struzione di nuove navi, acquistano all'estero unità di seconda mano che vanno da una età di cinque anni nei casi migliori, ad una età di 10-12-14 anni. Il senatore Rosa sa che il potere politico, cioè il Ministro della marina mercantile, ha sempre cercato di frenare l'importazione di navi di età superiore. Comunque il fatto che vengano acquistate delle navi di seconda mano su una media di dieci anni di età comporta questa presenza di un tonnellaggio piuttosto vecchio in misura maggiore che non in altri paesi. Ciò significa anche che il previsto 5 per cento di rimpiazzo annuale solo in parte rappresenta lavori per i cantieri, in quanto la metà circa deriva da acquisti di seconda mano all'estero. In realtà, quindi, il rimpiazzo annuale che va ai cantieri è, al massimo, il 3 per cento.

A prescindere dal problema del rimpiazzo, c'è poi il problema dello sviluppo della flotta, che forse è la parte più interessante.

Il senatore Rosa sa bene che nella situazione attuale alcuni armatori non hanno alcuna intenzione di prendere navi nuove, nemmeno regalate. Questo è un problema contingente che dobbiamo vedere inquadrato in una azione a medio termine nel quale ipotizzare uno sviluppo della consistenza della flotta. A questo proposito è bene dire che il mantenimento dell'attuale capacità produttiva presuppone la formulazione di un vero e proprio piano dei trasporti marittimi, ponendo dei precisi obiettivi; cioè, l'aumento del tonnellaggio deve dipendere, oltre che dalle effettive contingenti necessità, da quanto si vuole ridurre il *deficit* della bilancia dei trasporti marittimi; in quel quadro si potrà prevedere la possibilità di effettivo lavoro per tutti i cantieri. Questo presuppone, secondo le indagini fatte dalla Commissione Rosa e io lo ricordo soltanto per inciso, un intervento dello Stato in termini di agevolazioni sia ai cantieri sia all'armamento, perchè occorre risvegliare una iniziativa armatoriale, valutabile intorno ai 160 miliardi annui, almeno per un periodo di cinque anni, quando l'intervento statale attualmente raggiunge più o meno la metà di quella cifra.

Per quanto riguarda le costruzioni militari, evidentemente, la possibilità per i nostri cantieri di acquisire nuove commesse significa

risolvere un problema a lungo termine, per una parte almeno di essi. Naturalmente non si possono assimilare le costruzioni mercantili a quelle militari, le quali ultime richiedono una specializzazione particolare. Abbiamo già due cantieri che si dedicano esclusivamente alle costruzioni militari; li possiamo considerare come definitivamente acquisiti a questo settore, perchè ormai il processo è quasi irreversibile, data la specializzazione raggiunta dal personale sia tecnico che impiantistico.

Per quanto concerne la metodologia e la procedura del piano di settore risponderà l'onorevole Rosa. A proposito del quantitativo della produzione navale il senatore Pollastrelli ha posto una domanda che è collegata a quella fatta dal senatore Federici, e cioè: quale può essere la richiesta dell'armamento nazionale in termini di nuove commesse. Si prevede — ripeto — che tutta la capacità esistente possa essere utilizzata; ossia che 500.000 tonnellate, ridotte a 400.000, potrebbero essere utilizzate a queste condizioni: che ci sia una politica di sviluppo, l'incentivo da parte dello Stato e che si freni al massimo l'acquisto di navi di seconda mano all'estero. Questo, però, crea dei problemi per l'armamento minore, perchè se l'armamento minore ha una possibilità concreta di reperire finanziamenti per 600 milioni, per 1 miliardo di lire per l'acquisto di navi di seconda mano, ben difficilmente può trovare finanziamenti dell'ordine di diversi miliardi per una nave nuova.

Quanto alla localizzazione dei cantieri da mantenere, il problema risiede nel fatto che attualmente la cantieristica italiana è dislocata, almeno per quello che riguarda la parte maggiore, prevalentemente nel Nord e nella Toscana e, in una certa misura, in alcuni centri del Mezzogiorno. Cioè, mentre al Nord la cantieristica è più sparsa, al Centro-Sud è concentrata in alcuni punti chiave come Ancona, Castellammare, Palermo e Messina. Quindi, si tratta di vedere la funzione che possono avere questi piccoli ma importanti centri di produzione.

Il problema della programmazione della domanda rientra in questo concetto della necessità di un incentivo da parte dello Sta-

to. Evidentemente, anche nell'ambito della commissione Rosa si è discusso di tale problema, perchè ad un certo punto si è detto: se lo Stato deve intervenire con cifre di notevole rilievo, ha anche il diritto di pretendere che l'armatore si rivolga a determinati tipi di nave che siano riconosciuti di maggiore interesse.

Per quanto concerne il credito navale posso dire che con l'ultima legge n. 234, entrata in vigore contemporaneamente a quella sulla cantieristica, abbiamo cercato di snellire per quanto possibile le procedure. Non è vero che gli armatori non facciano uso del credito navale; il fatto è che le procedure previste dalla legge del 1962 erano talmente lunghe e snervanti da far sì che per la liquidazione degli impegni assunti inizialmente passassero degli anni e quindi figurassero sempre in bilancio dei residui passivi. Noi speriamo che in virtù della nuova legge le procedure divengano realmente più semplici e che pertanto il rapporto tra commessa da parte dell'armatore e assegnazione del credito possa risultare più rapido; anche perchè abbiamo stabilito diverse regole in base alle quali la concessione del credito può avvenire anche subito, quando, presentata la domanda, si sia riconosciuto che il prezzo dichiarato è accettabile.

In proposito, perciò, ritengo che un certo miglioramento della situazione si possa ottenere. In passato, per la verità, la lentezza delle procedure era tale che spesso il beneficio che poteva derivare dalla riduzione del tasso d'interesse veniva controbilanciato dagli interessi passivi che l'armatore doveva pagare in attesa della concessione del credito.

P R E S I D E N T E . Nessun altro chiedendo di parlare, do la parola all'onorevole Rosa.

R O S A , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il senatore Pollastrelli ha messo l'accento sulla metodologia del piano cantieristico e mi ha chiesto di soffermarmi sull'aspetto del finanziamento.

Il Governo è orientato favorevolmente per la tesi del mantenimento delle strutture attuali nel settore. È evidente che nella ristret-

tezza delle possibilità finanziarie del nostro bilancio non possiamo non fare ricorso alla legge n. 675. Il senatore Pollastrelli si chiedeva se vi fossero e quali, in ogni caso, le possibilità e le capienze visto che il piano chimico, stando alle notizie diffuse dalla stampa e anche ai documenti forniti ufficialmente dal Governo, avrebbe esaurito quasi totalmente la capacità di finanziamento.

Debbo dire che ho avuto dei colloqui con l'onorevole Morlino ed ho potuto rilevare che specialmente su questo tema vi è l'impegno del Ministro del tesoro e del Ministro dell'industria di venire incontro alle esigenze finanziarie del piano settoriale per la cantieristica. E qui debbo ricordare che, a prescindere dalla nostra forza di pressione, confidiamo sul ruolo del Parlamento e delle forze sociali, non disperando di potere così rientrare — come è già stato largamente previsto e assicurato — nei finanziamenti della legge n. 675.

Sono da escludere allo stato finanziamenti specifici per il piano di settore della cantieristica. Sappiamo che alcuni miliardi sono stati già reperiti con talune imposizioni fiscali, ma sono rimasti 2.000 miliardi che debbono essere ancora reperiti per portare il bilancio di previsione a pareggio. Quello che conforta è l'inversione di tendenza per quanto riguarda gli aspetti economici e finanziari del nostro Paese. Finora avevamo rivolto tutto il nostro sforzo alla lotta per il contenimento dell'inflazione; siamo passati dal 20 al 14 per cento e le previsioni per il 1979, di abbassare ulteriormente questo cancro dell'economia italiana al 12 per cento, ci inducono a ritenere che il nostro Paese non si trovi più nella fase della manovra finanziaria, ma nella fase della manovra della produzione, per cui, dal 2 per cento di aumento della produzione verificatosi nel 1977-78, si pensa di portare il tasso di aumento al 3,8 per cento.

Attraverso tale inversione di tendenza, quindi, per quanto attiene il settore degli investimenti, si equilibra la manovra di contenimento del tasso d'inflazione e nello stesso momento si dà un forte incentivo alla produzione del Paese con tutte le conseguen-

10^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

ze favorevoli che sul piano sociale ne derivano.

Certamente, questa scelta o questa ultima definizione di politica economica del Governo, riferendoci al settore della cantieristica non può non farci prevedere che sarà necessario il massimo sforzo perchè vengano assicurati fondi adeguati per realizzare il piano che insieme stiamo costruendo.

Per finire, mi pongo una domanda di natura politica: conviene all'Italia ridimensionare se non smantellare la sua forza cantieristica in tutti i settori? Credo che la risposta comune sia in senso negativo e che esistano sufficienti ragioni di ordine politico, strategico ed anche economico per consigliare il mantenimento delle attuali strutture e potenzialità di costruzione dei nostri cantieri, anche perchè un maggiore interesse da parte del Governo e del Parlamento per quanto riguarda i rapporti di natura internazionale nel settore dell'interscambio potrebbe forse agevolare una ripresa più accelerata del lavoro cantieristico.

Noi abbiamo, infatti, rapporti di interscambio, di diversa natura, con altri paesi. Io credo che il Governo dovrebbe soffermarsi a considerare, così come fa per altri settori (per esempio nel settore della costruzione edile, della costruzione in genere riferita alle strade, agli impianti industriali) un interscambio in cui sia incluso anche il settore della cantieristica. Voglio dire che, nel momento in cui dovessimo avere rapporti con l'estero per materie attinenti a settori diversi, non dovrebbe essere trascurato il settore della cantieristica, come del resto fa l'Inghilterra la quale, come condizione per l'interscambio, propone anche il settore delle costruzioni navali in termini di commessa con il paese con il quale ha tali rapporti.

Questo è un aspetto particolare che vorrei segnalare come uno degli aspetti, se non proprio determinanti, almeno concorrenti per il superamento della crisi che ci affligge. Crisi che non è di dimensione italiana, ma di dimensione mondiale; solo che, trattandosi del nostro Paese, dove alle tante situazioni di difficoltà si aggiunge anche questa, noi ci sentiamo più direttamente interessati, anche se la crisi di questo settore non è così ac-

centuata come in altri Paesi. Non deve infatti meravigliare che anche il Giappone sia stato investito da tale fenomeno, forse per la concorrenza coreana, forse perchè la crisi dei traffici mondiali ha avuto riflessi negativi in quel paese che tutti consideriamo un terribile concorrente per l'Europa in genere.

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole Rosa e ricordo che, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il nostro compito è quello di acquisire notizie e informazioni. Mi pare che questo compito lo abbiamo assolto nel modo migliore, grazie alla comprensione dell'onorevole Rosa e del direttore generale, dottor De Fonzo.

Vengono introdotti il sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato Baldi e il dottor Eugenio Carbone, direttore generale della produzione industriale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

(Segue **P R E S I D E N T E**). Le indagini conoscitive sono previste per acquisire notizie e informazioni e noi siamo grati per la interessante documentazione che ci è stata inviata dai rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato; chiediamo al dottor Carbone e al sottosegretario Baldi se ci possono fornire eventuali integrazioni. Faccio presente che nella precedente audizione di questa mattina si è anche parlato di legge per la riconversione e ristrutturazione dell'industria cantieristica navale.

C A R B O N E . Penso che dal punto di vista generale sia stata illustrata, sia sul piano mondiale, sia sul piano europeo che su quello italiano, l'entità della crisi e le cause essenziali di essa. Tuttavia, se può essere utile, noi diciamo che della crisi in cui si troviamo continuiamo a vedere la ragione fondamentale nell'insorgere di situazioni molto spinte di concorrenza, negli errori che si sono fatti nelle previsioni, nella mancanza di relazione tra quella che è la costruzione del naviglio e il traffico, nelle dimensioni delle navi e nel continuo sorgere di

10^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

nuove attività, di nuovi cantieri in Paesi industrializzati, come il Giappone, che hanno come caratteristica una verticalizzazione spinta e dove l'organizzazione finanziaria è di tali dimensioni da influenzare lo stesso regime dei cambi e la politica generale; cioè Paesi, i quali, a loro volta, diventano produttori indiretti quando vanno ad organizzare cantieri nuovi in Paesi come la Corea, le Filippine, eccetera. Da qui deriva una vasta disfunzione di capacità produttiva di alto livello tecnologico in Paesi emergenti a condizione di produzione particolarmente meno onerose. Il Giappone — non parliamo di quanto direttamente realizzato negli altri Paesi emergenti — era arrivato a coprire quasi il 50 per cento della produzione mondiale. Oggi se vogliamo riferirci a cifre fondamentali troviamo che la Comunità europea dal 25 per cento scende al 20 e di fronte ai 13 milioni di tonnellate di naviglio, che si prevede di poter continuare a produrre fino al 1980, la Comunità europea ne produce circa 2 milioni e mezzo e l'Italia può avere una capacità produttiva di circa 310 mila tonnellate di ordini. Di conseguenza succede che si pensa a rimedi del tipo di quelli che si sono pensati in altri rami dell'industria, ma qui si tratta di un bene che per definizione è detto un bene di servizio, un bene che risente dell'andamento della domanda globale, della produzione globale che si verifica per fattori anche non propri della cantieristica ma dell'industria in generale. Quindi il sistema Davignon, che ci si appresta ad applicare in altri campi, continua a cercare la soluzione nel congelamento della capacità produttiva. Ma questo congelamento dovrebbe essere accompagnato nello stesso tempo dalla ricerca di sistemi e mezzi che consentano di stimolare la domanda di naviglio nazionale, che consentano di migliorare l'attività di traffico del nostro naviglio comunitario nell'ambito dei vari Paesi o Paesi terzi e soprattutto nei confronti dei Paesi che impongono il trasporto di certe merci dal loro naviglio e offrono un trattamento particolare a chi compra. Si parla anche di sistemi di natura tecnologica, cioè di ragioni di sicurezza; sappiamo che una nave può venire a creare difficoltà per incapacità tecnica di

attracco e di scarico, per l'ingombro dei porti, ingombro delle banchine e in conseguenza si pensa che la capacità di accoglimento di questa nave possa essere subordinata all'attuazione di sistemi di sicurezza. Lo stesso discorso viene fatto per quanto riguarda l'inquinamento e si parla di impedire che vengano navi che non abbiano una adeguata attrezzatura antinquinamento. Ora, si tratta di questioni in verità di minore rilievo perchè è chiaro che chi ha grandi cantieri certamente con un po' di tempo rimetterà a posto le sue navi, perchè solo quelle molto vecchie non saranno in condizioni di essere attrezzate e adeguate alle norme di sicurezza e di antinquinamento, per il resto si ricorrerà alla messa in mora per qualche mese, al massimo per un anno.

Si pensa anche di dare aiuti di gestione, o quasi perchè parlare di gestione può mettere in allarme e far pensare a rappresaglie. La verità è che questi aiuti si danno nella forma di cui ho parlato un minuto fa e non è da escludere che possano essere richiesti. Tuttavia si tratta sempre di forme di aiuto che dovrebbero essere date almeno a tutta la flotta della Comunità se non anche a quella dell'EFTA e del resto dell'Europa. Il che significa che i benefici che potremmo trarre sono limitati. È vero, infatti, che le navi di bandiera estera non considerano i porti del Mediterraneo i più ambiti per la loro disattrezzatura, mentre sono i porti dello Atlantico quelli che più assorbono il traffico. Anche questo ci mette in condizione di inferiorità non indifferente.

Le nostre tariffe portuali, i nostri oneri fiscali, eccetera sono tutte cose che fanno sì che paghiamo di più ai fini dei nostri costi industriali e dei nostri costi di produzione. Però anche questo può far pensare che una certa attività di naviglio di bandiera estera e di maggiori dimensioni non prenda volentieri i noli mediterranei, i noli adriatici; e quindi, aiutando il traffico dei nostri porti, si potrebbe aiutare la bandiera nazionale. Ovviamente, questa bandiera nazionale dovrebbe essere ancora di più difesa di quanto non lo sia stata finora con la copertura che, per altre ragioni, si è fatta.

È anche vero, però, che gli armatori cercano di avere quelle condizioni fiscali, di aiuti, di prestiti internazionali che meglio li mettono nella facoltà di poter gestire ai costi di *conférences* — quando ci sano —, ai costi minori possibili e di operare per accaparrarsi questi noli, per cui la ricerca della bandiera ombra (non è di nostra competenza, ma ci viene spesso messa in evidenza) non avviene soltanto per evadere il fisco ma per trovare condizioni più adeguate per restare in concorrenza con gli altri Paesi.

Passando alle prospettive, la riduzione della capacità produttiva dei cantieri nazionali già si è realizzata sin da quando si è fatto il riordinamento dell'industria cantieristica nazionale; essa porterebbe a dover scendere a 500 mila, 600 mila tonnellate di capacità produttiva rispetto al nostro livello attuale. Tale discesa porterebbe ad una perdita ulteriore delle nostre attività indotte (il che non è indifferente); in più si aggiungerebbe la perdita dell'occupazione che si aggira intorno alle 10 mila, 15 mila unità, in base alle stime che sono state fatte (quella diretta più quella indotta). Da qui la gravità del problema.

Come si può risolverlo? Secondo taluni incentivando il rinnovo della nostra flotta per la parte più vecchia; però i costi portuali sono talmente elevati che anticipare la messa in distruzione di navi comporta un onere per gli armatori, sia per l'armatore pubblico che per quello privato. Per quanto concerne l'armatore pubblico sappiamo quanto è in perdita, specialmente con le navi passeggeri, ed una cosa del genere si tramuterebbe in altri aggravii per il bilancio dello Stato; lo stesso dicasi per gli armatori privati.

Si parla di specializzarci nella costruzione di naviglio particolare che abbia caratteristiche del tutto speciali, per esempio di navi che portano gas liquefatti, eccetera. Questo è certamente un settore nuovo, ma è un settore nel quale stanno per entrare anche gli altri Paesi. Lo stesso Giappone, ad esempio risulta che si sta indirizzando in questo senso proprio perchè, dovendo abbandonare non solo le superpetroliere, che sono state una delle cause gravi del disordine relativo al trasporto di questo liquido essenziale per il

mondo, ma anche le petroliere comuni per le quali si è dovuto ritornare a livelli minori, sta passando alla costruzione di naviglio particolare.

Nel campo italiano è chiaro che avendo un'industria petrolchimica che sta o in Sicilia o in Sardegna, la possibilità di costruire navi di minori dimensioni che facciano continuamente la spola tra le isole e le zone di utilizzo può veramente consentire qualcosa. Quando si parla di navigazione fluviale si potrebbe ipotizzare anche che se fosse possibile avere la canalizzazione si potrebbe arrivare a fornire, con un naviglio minore che è di base, anche l'interno, fino alla soglia dell'industria. Questo purtroppo non l'abbiamo; non abbiamo potuto o non abbiamo saputo farlo in altro periodo ed oggi si dice che non abbiamo i mezzi. Però è anche vero che si parla di idrovie padane; questo naviglio minore già funziona, ma dovrebbe essere incentivato e potrebbe essere un'attività, questa, riservata a noi. Tutto ciò, naturalmente, alleggerirebbe i traffici stradali. Fino a che non vi sono etilenodotti, sino a che non vi sono oleodotti sufficientemente spinti, studiando bene il problema, può darsi che sia più conveniente mantenere un'attività di naviglio, anche se — ripeto — di dimensioni modeste per quanto concerne il tonnellaggio, ma frequente, che continuamente faccia la spola tra la fonte del prodotto di base (dell'etilene, ad esempio) che si trova quasi sempre nelle isole, e l'utilizzatore. Non è che io preferisca che l'utilizzazione non avvenga nelle isole; però giacchè così stanno le cose, almeno per una parte, non possiamo moltiplicare la produzione di queste materie di base! Una buona parte deve essere per forza trasportata. Esaminiamo bene la questione, ripeto, forse si potrà scegliere meglio se conviene fare questo o altro.

Lo stesso dicasi per il carbone. Dire che noi, ad esempio, siamo fautori della costruzione di un carbonodotto può essere importante per il gas; ma quanto è importante ciò per il traffico sostitutivo al traffico del carbone che si viene a realizzare? A mio avviso occorre approfondire notevolmente lo studio dei livelli di costo, inteso non solo

10^a COMMISSIONE

1° RESOCONTO STEN. (20 luglio 1978)

nel senso di costo finale per l'azienda ma anche del costo generale dell'attività economica cantieristica rispetto all'attività di trasporto per via di tubi.

Ho detto un po' disordinatamente alcune cose che, forse, sono già state riferite. Ad ogni modo sono a vostra disposizione per qualsiasi delucidazione.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il direttore generale Carbone per le cose interessanti che ci ha detto.

Passiamo ora ai quesiti che gli onorevoli colleghi desiderano porre.

P O L L A S T R E L L I . Nell'ambito della cantieristica, anche messo in evidenza dalla relazione che il Ministero dell'industria ci ha sottoposto, esiste un'area occupata dalla piccola e media cantieristica e quindi da piccole e medie aziende del settore. La domanda, pertanto, che desidero porre è la seguente: nell'ambito del piano di settore che deve essere realizzato entro il 20 agosto quale posto occupa l'area che si riferisce alla piccola e media imprenditoria? Questo non tanto per il fatto dell'importanza preponderante, diciamo così, sotto il profilo occupazionale (sappiamo tutti che gran parte dell'occupazione viene assicurata dai grandi cantieri) quanto, invece, per la vitalità che questo settore della piccola e media imprenditoria ha già oggi e potrebbe avere maggiormente in futuro, se potenziato, in modo razionale, sotto il profilo non solo del mantenimento dell'attuale occupazione ma anche di una possibilità di ulteriore sviluppo dell'occupazione stessa. La domanda, quindi, è quale posto in questo piano generale avrà, per il ruolo che svolge oggi e che può svolgere ancora in futuro, questa vasta area di piccole e medie aziende della cantieristica.

B E R T O N E . Nell'ambito di questa risposta vorrei rivolgere anche io una domanda al dottor Carbone. Il settore delle riparazioni navali in Italia ha grosse possibilità — almeno a quanto mi risulta — dovute al fatto che la capacità manageriale e della manodopera è abbastanza incisiva anche rispetto a quella di altri Paesi; ora, quale collocazione ha tale settore nel piano cantieristico?

P R E S I D E N T E . Per quanto mi riguarda, desidero aggiungere che, a mio avviso, per impedire più che si può il dissesto, ma anche — se possibile — il calo di produzione e di occupazione è necessario impegnarsi sia nell'applicare nella maniera migliore e più sollecita le leggi specifiche e le leggi generiche vigenti (ad esempio, quella sulla riconversione e ristrutturazione), tenendo conto della ripercussione che potrà aversi nella piccola e media cantieristica e nell'industria meccanica, motoristica ed elettronica, sia nell'integrare tempestivamente la legislazione vigente, soprattutto quella specifica, tenendo conto anche, naturalmente, del buon porto che arreca fortunatamente la Marina militare con i suoi ordinativi.

Voglio chiedere pertanto che cosa si può fare per raggiungere questi due scopi, applicare cioè nel migliore modo possibile le leggi specifiche e generiche vigenti ed integrare tempestivamente la legislazione vigente. A questo proposito desidero ricordare che, se non sbaglio, è stata già approvata dal Consiglio dei Ministri una norma diretta a indicizzare programmi e stanziamenti di leggi vigenti ad evitare che il loro potere di acquisto — trattandosi di leggi di lenta applicazione, proiettate in più anni — cali annualmente del 15 per cento.

P O L L A S T R E L L I . In rapporto al fatto che oggi il cantiere è più che altro, per così dire, un opificio di assemblaggio, quello che dovrebbe preoccupare maggiormente è che in tale assemblaggio intervengono parti anche tecnologicamente avanzate che noi siamo costretti ad importare dall'estero.

Quale ruolo quindi potrà svolgere — è un aspetto questo che non mi sembra appaia nelle relazioni seppure succinte che sono state qui presentate dal Ministero della marina mercantile e da quello dell'industria — la ricerca applicata per consentire all'industria nazionale, per esempio nel settore dell'elettronica, anche in funzione del piano di settore, di risolvere questo problema (si tratta peraltro di un problema non di poco conto, che va nell'indirizzo di una verticalizzazione del settore ed anche di una diversificazione produttiva all'interno dello stesso settore cantieristico), evitando le suddette importa-

zioni che, oltre che pesare sulla nostra bilancia dei pagamenti, impediscono di dare uno sbocco ad una eventuale mobilità di manodopera per sviluppare certi settori industriali specifici che sono collaterali all'industria cantieristica?

Inoltre, come si intende utilizzare uno strumento legislativo già vigente, la legge n. 675, con il fondo IMI se non erro di 600 miliardi, ai fini di una specifica ricerca nel settore della cantieristica?

C A R B O N E . Dirò subito che l'elaborazione del piano di ristrutturazione dell'industria cantieristica navale è appena iniziata; ritengo anzi che sarebbe opportuno rinviare di qualche tempo la data della sua presentazione al Parlamento al fine di consentirne un maggiore approfondimento. Posso aggiungere tuttavia che al suo interno sono considerati sia l'aspetto della ristrutturazione che quello della ricerca e del completamento delle parti essenziali che effettivamente, in una certa misura, sono ancora oggi acquistate all'estero.

È necessario però considerare che la ristrutturazione del grande cantiere rappresenta un problema estremamente grave, mentre il ridimensionamento sarebbe certamente più facile. La ristrutturazione del sistema infatti porterebbe alla costruzione di serie. Una volta il cantiere non metteva niente in scalo se non aveva già l'ordine relativo; ad un certo punto ci si è accorti che si doveva seguire un sistema diverso che per certi tipi di navi da carico secco o da carico misto ma ben definito consentiva di ridurre abbastanza i costi. Però il sopravvenire di crisi ricorrenti può rendere difficile che si possa realizzare quel sistema di economia di scala nella cantieristica di natura anticipatrice della domanda. Si tratta indubbiamente di un grosso problema che gli specialisti stanno affrontando, sul quale però oggi non sono in grado di dare delle anticipazioni.

Per i medi cantieri nasce invece un altro problema, al quale peraltro non avevo accennato nella mia precedente esposizione. Si tratta di cantieri in massima parte del gruppo GEPI o del gruppo EFIM, che non

possono andare avanti nelle condizioni attuali. Sarà necessario quindi un coordinamento sostanziale, se non una unificazione di gestione; la lotta accanita cui oggi assistiamo tra i vari cantieri per strapparsi una iniziativa o per assorbire quelle che sono le modeste — dico modeste anche se cospicue — risorse delle leggi per gli aiuti, i quali peraltro sono commisurati alle navi già costruite o già in costruzione, fa sì infatti che il cantiere medio del gruppo GEPI o del gruppo EFIM non abbia gli ordini o non abbia la possibilità di acquisirli per mancanza di aiuti. Il criterio pertanto è quello di ottenere per il medio cantiere o una unificazione della gestione con la grande cantieristica o la possibilità almeno di un coordinamento sostanziale, in modo che il cantiere medio sia messo veramente in condizione di trovare la sua collocazione, la sua scelta, i suoi tipi di attività.

Per quanto riguarda poi i cantieri minori, di fronte alla possibilità esistente in Italia, cui ho già fatto riferimento, di sviluppare l'uso di un naviglio specializzato, dirò che detti cantieri sono appunto quelli che più facilmente si potranno adattare a tale tipo di naviglio non solo per le dimensioni degli scali, ma anche per le caratteristiche delle maestranze che sono più abituate a fare grandi produzioni di serie che artigianali e in questo caso il termine artigianale significa attitudine a far sì che vi sia lo adattamento ad un tipo particolare di produzione non industriale.

Questa parte sarà certamente molto sviluppata in quanto rappresenta la fornitura di servizi per la grande industria di base ed il superamento delle difficoltà che ci sono per lo sviluppo dell'Italia insulare; pertanto, per tutti questi aspetti di natura sociale, tecnica ed economica si dovrebbe aprire un capitolo molto interessante per tutto il naviglio minore.

Per quanto concerne le importazioni di rei che ve ne sono di due tipi; alcune cose si comprano in quanto costano di meno rispetto ai costi che si dovrebbero pagare in Italia e nella ricerca del minor costo possibile, per l'accanita concorrenza in cui sia-

mo coinvolti, è chiaro che ai cantieri conviene a volte comprare parti (dello scafo e soprattutto concernenti la motoristica e la strumentazione) anche quando sono costruite da industrie del loro stesso gruppo.

Ecco dunque che vi è la « lamentazione », uso un termine biblico, delle industrie appartenenti all'IRI le quali lamentano — per l'appunto — l'acquisto di parti essenziali all'estero mentre quelle stesse parti sono costruite dal gruppo. Le ragioni sono soltanto raramente di ordine tecnico in quanto talvolta non vale la pena, in caso di grandi navi, di grandi alberi di misura superiore a quella costruita normalmente in serie, cominciare l'opera per cui si preferisce andare a comprare il necessario all'estero.

Questo caso si è verificato per un certo numero di navi da fornire, sul piano internazionale, a prezzi bassi per le quali si è reso necessario acquistare alcune parti essenziali in Giappone.

Vi è tuttavia una certa parte di produzione che potrebbe essere realizzata in Italia approfondendo la ricerca che, in un certo senso, è collegata alla ricerca per le costruzioni navali militari. Alcune strumentazioni, infatti, sono particolarmente sofisticate per quanto riguarda la marina ed in questo settore, di recente, si sono registrati molti progressi con finanziamenti sia da parte della Difesa che dell'IRI.

Pertanto, la ricerca prevista in questo campo dalla legge n. 675 certamente si farà e non credo che vi siano particolari difficoltà al riguardo; comunque prenderò nota, per comunicarlo a coloro i quali sono incaricati di sviluppare il piano di settore, dei suggerimenti derivanti da questo nostro colloquio affinché siano tenuti presenti.

P R E S I D E N T E . Mi pare che questa audizione si sia svolta in modo conciso ed efficace. Dovremo comunque disturbare nuovamente il Ministero dell'industria, ed in modo particolare il dottor Carbone, in quanto nei prossimi mesi ci occuperemo anche dei settori siderurgico, alimentare, chimico e tessile per i quali la Commissione ha già avuto l'assenso del Presidente del Senato di effettuare le necessarie indagini.

Ringraziamo dunque per il materiale oggi fornitoci e saremo grati agli intervenuti se vorranno farci pervenire un documento aggiornato da inserire negli atti anche ai fini dell'eventuale redazione di un documento finale nelle prossime settimane.

Il seguito dell'indagine è rinviato.

La seduta termina alle ore 19,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA