

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

2^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 26 LUGLIO 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 23, 26, 31 e <i>passim</i>	BASILICO	Pag. 34, 37, 39 e <i>passim</i>
BERTONE (PCI)	28, 29	DEFONTE	26, 29, 33 e <i>passim</i>
FEDERICI (PCI)	37, 39, 40 e <i>passim</i>	GANDINI	23, 31, 32
GIROTTI (DC)	27, 29, 33 e <i>passim</i>	LIBERATI	45, 46, 47
NOE' (DC)	27	MURRI	24, 24
ROSSI Gian Pietro Emilio (DC)	29		
VILLI (PCI)	26		

Intervengono, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Aurelio Gandini, presidente della Gestione e partecipazioni industriali, l'ingegner Mario Murri, direttore generale, il dottor Gianfranco Defonte, capo settore della stessa Gestione, l'ingegner Tommaso Liberati, direttore centrale dell'Istituto per la ricostruzione industriale, l'avvocato Rocco Basilico, presidente della Società finanziaria cantieri navali e dell'Associazione nazionale fra costruttori di navi d'alto mare e il dottor Nazzareno Silvestrini, vice direttore centrale della stessa Società.

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

DEL PONTE *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva su alcuni settori dell'industria italiana.

Non volevamo procedere nei nostri lavori senza ascoltare anche i rappresentanti della GEPI che hanno particolari cognizioni, per la loro esperienza, in materia cantieristica, come abbiamo potuto sperimentare in incontri che abbiamo avuto con il Direttore generale. Li ringraziamo per la loro presenza e per avere aderito al nostro invito. Ciò vale ovviamente anche per i rappresentanti dell'IRI, della Fincantieri e dell'Assonave.

Si tratta di una breve indagine di carattere molto operativo. Abbiamo puntato, quindi, soprattutto, anche per quanto riguarda i Ministeri, sull'esposizione che ci hanno fatto i direttori generali, gli esperti competenti. Non è una indagine che verrà molto allargata, ma volevamo che anche la Commissione industria fosse a conoscenza degli esatti termini del problema onde poter intervenire, per quanto è nelle sue possibilità, sia sul piano legislativo, sia sul piano dell'esercizio del controllo nei riguardi del Governo per la soluzione dei problemi più urgenti.

Ringrazio, pertanto, vivamente gli intervenuti e prego il dottor Gandini di prendere la parola.

GANDINI. Ringrazio il Presidente e gli onorevoli senatori presenti di questo invito che ci dà l'opportunità di poter esprimere i concetti che hanno indirizzato il nostro lavoro in questo settore e ci dà anche l'opportunità di parlare del problema « cantieri » nel suo complesso.

Senza dubbio il problema « cantieri » ha sempre avuto in Italia una grande importanza ed è sempre stato uno di quei mali necessari che il Paese ha sopportato. Secondo il nostro punto di vista, però, la collocazione di una parte della cantieristica nella GEPI è errata, ed è errata per due ragioni: primo, perchè è fuori della filosofia che ha informato la legge istitutiva della GEPI e che, in poche parole, dice di risanare le aziende e di restituirle poi al mercato libero (mentre voi sapete che i cantieri non sono mai stati restituiti al mercato libero, per cui questo fatto di per se stesso è già anacronistico); secondo, per il fatto che in tutto il periodo della vita della GEPI, lo Stato ha dato circa 570 miliardi, quindi mediamente 100 miliardi annui, mentre per poterci imbarcare in qualsiasi operazione navale occorrono cifre ben superiori. In questo momento, ad esempio, abbiamo una operazione navale in corso, che abbiamo accettato e che speriamo di poter portare avanti (dobbiamo firmare presto il contratto con gli americani). Si tratta di una nave di una certa stazza, ma niente di eccezionale, che però da sola blocca la GEPI (questo fatto durerà un anno e mezzo circa) per 60 miliardi. Quindi, su una media di 100 miliardi all'anno, avendo noi dietro le spalle 132 aziende da amministrare, dovremmo bloccare 60 miliardi solo per un settore che ha 1.600 dipendenti in quattro cantieri. Cioè, per 1.600 dipendenti dovremmo bloccare l'importo di oltre la metà di quanto viene dato mediamente dallo Stato. Voi capite come questa sia una cosa assolutamente impossibile. Naturalmente non si può fare diversamente, perchè tra l'altro — come voi sapete — la legge istitutiva ci obbliga alla difesa dell'occupazione ed il settore cantieristico ha queste caratteristiche.

Ma signori, voi siete più esperti di me in queste cose, la difesa dell'occupazione passa attraverso l'efficienza dell'azienda: l'efficien-

za aziendale procura non solamente la difesa dell'occupazione, ma l'incremento dell'occupazione stessa! Certamente non si può pensare a queste cose avendo presente una GEPI che deve lesinare a tutti e in tutte le maniere i soldi che ha, per poter andare avanti. Il cantiere, quindi, è un danno non solo per il fatto che non permette di esplicitare veramente, come si dovrebbe, il nostro mestiere nella cantieristica, ma anche per il fatto che danneggiamo anche tutte le altre nostre aziende che al contrario hanno più diritto dei cantieri alla nostra assistenza, perchè occupano circa quaranta mila dipendenti.

Devo aggiungere qualcosa che si riferisce anche ad una situazione di carattere generale. Nella cantieristica in Italia esiste una sproporzione tra mezzi impiegati e occupazione. Ho detto che l'efficienza difende la occupazione. Per quanto riguarda l'efficienza so che c'è una persona fra voi che di questi problemi ne ha visti. Ebbene, io sono stato in Giappone (voi sapete che oggi quando si parla della cantieristica si fa sempre riferimento al Giappone) e un grande banchiere giapponese, al quale avevo chiesto quali erano le cose più significative da vedere per potermi rendere conto di questa efficienza, mi ha detto: il cantiere. Siamo andati allora a visitare un grande cantiere. Ora il grande cantiere in Giappone è come la catena di montaggio delle macchine automobilistiche. Non c'è una sprecazione di movimento: ognuno fa quello che deve fare e nel tempo che deve farlo. È proprio per questo motivo che il Giappone ha dei prezzi inferiori. Noi siamo ben lontani da questo, perchè se andate a vedere un nostro cantiere vi potete rendere conto che, se non è proprio all'opposto, certamente non arriva alle stesse conclusioni e non vi arriva nemmeno per il 50 per cento, secondo il mio punto di vista. Eppure abbiamo cercato, con sforzi incredibili, di attrezzare i nostri cantieri, i cantieri della GEPI nel modo più moderno tanto che oggi si possono dire veri strumenti tecnici. Abbiamo anche trovato le persone adatte e in grado di gestire questo settore, che non è mai stato facile in Italia. Oggi pur avendo realizzato cantieri veramente attrezzati

in termini moderni, la loro gestione, occorre ripeterlo, non è un mestiere per la GEPI, per cui pregherei vivamente i signori senatori, nella situazione che si determinerà, di procedere ad una divisione veramente organica dell'attività umana in Italia, in modo che ognuno vada in quella che è la sua casa. Ringrazio per avermi ascoltato.

M U R R I. Desidero richiamare la loro attenzione su un parametro operativo, che per noi è della massima importanza: l'impegno finanziario specifico, cioè l'investimento di mezzi GEPI per posto di lavoro, tenendo presente che anche le coperture finanziarie esterne, comunque finiscono sempre per ricadere sulla Finanziaria in termini di fidejussioni che la GEPI deve prestare agli enti finanziari. Non tengo conto, evidentemente, delle operazioni di credito navale e di credito all'esportazione che fanno capo al cliente, ma che comunque coinvolgono gli impegni a firma della GEPI per la buona esecuzione dell'opera.

Come diceva il presidente Gandini, nella cantieristica questo parametro raggiunge livelli insopportabili per un gruppo delle nostre caratteristiche; queste cose noi le abbiamo dette in ogni circostanza. In sede di relazione al bilancio, in sede di relazione al CIPE prima e al CIPI oggi, in altri *learnings* alla Camera ed al Senato purtroppo con risultati pressochè nulli.

Sosteniamo inoltre che, essendo l'attività cantieristica caratterizzata da forti immobiliari finanziari risulta praticamente impossibile trovare un acquirente finale di questi cantieri al di fuori dell'area pubblica. La soluzione più logica pertanto anche se può sembrare un trasferimento di problemi ad altri, è quella di trasferire i cantieri della GEPI alla Fincantieri. Questo potrebbe sembrare il salvataggio del salvataggio. Fatti recenti hanno invero dimostrato che molte volte il salvataggio pubblico richiede un altro salvataggio. Credo di non peccare di presunzione affermando che questa ipotesi di salvataggio del salvataggio non sia applicabile alla GEPI: infatti anche per esplicita ammissione di altissimi responsabili della Fincantieri, abbiamo avuto riconoscimen-

ti sulla efficienza dei nostri cantieri, e in particolare del cantiere nel quale abbiamo effettuato i maggiori investimenti cioè il nuovo cantiere di Marina di Carrara. Questo cantiere fu acquisito prima della crisi petrolifera, all'inizio del 1973. Fu varato allora un importante programma di investimenti, in quanto nessuno, allora, poteva prevedere la crisi; eravamo sull'onda del *boom* della cantieristica. Avevamo ereditato una landa deserta, dovevamo risanarla. Parliamo anche di costi storici e quindi di cifre che se oggi possono non sembrare rilevanti, riferite al 1973-74-75 sono significative: il programma di investimenti ha richiesto circa 14 miliardi. Purtroppo, però, questi 14 miliardi hanno poi trovato solo parziale e tardiva copertura nella legge n. 464, per un 20-25 per cento; il resto ha fatto carico alla GEPI.

È stato realizzato un bacino di carenaggio lungo circa 200 metri ed il cantiere è stato dotato di macchinari e mezzi di sollevamento aggiornatissimi; è stato quindi riportato all'onore del mondo. È intervenuta poi la crisi petrolifera, con la conseguente caduta della domanda che affligge la cantieristica italiana e la cantieristica mondiale in senso lato.

A prescindere dall'attuale congiuntura il cantiere ha quindi una sua validità, in quanto può costruire naviglio specialmente di grosse dimensioni con una struttura operativa molto snella, usando soprattutto il sistema delle sub-commesse; tale flessibilità, a quanto mi risulta, non è sempre rinvenibile presso i cantieri IRI, che hanno struttura più pesante e costi di lavoro non diluibili.

Si rende pertanto necessario un provvedimento volto a riorganizzare la presenza pubblica, nella quale inserisco anche la GEPI che, di fatto, gestisce denaro pubblico. Il settore anche se non può considerarsi definitivo, evidenzia l'esistenza, a livello mondiale di una marcata esuberanza di capacità produttiva, che si presume continuerà sino al 1982 se non sino al 1985. Il problema è il seguente: come operare nel periodo transitorio?

Le soluzioni prospettate sono due: o si sostiene, come vuole il sindacato, l'apparato produttivo attraverso il contributo alla cantieristica esistente, oppure si pone mano ad una serie di riconversioni produttive, parziali o totali.

Molto probabilmente si dovranno fare entrambe le cose, in quanto, a fronte di una capacità produttiva nazionale di 500 mila tonnellate, i programmi prevedono l'utilizzo del solo 70-75 per cento con un'esuberanza di capacità produttiva, quindi, intorno al 25 per cento.

Per quanto riguarda le riconversioni produttive, la nostra esperienza ci insegna che è molto facile parlare, in questo momento soprattutto, di attività sostitutive, ma è poi molto difficile realizzarle. Teniamo ben presente, perciò, che la riconversione di un numero ancora non definito, ma comunque elevato, di unità lavorative sarà lunga e costosissima.

Ad ogni modo sono del parere che la strada che andrà inevitabilmente percorsa è quella di sostenere le attività valide e di riconvertire ciò che è, invece, superato.

I nostri quattro cantieri — escluso quello di Posillipo che costruisce imbarcazioni da diporto e che, paradossalmente, è quello che ci dà meno problemi (abbiamo ora in costruzione un'imbarcazione del costo di un miliardo per la quale sono già pervenute quattro ordinazioni) — rappresentano il quattro per cento dell'offerta del settore. Di questi, due sono certamente validi, il cantiere Apuano e il cantiere Imma di La Spezia, mentre il terzo, quello di Pietraligure, non giustifica assolutamente nuovi investimenti, essendo privo di banchina. Si tratta di un inserto rumoroso, rugginoso, antieconomico, in un contesto turistico di grande bellezza. Sarebbe perciò altamente auspicabile che questi cinquecento metri di frontemare fossero destinati ad utilizzazioni al di fuori della cantieristica, soprattutto in questo momento.

Abbiamo, infine, il cantiere Navalsud, nel quale stiamo realizzando un impianto che sinora non ha eguali nel Mediterraneo: si tratta di un sistema di sollevamento di tipo Idromatic che consente di effettuare ripara-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

zioni di naviglio fino a tremila tonnellate senza inclinare la nave sullo scalo; ciò si realizza con un sistema di transelevatori di cui esistono pochi esempi nel mondo. La realizzazione di tale impianto ci permetterà di essere sicuramente competitivi e di acquisire riparazioni che oggi affluiscono a cantieri che possono contare su un basso costo del lavoro, come quelli maltesi, spagnoli, greci e jugoslavi: dal momento che i nostri costi del lavoro sono superiori, possiamo sperare di competere mediante tecnologie di processo che consentano di ridurre i tempi di lavoro ed i tempi morti.

In definitiva, il concetto fondamentale che ci ispira è che nel settore, comunque, si dovranno registrare riduzioni dell'offerta e che se ci si presenterà in ordine sparso di fronte alla naturale controparte sindacale non si approderà a nulla. Le organizzazioni sindacali dovranno avere un interlocutore unico; l'unicità delle competenze consentirà di operare quelle razionalizzazioni, quelle integrazioni e quei tagli che la congiuntura attuale e futura rendono indilazionabili. E, dal momento che noi rappresentiamo solo il quattro per cento dell'offerta, in termini di addetti, ci sembra evidente che tale unico responsabile e interlocutore non possa essere che la Fincantieri.

Vi ringrazio dell'attenzione e sono a vostra disposizione per le domande che mi vorrete rivolgere.

DEFONTE. Vi sono due aspetti, cui il presidente ed il direttore generale hanno accennato, che meritano di essere approfonditi.

Quando si parla di un accorpamento di questo gruppo di cantieri, piccolo che sia, ci si riferisce non a cantieri fatiscenti, bensì a cantieri sui quali sono stati operati investimenti finanziari e umani per cui si presume che, nel momento in cui la situazione generale consentisse una ripresa del settore, avrebbero certamente molto da dire. Ciò è dimostrato dal livello tecnologico raggiunto per la costruzione di navi specializzate, come le gasiere per il trasporto di gas liquefatti a meno 104 gradi. Il compito che ci siamo dati è proprio di cercare di raggiun-

gere alti gradi di specializzazione, come nel campo dell'arredamento navale. L'Imma, ad esempio, ha allestito due navi per la Cunard Line, la quale ha impostato la sua pubblicità proprio sull'alta sofisticazione dell'allestimento.

L'altro punto è quello delle commesse. Per la linea che stiamo tentando di seguire sarebbero necessarie più adeguate commesse. Per quanto riguarda il programma della Marina militare, ad esempio, i nostri cantieri non hanno avuto una sola commessa. Del programma Finmare per la costruzione di traghetti, nulla è stato commissionato ai nostri cantieri: ci è stato dato in subappalto dalla Orlando di Livorno un solo traghetto di 80 metri, assolutamente insufficiente. Eppure ci basterebbe molto poco, dato che le nostre necessità sono, ovviamente, estremamente minori di quelle della Fincantieri.

Sono ora pronto a fornirvi qualsiasi chiarimento vorrete.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il dottor Gandini, l'ingegner Murri e il dottor Defonte per le loro esposizioni e per la documentazione da loro fatta pervenire alla Commissione. Abbiamo ben chiara la posizione dei cantieri GEPI, anche per averne già parlato qui in Commissione. Sarebbe però estremamente utile per noi conoscere, in base alla vostra esperienza di operatori del settore, la vostra opinione per quanto riguarda la migliore applicazione delle leggi esistenti, e quali potrebbero essere eventualmente nuove norme di legge da adottare.

V I L L I Mi sembra di aver colto dalla esposizione dei nostri ospiti quali sono i problemi che investono il settore. In generale la cantieristica italiana è in competizione con quella di altri Paesi, il che è logico, ma è in competizione anche al suo interno, cosa che mi avvilisce un po'. Vorrei pertanto capire se la cantieristica, i cui problemi i nostri ospiti hanno portato alla nostra attenzione, sia in un certo senso generica, pur essendo tecnologicamente avanzata: in altre parole, sia una cantieristica non specializzata, non qualificata per uno specifico settore.

Infatti, per evitare la competizione, soprattutto all'interno, è necessario che vi sia una specializzazione in un determinato settore. Mi è sembrato che nell'esposizione dei nostri ospiti qualcosa sia mancato, un qualcosa che è fondamentale. È stato detto giustamente che l'efficienza promuove gli investimenti, stabilizza i posti di lavoro, anzi ne crea di nuovi. Ma l'efficienza nell'ambito di quali programmi, nell'ambito di quale politica? Noi siamo in mezzo al Mediterraneo, siamo circondati da numerosi Paesi emergenti la cui economia si proietta sul mare e che quindi hanno bisogno, per esempio, di naviglio speciale per la pesca. Più in generale, mi sto chiedendo: i nostri cantieri hanno una produzione specializzata, qualificata, finalizzata nell'ambito di quel grande problema irrisolto che è il dialogo tra nord e sud d'Europa? Gli investimenti nel settore sono anche in funzione dello sviluppo dei Paesi rivieraschi del Mediterraneo?

N O È . Il settore cantieristico desta viva preoccupazione anche in seno agli organismi comunitari, al punto che si terrà in proposito un dibattito al Parlamento europeo. In seno alla Commissione trasporti del Parlamento europeo, della quale sono membro, è poi da vari anni vivissima la preoccupazione per la concorrenza esercitata nel settore del trasporto delle merci dai Paesi dell'Est mediante la pratica del *dumping*, causa permanente di crisi per i trasportatori comunitari. Mi sembra purtroppo difficile, se questo problema non sarà risolto mediante accordi con il COMECON, che questa crisi possa essere risolta, e si possa uscire conseguentemente anche dalla crisi della cantieristica. Poichè, come ho detto, questo argomento è oggetto di discussione nella Commissione trasporti del Parlamento europeo, sarebbe particolarmente utile avere dai nostri ospiti notizie e chiarimenti per consentire un nostro più valido contributo, perchè temo che, se non si risolve prima la crisi dei trasporti, sia illusorio pensare di poter risolvere quella dei cantieri.

G I R O T T I . Devo fare anzitutto rilevare che si dà per acquisita una premessa,

sulla quale invece non sono affatto d'accordo. Pensare di poter risolvere i problemi dei cantieri GEPI col semplice trasferimento delle attività canteristiche alla Fincantieri è errato. Non c'è nessuna attività della GEPI — meccanica, tessile, eccetera — che non sia svolta anche da altri enti pubblici. Quindi la premessa del dottor Gandini è inaccettabile. Non è detto affatto *a priori* che un eventuale trasferimento alla Fincantieri risolva il problema. E non vedo nessuno scandalo nel fatto che vi sia concorrenza tra entità pubbliche operanti nello stesso settore.

Sarei curioso di conoscere i programmi della GEPI e quando sono stati fatti. Si sono spesi denari, si sono fatti investimenti: sarebbe interessante sapere quali erano i ragionamenti di allora. È chiaro che si erano fatti dei programmi e che oggi se ne fanno degli altri. Ma non è accettabile che si facciano programmi e che solo successivamente ci si renda conto di alcune perplessità. Quando si fa il cosiddetto mestiere di programmare o di investire non si può dire poi « io non prevedevo ». È troppo comodo fare programmi così per dire, perchè in quel momento il mercato tira. Una dirigenza industriale deve porsi anche il problema della eventuale concorrenza futura di altre imprese.

Non si può continuare a chiedere denaro per mantenere un livello occupazionale che è poi difficilissimo mantenere. È chiaro che ci deve essere un dibattito tra mondo produttivo e mondo politico; il mondo produttivo deve dire chiaramente che non si può continuare su una strada sbagliata. È facile chiedere di investire per mantenere i livelli occupazionali, perchè momentaneamente si risolve un problema sociale; ma, poi, il problema lo si risolve veramente o, piuttosto, non lo si peggiora, esaurendo le risorse disponibili nel Paese? Io sono molto perplesso quando si mettono in piedi questi strumenti di salvataggio, dai quali poi non si sa come venir fuori; e allora si deve fare il salvataggio del salvataggio.

L'efficienza operativa di una impresa deve essere valutata sulla base della redditività degli investimenti, non sul fatturato.

Il problema non è di vedere quanti soldi occorrono, ma di stabilire se questo fatturato è economico o no. Non mi preoccupa che un addetto consumi venti, trenta, quaranta, cento milioni di lire di investimento, occorre prevedere se l'investimento è buono, giusto. Se uno impianta una raffineria sa che ogni addetto costerà molte centinaia di milioni. E per questo non si fa la raffineria? La si fa se il mercato consente di recuperare tutti i costi. È importante vedere cosa si può fare per risolvere questo problema. È stato detto che ci sono 300 addetti esuberanti; ma questi addetti in più costeranno tre, quattro miliardi all'anno, non di più. Quanto perdono invece i cantieri ogni anno? Eliminati questi duecentotrecento dipendenti, i cantieri continueranno ad essere in perdita.

Questa efficienza c'è o non c'è? Io non conosco specificamente i cantieri, nè sono un cantierista, però credo che dobbiamo cominciare veramente a discutere non di favole, ma di attività industriali con competenza. Non sto rivolgendo un'accusa alla GEPI, ma al sistema di voler scaricare su organismi secondo me non competenti una gamma di problemi che spaziano in campi così diversi. Si fanno programmi di investimento che non sono « sofferti », ragionati, programmi da esperti. Sappiamo che la GEPI ha questo compito ingrato di salvare le aziende che vanno male, ma queste riflessioni valgono anche per noi medesimi.

Sarei molto curioso di conoscere quale era il programma GEPI per questi cantieri tre anni fa. Chi fa un programma deve cercare di capire e vedere cosa può essere il domani, non solo l'oggi. Se si potesse ragionare e fare programmi solo per il presente tutti sarebbero capaci di fare investimenti. Non possiamo continuare con questo andazzo.

Noi stiamo facendo un'indagine sulla cantieristica e dobbiamo cercare di capire che cosa si deve fare nel campo dei cantieri. Non mi interessa in particolare il problema GEPI (tra l'altro non credo che unificando tutto si risolve il problema dei cantieri). Noi vorremmo capire di che male soffre la cantieristica italiana, quali sono i suoi problemi,

cosa si può fare in questo settore. Questo è il contributo che dovete darci voi.

Una volta che abbiamo trasferito i cantieri dalla GEPI alla Fincantieri cosa abbiamo risolto? La GEPI è costituita in modo tale da prendere le aziende in difficoltà e, se entro un anno non trova un acquirente privato, passarle ad un altro ente pubblico. Allora, la GEPI si deve strutturare in modo tale da prendere le aziende malate dando loro qualche « medicina » senza gestirle; ma se sa in anticipo che non troverà acquirenti privati o si attrezza per la loro gestione oppure le dà via subito. È inutile continuare a fare investimenti per aziende che saranno cedute rapidamente.

Non vorrei fare un processo specifico alla GEPI, ripeto, ma mi sembrerebbe opportuno chiarire come dovrebbero procedere coloro che decidono della spesa pubblica, che devono spendere denaro pubblico in una attività o nell'altra. Spesa che sovente non avviene secondo la maggiore o minore convenienza degli investimenti, ma in ordine ad altri motivi contingenti, soprattutto quelli dell'occupazione. Costa meno al Paese pagare ugualmente i dipendenti che perdere dei soldi per investimenti sbagliati. Quindi bisogna agire con più oculatezza. La domanda mi sembra implicita in quello che ho detto finora, e non credo occorra formularla più dettagliatamente.

B E R T O N E . Sono d'accordo con il senatore Girotti per quanto riguarda le responsabilità del mondo produttivo; ma sulla questione GEPI abbiamo già avuto occasione di discutere in Commissione, in relazione ad un'interrogazione, alla presenza del Ministro dell'industria. Alcuni dei motivi emersi allora, comunque, mi sembra opportuno riprenderli anche in questa sede.

Noi stiamo conducendo un'indagine sulla cantieristica in generale in vista dell'approvazione di un piano per tale settore, piano sul quale dovremo riflettere a fondo perchè la cantieristica in Italia in questi ultimi anni ha subito dei colpi molto duri, anche per occasioni mancate a livello europeo. Quando si dava per certa la crisi per l'indomani mattina si verificava invece la ripresa for-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

tissima. Quindi anche sulle certezze di certi tecnocrati che sembrano conoscere tutto e sapere tutto qualche dubbio in realtà ci rimane.

Bisogna considerare bene la questione dei cantieri GEPI. Scaricare i guai dalla GEPI alla Fincantieri non serve proprio a niente. Se è più razionale, si lascino i cantieri alla GEPI, perchè è mia convinzione che i cantieri della GEPI abbiano meno guai di quelli della Fincantieri.

G I R O T T I. Potremmo dire anche l'inverso...

B E R T O N E. Però quando si parla di capacità finanziaria... Il caso della commessa americana, per esempio. Si sono dovuti fare salti mortali perchè la GEPI non era in grado di finanziare i sessanta miliardi di esborso.

G I R O T T I. La possibilità di indebitarsi è in funzione del conto economico e non è...

D E F O N T E. La fidejussione la fa la GEPI, senatore Girotti; non vogliamo diventare l'EGAM.

B E R T O N E. Non riesco a capire la riflessione alla quale si è richiamato il collega Girotti. Si tratta soltanto di vedere se il passaggio dei cantieri dalla GEPI alla Fincantieri sia un modo razionale per affrontare la direzione di tali cantieri.

Non mi scandalizzo per la concorrenza che qualche volta può essere utile; non si deve però, quando si va all'estero, cominciare a parlar male degli altri e a fare affermazioni non esatte. Io sarei, per esempio, molto interessato ad avere informazioni sull'operazione Venezuela, sul suo significato, sul modo con cui è stata affrontata, sui risultati, sulle eventuali prospettive in altre direzioni con quel tipo di combinazioni.

È necessaria una visione complessiva sul modo di affrontare la questione del piano di settore della cantieristica e, in tale visione, si può collocare un discorso più preciso sulle possibilità di sviluppo e sui pro-

blemi che si pongono anche per i cantieri della GEPI, la cui collocazione rispetto al ruolo di questo organismo costituisce una questione reale per la quale tra l'altro a livello di Governo si è già data una risposta. In proposito vorrei osservare che si ottiene la situazione peggiore affermando che la collocazione non è esatta e non facendo niente però per cambiarla. Si dovrebbe in primo luogo ricordare il modo con cui questi cantieri sono arrivati alla GEPI: per affrontare un fallimento è stato coinvolto un altro cantiere privato di La Spezia, che è la città dove risiedo, che non era in passivo, per avere collegamenti e uomini impegnati in quel settore. Non era infatti facile in quel momento trovare persone in grado di affrontare certe situazioni dal punto di vista della direzione. Abbiamo anche cantieri nel sud con problemi rilevanti che non si possono non considerare ma che devono essere affrontati. Mi risulta che per i cantieri della CNASA sono stati effettuati investimenti considerati funzionali e che rispondevano ad una certa prospettiva; purtroppo però la situazione si è modificata abbastanza rapidamente. Il problema riguarda indubbiamente la possibilità di avere gli stanziamenti necessari e ciò naturalmente ritarda una eventuale soluzione.

Non sto facendo una domanda ma sto semplicemente sollevando una questione: si tratta di stabilire se nella collocazione del piano di settore i cantieri debbano rimanere alla GEPI — in questo caso si dovranno risolvere numerose questioni — o se invece sia più razionale un trasferimento all'IRI. E ciò perchè esistono settori nei quali il ritorno delle attività all'iniziativa privata, di fronte ad un minimo di ripresa produttiva, potrebbe risultare facile ma nella cantieristica mi sembra che sia tutto più complicato.

R O S S I G I A N P I E T R O E M I L I O. Signor Presidente, avrei voluto fare solo due brevi domande ma il discorso che è stato iniziato mi obbliga a svolgere anche alcune considerazioni.

Anzitutto vorrei sapere a quanto ammontano le perdite di questi cantieri con 1.006

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

occupati: non ho avuto il tempo per consultare i bilanci che ci mandate e vi chiedo pertanto gentilmente questa informazione.

Seconda domanda: qual è la dimensione media di un cantiere giapponese? Abbiamo sentito che esistono cantieri che occupano anche 4.000 persone: ve ne sono anche di piccolissimi che ne occupano solo 130 come in qualche cantiere GEPI?

L'intervento svolto dal collega Girotti, che condivido in gran parte, mi obbliga invece a fare, come dicevo, qualche considerazione. A me pare che il modo accorato col quale il presidente Gandini ed i suoi collaboratori hanno posto il problema del trasferimento della cantieristica ad altre società a partecipazione statale rischi di fuorviare il nostro compito, che è quello di un'indagine sulla cantieristica. Si rischia in sostanza di non sottolineare sufficientemente, come gli appunti da voi inviati evidenziano, l'esistenza di cantieri con una vita travagliata, senza banchine e nel cuore di una città, per affermare che sarebbe opportuno il loro trasferimento alla Fincantieri, ma senza dire che con ciò nulla cambierebbe.

Mi auguro che, dopo gli incontri con gli artefici della cantieristica italiana, potrà essere svolta la vera discussione nella nostra Commissione per permettere ad ognuno di noi di portare il proprio contributo.

Condivido, signor Presidente, il parere secondo cui non si tratta soltanto di una questione di ubicazione e che la Commissione deve conoscere le remore di carattere finanziario che impediscono una seria ristrutturazione perchè altrimenti non si potrà arrivare ad alcuna conclusione. Mi sembra cioè semplicistico affermare solo che è innaturale l'attribuzione dell'attività cantieristica alla GEPI, mentre se si aggiungesse che per la struttura e per i conti economici della GEPI non si è in grado di assumere commesse, la Commissione industria potrebbe predisporre le proposte necessarie per risolvere il problema.

Non sono d'accordo, presidente Gandini, con la sua affermazione che i parlamentari conoscono già bene la situazione: noi non conosciamo i problemi più di voi ma stiamo cercando di imparare e di acquisire, attra-

verso gli elementi da voi forniti, quel senso politico, richiamato dal collega Bertone, per tentare di individuare la strada per fare uscire dalla crisi la cantieristica in Italia. Noi siamo costretti — a mio avviso fortunatamente ma secondo altri meno fortunatamente — a vivere in un mercato libero con concorrenti anche giapponesi. È stato da lei sottolineato, presidente Gandini, che noi siamo costretti ad operare, rispetto ai giapponesi, con minore capacità produttiva e con maggiore incidenza dei costi: si tratta certamente di dati che la Commissione industria del Senato deve prendere in considerazione. Nel quadro politico, invece, si deve tener conto di quanto ha evidenziato il collega Bertone: si deve, cioè, mantenere un minimo di struttura perchè la nostra indipendenza dipende anche dalla cantieristica. Ma qual è questo minimo che è giusto mantenere? Queste sono le risposte alle quali la nostra Commissione deve dare un contributo. Se non togliamo il velo di questa pseudosocialità che ci portiamo dietro da troppi anni insistendo nel mantenere imprese archaiche, non si potranno risolvere i due problemi contemporaneamente: essere indipendenti e pretendere di avere quell'efficienza che, attraverso il reddito, può produrre altri posti di lavoro. Il collega Villi si era posto una domanda: l'efficienza a quale fine è richiesta? Io ritengo che lo scopo principale dei nostri sforzi dovrebbe essere quello di far lavorare il milione e mezzo di disoccupati che abbiamo nel nostro Paese: senza un poco di efficienza non risolveremo il problema. Se questo è vero, pur tenendo presente le questioni del Meridione che potrebbero indurci a mantenere unità che costano più di quello che dovrebbero, si deve con altrettanta lealtà riconsiderare la situazione per i posti di lavoro dove il problema della disoccupazione è marginale; diviene, infatti, una menzogna sociale continuare a sperperare denaro per mantenere unità non produttive.

Diventano a questo punto pertinenti le mie due domande iniziali: operiamo, nella cantieristica, nella dimensione esatta? Accantonerei, per riesaminarlo al momento delle conclusioni, il problema dell'ubicazione dei

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

cantieri ed anche quello relativo all'ente che dovrebbe gestire tale settore e mi limiterei ora a conoscere se siamo nella dimensione giusta, perchè produciamo il 50 per cento in meno rispetto ai giapponesi e perchè la cantieristica mondiale, non solo quella italiana, si trova oggi in così gravi difficoltà. Non è facile, mi rendo conto, preparare programmi esatti; come non è facile seguire l'esempio dei giapponesi che sono riusciti a mettere in crisi i cantieri di tutta l'Europa, ma una economia, per restare competitiva e libera deve considerare anche queste realtà e prendere i necessari provvedimenti. Se continueremo a bendarci gli occhi e fare oggetto di discussione primaria problemi secondari, ognuno di noi rafforzerà un proprio convincimento ma noi politici non riusciremo a dare niente di conclusivo a voi operatori economici.

P R E S I D E N T E . Le domande sono state particolarmente ampie e questo dimostra l'interessamento per i problemi esistenti da parte di tutti i commissari. Mi auguro che le risposte siano più concise, tanto più che vi è la possibilità di dare una risposta esauriente nella memoria ufficiale conclusiva.

Vorrei ricordare ai rappresentanti della GEPI che ho posto una domanda sulle provvidenze in atto e su quelle più urgenti auspicabili.

G A N D I N I . Chiedo scusa al senatore Girotti per aver iniziato il discorso sulla posizione della GEPI nei cantieri che senza dubbio non rientra nell'ambito dell'indagine conoscitiva. Ne ho approfittato per sensibilizzare la Commissione su questioni che abbiamo sollevato anche in altre sedi autorevoli. L'esercizio delle attività cantieristiche non è derivato, senatore Girotti, da una scelta industriale della GEPI.

I cantieri ce li hanno addossati. In un primo tempo, abbiamo dovuto fare un'esperienza, come giustamente è stato osservato e, nel farla, dovevamo mantenere un'occupazione a tutto il personale trovato, invece di porre direttamente ed immediatamente in cassa integrazione. Abbiamo cercato lavoro dovun-

que, industrializzandosi, viaggiando per il mondo per cercare commesse. Abbiamo fatto tutto ciò senza che queste circostanze possedessero capacità specifiche, rischiando.

Quindi, il nostro problema con il passar del tempo è maturato, anche perchè è venuta a determinarsi una situazione diversa nel campo sindacale. Si parla di ristrutturazione e di movimento nei confronti dell'occupazione. Qualcosa perciò è cambiato ed è per questo che oggi sosteniamo sia più razionale che voi portiate i cantieri in una sede dove il cantiere stesso è la politica e la filosofia di ogni momento. La GEPI al contrario ha 135 aziende fra le quali esistono disparità più assolute, per cui è comprensibile come sia importante focalizzare l'attenzione su questo problema. Difatti, dei 100 miliardi che lo Stato mediamente ci ha versato ogni anno, 60 vengono assorbiti da una sola commessa. Considerate che ci sono 1.600 dipendenti nel settore cantieristico della GEPI, a fronte di 40.000 dipendenti che lavorano nelle altre aziende. Quindi, i 1.600 assorbono 6 miliardi, per cui ci rimangono per gli altri 40.000, soltanto 40 miliardi, da dividere fra 130 aziende; è principalmente questa la difficoltà che incontriamo.

Che cosa possiamo fare allora? Presento a voi la questione non sotto un aspetto polemico, ma semplicemente per sensibilizzare il Senato a questo problema che ci mette veramente in enorme difficoltà. Naturalmente, come dicevo, se non ci fosse stato, tra l'altro, il fatto di una più ampia apertura da parte dei sindacati, molto probabilmente la situazione sarebbe rimasta immutata.

D'altra parte, la tragedia di tutte le aziende GEPI sta nel non esserci consentito, nel momento in cui acquisiamo aziende (che sono andate fallite) di fare un'analisi obiettiva della situazione e delle sue possibilità economiche. Se, cioè, il fabbisogno per una conduzione economica è di 50 dipendenti, anzichè di 100 quanti sono in organico nell'azienda acquisita, occorre ridurre l'organico a 50 persone. Noi, invece, dobbiamo sempre accettare il principio che, anche se nella azienda ci sono 5.000 dipendenti, dobbiamo mantenerli tutti i 5.000, anche se non abbia-

mo ancora il prodotto, anche se non abbiamo ancora la possibilità d'impiego per tutti. Questo è il dramma del « costo » della GEPI.

La GEPI non è semplice da gestire, in quanto non è una società che si conduce in termini economici, bensì è una società che gestisce; lo « comanda » la legge istitutiva, in termini di difesa dell'occupazione. Pertanto, noi non possiamo modificare i costi e, naturalmente, dobbiamo andare avanti con una determinata situazione che non è soddisfacentemente produttiva. Come detto, non si può parlare in termini strettamente economici nella GEPI, trattandosi di un Ente che rende un servizio alla collettività nazionale.

Per quanto riguarda il tema centrale, faremo del nostro meglio per darvi quei suggerimenti che, secondo la nostra modesta esperienza e la nostra modesta intelligenza, riteniamo possano esservi di qualche ausilio.

Chiedo scusa se vi ho fatto perdere tempo su un tema esclusivamente marginale.

DEFONTE. Molte delle loro domande, estremamente valide e che toccano il punto focale di questa indagine conoscitiva, sono state ampiamente dibattute nell'ambito della commissione ministeriale che ha redatto il documento, che credo ormai sia pronto presso il sottosegretario Rosa, e tutte, direi quasi il 90 per cento delle loro domande, hanno una loro risposta.

Adesso cercherò di sintetizzare brevemente, ma certamente loro leggeranno questo documento e avranno esaurienti risposte alle domande poste.

Da questa indagine, che si è protratta per tanto tempo, condotta da questo commissione della quale facevo parte come membro rappresentante della GEPI, è venuta fuori, quasi a maggioranza anche se non assoluta, una duplice via di soluzione del problema della cantieristica, anzi direi piuttosto una impostazione che potrebbe dare soluzione al problema, ed è questa (mi riferisco a ciò che ha detto il senatore Noè sul discorso della CEE, che è da tenere presente e che è estremamente delicato e importante): la CEE chiede, anzi più che chiedere vuole, che ci sia una riduzione della capacità produttiva della cantieristica in Europa e con-

seguentemente una riduzione della capacità di produzione in Italia. Su questo tutti i membri della commissione sono stati concordi (se non tutti, quasi tutti) nel dire che la riduzione l'abbiamo già fatta *a priori*, cioè l'abbiamo fatta già negli anni 1973-74 e anche in precedenza quando gli altri portavano avanti opere di ristrutturazione di cantieri, investimenti atti ad aumentare la produzione e non la produttività, mentre noi siamo rimasti completamente fermi. Oggi, quindi, quando si parla di riduzione, non è certamente il nostro Paese che deve pagare lo scotto di una riduzione, ma sono gli altri che devono pagarlo! E poi — questo è estremamente importante — effettivamente noi abbiamo raggiunto oggi (mi riallaccio al senatore Bertone) il livello più basso relativamente alla produzione della cantieristica. Questo è facilmente riscontrabile da una indagine statistica: basta prendere i modelli ISTAT per vedere qual è stata la produzione nel decennio o quanto meno nel ventennio. Potremmo vedere, in questo modo, che siamo arrivati ad una quantità di tonnellaggio di produzione tale che se andiamo al di sotto di questo limite veramente possiamo compromettere quella che è la posizione della produzione di navi, di scafi, per quello che sono le esigenze del Paese. Cioè ci troveremo costretti, in sostanza, a dover andare a noleggiare navi per poter effettuare i nostri trasporti.

Un altro elemento estremamente importante e delicato è quello del Terzo Mondo. Il Terzo Mondo si affaccia oggi sul mercato e in maniera prepotente. Sarebbe stato estremamente importante e sarebbe stato molto valido affrontare questo problema della cantieristica con una maggiore disponibilità di tempo e quindi fare (questo l'ho detto anche in sede di Commissione) una indagine di mercato su quelle che potrebbero essere le esigenze future degli scafi per trasporto (quando dico « scafi per trasporto » abbraccio tutto lo scibile del trasporto, non solo un trasporto specifico di merci specifiche), per vedere nel Mediterraneo quali saranno le esigenze in futuro, per cui ridurre i livelli di produzione sotto un certo limite potrebbe essere sbagliato.

G I R O T T I. Abbiamo prodotto poco. Ma il fatto di produrre poco non è perchè non abbiamo gli impianti, è perchè non siamo stati capaci di produrre a condizioni tali da poter vendere di più!

D E F O N T E. Senatore Girotti, noi, oltre alla cantieristica, abbiamo un armamento in Italia, società armatrici, armatori, che chiaramente sulla base delle leggi esistenti, invece di ordinare a noi le navi, vanno ad ordinarle dove costano di meno, e dove costano di meno non da un punto di vista del costo di lavoro. Perchè se facciamo una indagine sul costo del lavoro, vediamo che in Italia il costo del lavoro è in esatto equilibrio su quello che è il costo delle navi in Europa, ma mancano invece quegli incentivi che sono stati dati alla produzione da Paesi che ci hanno preceduto notevolmente anche in un momento di crisi come questo. Noi, ad esempio, stiamo discutendo ancora l'intervento sulla legge del credito navale per il 30 per cento del contributo, mentre l'Inghilterra sta applicando il 35 per cento da quasi sei mesi. Non vado oltre perchè vedo degli assensi da parte di tutti e quindi ritengo che tutti conoscano questi problemi.

Questo è il punto centrale: una diminuzione della produzione è avvenuta anche perchè il nostro armamento doveva sostenere la cantieristica. Cioè il sostegno doveva essere reciproco: l'armamento doveva essere sostenuto da leggi adeguate dello Stato e conseguentemente avrebbe agevolato la produzione delle navi nei nostri cantieri senza andarle a comprare all'estero, addirittura anche usate!

Quindi, in quel momento c'è stata la diminuzione della produzione. Ora — questi sono i due punti su cui si sofferma l'attenzione della Commissione — o si mantiene la capacità produttiva attuale e la spesa (leggerete anche delle cifre) di intervento relativamente alle leggi esistenti, che comunque sono da modificare per quanto riguarda gli importi da stanziare per le leggi medesime, e allora ci si aggira intorno ad un fabbisogno di circa 800 miliardi; oppure si passa ad una riduzione della cantieristica, ed allora lo stanziamento si aggira intorno

ai 1.200 miliardi. Questo secondo punto della riduzione delle capacità produttive della cantieristica nazionale non è stato sposato dalla Commissione, tranne che da pochissimi suoi membri. La maggioranza è stata per la prima soluzione e quindi l'intervento lo si propone in cifre intorno agli 800 miliardi. Per la seconda ipotesi c'è anche da considerare in dettaglio come questi 1.200 miliardi devono essere impiegati, cioè quanto di contributo a fondo perduto, quanto di contributo a interessi, quanto per la risoluzione dei problemi di 6.000 posti di lavoro che sarebbero vacanti, quanto è necessario per le opere di interventi sostitutivi.

Un altro punto che è stato molto attentamente esaminato è stato quello relativo al problema occupazionale: quando si parla di riduzione di posti di lavoro nell'ambito di una industria come quella cantieristica bisogna tenere presente che a fronte del libro paga di ciascun cantiere, cioè a dieci operai cantiere, corrisponde un indotto di lavoro di circa 1,2-1,5; ciò non significa creare seimila posti di lavoro per l'industria cantieristica, ma attività sostitutive per circa 10.000 posti di lavoro. Questo è molto importante.

Il 90 per cento delle domande poste, comunque, trovano una risposta puntuale ed esatta nel lavoro svolto dalla commissione presieduta dal sottosegretario Rosa.

Ci sono poi alcune domande che invece sono di nostra pertinenza e alle quali spetta a noi rispondere.

Per quanto riguarda il problema dell'efficienza, che stabilizza i costi, devo dire che il quesito del senatore è estremamente pertinente.

A tal proposito vorrei ad ogni modo puntualizzare che i nuovi investimenti non sono tanto finalizzati ad un aumento della produzione, quanto ad un aumento della produttività. Il problema andrebbe, perciò impostato in questi termini.

G I R O T T I. Ma è evidente che, nel momento in cui si aumenta la produttività, mantenendo gli stessi livelli occupazionali, si aumenta anche la produzione.

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

D E F O N T E. Certamente, in quanto con il massimo sfruttamento degli impianti si ottiene una produzione maggiore, ma il discorso che intendevo fare è che si punta più ad una migliore qualità che ad una maggiore quantità. E qui mi riallaccio al discorso della specializzazione.

A questo punto vorrei fare un piccolo passo indietro ricordando brevemente che la GEPI, fin da quando fu ipotizzato il suo ingresso nel campo della cantieristica, ha sempre e fermamente detto no, battendosi con tutte le forze per evitarlo. Ma non c'è stato niente da fare: l'intervento è stato voluto.

Ci siamo, ad ogni modo, messi al lavoro con la massima buona volontà, ed abbiamo attentamente esaminato il problema della sistemazione dei cantieri, connettendolo strettamente al problema della loro specializzazione.

Abbiamo così iniziato studi che ci hanno portato, oggi, a commercializzare prodotti, altamente specializzati, persino negli Stati Uniti. Abbiamo infatti messo a punto un tipo di albergo galleggiante adattissimo alle esigenze dei nostri committenti americani.

Altri studi approfonditi abbiamo poi condotto, ad esempio, sul problema della massima sicurezza nel trasporto marittimo di gas liquefatti, mettendo a punto navi gasiere che sono veri gioielli di tecnologia.

In definitiva abbiamo compreso che la massima specializzazione era l'unica arma in nostro possesso per essere positivamente presenti in un mercato che manifestava segni di cedimento.

M U R R I. Vorrei rispondere al senatore Girotti che ha espresso perplessità circa la nostra richiesta di trasferire le aziende cantieristiche nell'ambito delle partecipazioni statali, richiesta motivata dall'abnorme impegno finanziario che tale attività comporta. Il senatore Girotti sospetta che, con tale motivazione, si potrebbe allora richiedere il trasferimento alle partecipazioni statali anche di altri nostri settori definiti non congeniali.

Mi corre l'obbligo di puntualizzare che non intendiamo estendere questo atteggiamento

ad altri settori. L'impegno finanziario che i cantieri richiedono non è sopportabile per le gracili spalle della GEPI, che deve sopportare 130 altri figli: e questo vale solamente per la cantieristica.

Per quanto riguarda la mole degli investimenti, concordo con lei che fin troppe volte l'investimento è stato, nell'area pubblica, un comodo alibi per tutti, soprattutto negli anni passati, ma non per la GEPI. La nostra riluttanza all'investimento fine a se stesso ci ha procurato l'accusa d'immobilismo da parte dei sindacati.

D E F O N T E. Il senatore Rossi ha chiesto la cifra esatta delle perdite dei cantieri GEPI. Al 30 giugno 1978 esse ammontavano a 30 miliardi e 923 milioni di lire.

In merito alla domanda sui cantieri giapponesi, essi hanno grandi dimensioni, sono estremamente razionalizzati e integrati.

P R E S I D E N T E. Ringrazio i rappresentanti della GEPI, il presidente dottor Gandini, l'ingegner Murri e il dottor Defonte, per essere intervenuti a questa audizione e per il contributo da loro offerto alla indagine conoscitiva.

Vorrei invitarli a fornire successivamente alla Commissione, in una memoria supplementiva, gli elementi di giudizio e i chiarimenti richiesti nel corso dell'odierno dibattito.

Proseguiamo i nostri lavori in sede di indagine su alcuni settori dell'industria italiana e non a caso abbiamo dato la precedenza al settore dell'industria cantieristica che attraversa un momento particolarmente difficile. Invito gli ospiti — che ringrazio per il materiale fornitoci — e i senatori a mantenere l'indagine su un terreno tecnico. Cedo quindi senz'altro la parola all'avvocato Basilio.

B A S I L I C O. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, innanzitutto esprimo la mia soddisfazione e il mio ringraziamento perchè anche questo ramo del Parlamento ha voluto, in sede di Commissione industria, rivolgere la sua attenzione ai problemi che interessano la cantieristica italiana in un momento particolarmente difficile. Ricordo

che il 17 novembre 1977 analoga audizione fu svolta dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati a seguito di alcune misure che erano state adottate nel campo della cantieristica dalle Partecipazioni statali e furono evidenziati i gravi problemi che in quel momento coinvolgevano il settore.

Se mi è consentito, vorrei dire prima di tutto qualcosa nella mia veste di presidente dell'Associazione costruttori di navi d'alto mare. L'Assonave raggruppa i maggiori cantieri italiani di costruzione e riparazione navali. A questa Associazione hanno aderito da tempo tutti i maggiori cantieri suddivisi, come i parlamentari sanno, in maniera piuttosto anomala nei gruppi pubblici. Le aziende Fincantieri ne raggruppano il novanta per cento circa; vi sono poi il cantiere Breda del gruppo EFIM e un cantiere della GEPI che ha sempre fatto parte dell'Associazione. Inoltre all'Associazione dei costruttori aderisce per ragioni di affinità, di competenza, se si vuole per una maggiore rappresentatività in sede internazionale, la Rinavi, una associazione costituita a Genova tanti anni fa cui partecipano le aziende di riparazione. Infine, è proprio di questi giorni la richiesta di associazione al nostro gruppo di piccoli e medi costruttori navali. Come presidente dell'Associazione dei costruttori ho dovuto far parte delle associazioni internazionali che si occupano di questo settore, sono quindi in grado di darvi, sia pure in breve sintesi, un quadro generale della situazione per quanto riguarda l'Europa.

I dati emersi dagli studi dei vari organismi internazionali del settore, che formulano anche previsioni a breve e medio termine, non sono certo incoraggianti. D'altra parte, la crisi della cantieristica mondiale è oggetto di numerose pubblicazioni sia della stampa specializzata che dei quotidiani, anche se talvolta con informazioni deformate e statistiche che non rispecchiano esattamente la realtà della situazione. Vi è comunque un quadro generale che può essere definito piuttosto chiaramente. La produzione della cantieristica mercantile si ritiene che possa raggiungere dai dodici ai tredici milioni di tonnellate di stazza lorda compensata. Que-

sta cifra è stata formulata sulla base, ovviamente, dei dati storici disponibili, sulla prevedibile domanda, sull'età delle navi, sulla loro obsolescenza, sui diversi tipi di navi che possono essere ancora soggette all'interesse del mercato. In questa visione generale, gli organismi internazionali avevano ipotizzato che la suddivisione potesse addirittura raggiungere un equilibrio e quindi una suddivisione del mercato: un terzo della produzione al Giappone, un terzo all'Europa, un terzo ai Paesi terzi in via di sviluppo (Brasile, eccetera). Senonchè le trattative — condotte anche da me personalmente — non hanno portato a nessun risultato perchè il Giappone ha insistito sulla necessità di assicurarsi il cinquanta per cento della produzione mondiale. L'accordo quindi sul piano industriale non è stato raggiunto nemmeno in sede OCSE, in cui tutti hanno rivendicato la propria funzione di guidare l'industria navale. Dei paesi dell'Est non conosciamo la potenzialità se non per quanto viene fatto apparire nei registri internazionali.

Supposto quindi che la potenzialità futura della domanda del mercato possa essere valutata intorno a 12 milioni di tonnellate di stazza lorda e che il Giappone accetti, per ipotesi, il suo 33 per cento, il residuo, da suddividersi tra Europa e paesi terzi, si cifra in 8 milioni di tonnellate. Il 50 per cento di questi 8 milioni toccherebbe all'Europa; scendiamo così a 4 milioni di tonnellate di cui 2,4 milioni all'insieme dei Paesi comunitari; all'Italia, cui dovrebbe spettare il dieci per cento di quest'ultima cifra, toccherebbero circa 200 mila tonnellate.

Queste sono le previsioni che sono state in linea di massima determinate e che sono state prese a base di uno studio che ha suscitato non poche riserve da parte dei paesi comunitari e obiezioni da parte delle organizzazioni sindacali.

Evidentemente, questi studi sono stati effettuati, come accennavo poco fa, sulla formulazione possibile di quello che è il mercato tenendo conto dell'età delle navi.

Siamo pervenuti a queste conclusioni di massima: le grandi cisterne non hanno più senso, nè economico, nè commerciale, nè tecnico. Sono navi che aumentano il parco im-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

menso già esistente e che pertanto devono trovare uno sbarramento definitivo, anche perchè la riapertura del canale di Suez ha comportato la riduzione dei percorsi; l'incremento verificatosi con i nuovi metodi di trasporto del greggio (Mare del Nord, Golfo Persico, Mare Mediterraneo) ha avuto come conseguenza la diminuzione dell'importanza delle cisterne. È una previsione attendibile, signor Presidente, quella relativa al contenimento del tonnellaggio di tali navi entro certi limiti. Può darsi che per i lunghi tragitti la fascia ottimale sia quella delle 150.000 tonnellate, ma si tratta di una supposizione che non ha avuto una conferma.

La diminuzione delle grandi cisterne ha comportato la ristrutturazione delle linee del *bulk* per i trasporti misti, la cui presenza è notevole perchè i giapponesi hanno preferito convertire le navi cisterne. Esistono poi le navi per i trasporti dei prodotti finiti e i pescherecci.

Siamo cioè in presenza di una piccola gamma di trasporti che potrà avere un avvenire; si tratta di navi con attrezzature speciali che possono avere un accesso più facile nei porti laddove le infrastrutture portuali non consentono attracchi più veloci.

Una missione italiana si trova in questi giorni in Angola proprio per vedere cosa è possibile ottenere in quel Paese in materia di pescherecci.

Il quadro, sia pure in linee generali, riguarda il complesso della cantieristica europea occidentale con la diminuzione di questi filoni dove si potrebbe ottenere, attraverso adeguamenti dei prezzi ed interventi governativi, una possibilità di reggere il mercato. Subentra però un altro problema: gli armatori si lamentano perchè la caduta dei noli, dovuta alla eccessiva disponibilità di stiva, impedisce il rinnovo delle flotte e la riconversione. Si tratta di un discorso difficile perchè non c'è dubbio che tutto questo sia derivato dalla politica che hanno seguito i giapponesi. Un'interpretazione corrente fa ritenere che il Giappone, essendo importatore di materie prime, abbia favorito l'industria cantieristica al fine di conseguire, tramite l'abbassamento dei noli, una capacità di approvvigionamento tale da poter consen-

tire la trasformazione all'interno del Paese in maniera più redditiva. Si tratta di un'ipotesi: la verità però è che il Giappone, che ha avuto un progresso notevole dal 1963 in poi, ha seguito l'evoluzione determinatasi nell'industria cantieristica europea negli ultimi cinquant'anni. Nel 1965 erano state raggiunte punte tecnologicamente avanzate ed è stato facile per il Giappone promuovere lo sviluppo della cantieristica; è comunque un fenomeno che si sta ripetendo nei Paesi in via di sviluppo: ad esempio nel settore cisterniero, dove alcune tecnologie sono facilmente ottenibili da parte dei mercati esterni, l'assemblaggio delle lamiere è un processo abbastanza semplice; questo spiega il successo di quei Paesi come la Corea, dove il costo per un operaio è di 80 dollari al mese. Tutto ciò provoca quel contrasto tra prezzi offerta e domanda che indubbiamente influisce sulla cantieristica europea e giapponese. La CEE, che ha dovuto esaminare tardivamente un problema segnalato già nel 1973, è arrivata alla formulazione di un'ipotesi la quale comporta, come i commissari fanno, una riduzione effettiva della capacità produttiva che è uno dei passi che fatalmente l'industria europea è destinata a compiere. A tale riguardo mi permetto di consegnare a questa Commissione il documento redatto dal Parlamento europeo ed il parere del Comitato economico e sociale: si fa riferimento alla storia ed alle prospettive del settore e si conclude che è necessario tener conto delle possibilità di sviluppo; invece di drastici ridimensionamenti degli impianti si propongono misure correttive per far sì che la capacità europea si mantenga in una situazione di stallo, in attesa di condizioni di mercato diverse negli anni ottanta.

Per quanto riguarda la Fincantieri, il Ministro delle partecipazioni statali ha disposto, con provvedimento se non erro del 4 luglio scorso, il trasferimento del cantiere Breda al gruppo IRI-Fincantieri. Sono in corso le trattative per il passaggio da un gruppo all'altro. Si promuove così quell'opera di razionalizzazione che presenta anche alcuni aspetti di carattere commerciale particolarmente importanti al fine di evitare —

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

così come è avvenuto in qualche occasione — che l'industria italiana si presenti in uno stesso Paese con una concorrenza che non giova certo alle trattative finali.

Che cosa dunque la Fincantieri si propone di fare? Essa è stata spesso attaccata negli ultimi tempi. Ora, non vengo qui certamente a difendere i nostri errori, che indubbiamente ci sono stati e non possono non esserci inevitabilmente in una conduzione tanto difficile, ma piuttosto ad esporre una situazione di fatto storicamente accertata. Chi volesse avere vaghezza di consultare gli atti della Camera dei deputati o del Senato addirittura del 1912 vedrebbe che già in quel tempo esisteva una crisi difficile. Nel 1914 infatti venne costituito per la prima volta il credito navale proprio per sopperire alla necessità dell'armamento; anzi, se i miei ricordi sono esatti, mi sembra che su tale problema cadde addirittura un Governo! Il che vuol dire che questo settore...

F E D E R I C I . Scusi, avvocato Basilico, ma la questione allora era in rapporto alla marina militare!

B A S I L I C O . Non credo.

F E D E R I C I . Io credo invece di sì: la data stessa lo dimostra!

B A S I L I C O . Stavo dicendo, comunque, che il problema è antico. Noi ci siamo trovati quindi in una situazione particolarmente difficile perchè la cantieristica ha dovuto recepire tutto quello che l'industria privata aveva abbandonato; in altri termini, l'industria privata, dopo avere sfruttato — uso un termine piuttosto pesante — questo settore, la cui maturità si intravedeva già in un certo tempo, ha ritenuto opportuno abbandonarlo per affidarlo alle Partecipazioni statali. In proposito desidero citare l'ultimo episodio nel tempo, che certamente gli onorevoli senatori ricorderanno: quello dei Cantieri navali riuniti del Tirreno, che con atto finale del 4 agosto 1973 furono trasferiti con i loro impianti superobsoleti e fatiscenti dal gruppo Piaggio al gruppo IRI. Ho richiamato l'attenzione della Commis-

sione su questo episodio, che è il primo della mia personale gestione della Fincantieri, perchè, dopo aver visitato gli impianti di Palermo, di Ancona, di Riva Trigoso e di Genova, rimasi veramente molto perplesso constatando, a prescindere dal numero degli addetti (circa 9.000), come l'impiantistica fosse non obsoleta — dire obsoleta sarebbe troppo poco — ma addirittura pericolosa dal punto di vista fisico.

Questo lo dico non a giustificazione della grave crisi in cui ci dibattiamo, ma per sottolineare — ovemai fosse il caso — che l'industria cantieristica delle Partecipazioni statali, particolarmente del gruppo Fincantieri, si è trovata nel tempo via via aggravata da notevoli problemi, con i vincoli che sono a tutti noti e quindi con la necessità di sopportare una serie di oneri che sarebbe il caso di definire impropri.

È opportuno a questo punto ricordare che una razionalizzazione del settore, in una programmazione organica, fu peraltro fatta dal piano Caron nel 1966. È bene però rilevare che le Partecipazioni statali e quindi l'IRI già nel 1960 cominciarono un'opera di razionalizzazione del settore cantieristico, tanto è vero che si ritenne opportuno, con la costituzione della Fincantieri nel dicembre del 1959, enucleare gli altri settori. L'attività tipica dell'industria cantieristica, quella del montaggio, ha molte caratteristiche dell'edilizia. Si pensi soltanto che l'intervento diretto del cantiere copre il 40 per cento, mentre il restante 60 per cento è coperto dall'intervento esterno; abbiamo quindi una componente del prodotto nave che gioca per il 60 per cento all'esterno e per il 40 per cento all'interno. Nel campo delle riparazioni navali arriviamo invece all'80 per cento di manodopera interna e al 20 per cento di manodopera esterna. Appare evidente, quindi, che c'è una gamma molto varia, che portò in quel momento alla opportunità di enucleare dal sistema Finmeccanica la parte cantieristica. Via via, però, si dovette tenere conto di una certa evoluzione, per cui la Commissione Caron definì in modo più preciso quella che era la struttura del gruppo cantieristico italiano. Si ebbe così la costituzione dell'Italcantieri, che raggruppò le diverse so-

cietà (Ansaldo, Navalmeccanica e CRDA), costituendo a Trieste la sede propria con i tre stabilimenti di Monfalcone, Sestri e Castellammare di Stabia. Si assegnò al cantiere di Muggiano la funzione di riparazione e di costruzione di un certo tipo di naviglio e si mantenne la struttura della SEBN di Napoli per le riparazioni navali. Si elaborò, quindi, in una visione razionale — direi, se mi è consentito — un primo organico documento di programmazione, che certamente costituisce ancora oggi una traccia da seguire.

Ora, che cosa ha portato la razionalizzazione del sistema? Indubbiamente la tipizzazione del prodotto e la identificazione dei cantieri con linee di produzione proprie in una gamma armonica che va per Monfalcone fino alle navi da 300.000 tonnellate (il cantiere pertanto, attrezzato ed adeguato impiantisticamente, venne reso funzionante per quel tipo di navi), per Sestri fino alle navi da 100.000-120.000 tonnellate e per Castellammare di Stabia, anch'esso opportunamente adeguato e ristrutturato, fino alle navi da 35.000-40.000 ed anche 50.000 tonnellate di stazza lorda. Gli altri cantieri ebbero una identificazione propria sia nel campo della riparazione, sia nel campo della costruzione e riparazione. Tipico è l'esempio del cantiere Orlando di Livorno, che aveva una sua struttura piuttosto complessa. Infatti, nel quadro della riorganizzazione, fu stipulato un accordo con la LIPS per la costituzione di una società italo-olandese per la costruzione delle eliche, si ridusse il numero degli addetti al cantiere e si istituì con una legge particolare un consorzio livornese, al quale venne affidata la costruzione del primo bacino di carenaggio.

Al cantiere di Livorno fu quindi assegnata la duplice funzione di costruzione di navi piccole (i famosi traghetti), entro la fascia delle 5.000-6.000 tonnellate, e di riparazione appunto con l'aggiunto del grande bacino che poteva servire tutta la fascia tirrenica.

Ovviamente quest'opera ha cominciato a dare i suoi frutti. L'Italcantieri, ad esempio, dopo aver in un certo arco di tempo realizzato le sue produzioni ed avere messo a posto i suoi impianti, nel 1971 ha potuto decollare ed ha raggiunto dei risultati che

certamente non hanno pesato nè sull'Istituto nè sull'economia del Paese; vi sono stati degli anni in cui è riuscita addirittura anche a guadagnare. Altrettanto si può dire del cantiere di Livorno e del sistema delle riparazioni navali. Questo fino al momento in cui le pressioni, forse anche giustificate, dei sindacati hanno cominciato ad esaltare il fenomeno dell'abolizione degli appalti e della mobilità della manodopera; quando cioè si è passati dal regime elastico al regime fisso di assorbimento totale degli addetti alla riparazione navale è iniziato il declino. Gli onorevoli senatori infatti si renderanno conto che è ben difficile programmare, sia pure in termini indicativi, il settore delle riparazioni navali, che ha — come è noto — una propria configurazione. L'esperienza nostra e di altri porta a non usare la commistione tra riparazione e costruzione navale per difficoltà obiettive.

Quindi, separato il campo delle costruzioni navali da quello delle riparazioni navali, evidentemente la riparazione navale italiana è riuscita a mantenere un certo livello fin quando aveva mobilità. Quando poi quest'ultima è venuta a mancare, gli oneri hanno cominciato a salire fino a rendere precaria, anche per fatti esterni, tutta la nostra problematica e la situazione nel suo complesso — sia quella delle costruzioni, sia quella delle riparazioni — si è andata aggravando.

Scendendo nel dettaglio, ricordo i terminali di Genova ed informo la Commissione che è stato prescelto Riva Trigoso che è un passo molto importante per la costruzione di unità militari, in quanto nella razionalizzazione del settore cantieristico italiano, con l'ingresso dei Cantieri navali riuniti, si è ritenuto opportuno, tenuto anche conto della posizione rispetto ai comandi navali, di identificare Riva Trigoso come il cantiere più idoneo per l'esecuzione delle costruzioni militari, appoggiandosi al cantiere navale di Muggiano. Questa integrazione fa sì che i centri di Riva Trigoso e di Muggiano costituiscano oggi certamente un complesso armonico che è tecnicamente il più progredito per lo scopo indicato.

Poi, si è stabilito di lasciare a Livorno la costruzione dei traghetti, Castellammare ha conservato la sua identità e Palermo ha dovuto subire un'opera di grossa trasformazione impiantistica nei mezzi e nelle attrezzature; in questa città abbiamo dovuto conservare, per ragioni occupazionali, una fascia di attività di costruzione. Palermo, che aveva mediamente 2500-3000 dipendenti, è salita nel tempo, dopo il nostro ingresso, a 3700 unità e faccio presente, senza voler con questo fare un rilievo critico, che 1700 di queste persone usufruiscono di un trattamento pensionistico. Palermo è comunque un caso un po' anomalo, perchè indubbiamente negli anni '50-'60 costituiva, anche per la sua posizione geografica, un grosso centro di riparazione navale, che però era alimentato soprattutto da quella manodopera fluttuante che consentiva in certi momenti di arrivare ad una forza di 5.000 unità, di cui 2.000 erano lavoratori immessi nel ruolo e 3.000 esterni. L'inversione della tendenza che si è in seguito avuta per arrivare a 3.700 unità ha indubbiamente provocato uno squilibrio.

Peraltro, in questi ultimi tempi, cioè dall'inizio degli anni '70, è scattata un po' dovunque nel Mediterraneo l'operazione di immissione di nuove forze di lavoro nel settore della cantieristica: in Jugoslavia, in Grecia, a Lisbona e nei grandi centri del Portogallo, nei grandi centri di riparazione francese e a Malta, che costituisce certamente un permanente dato di riferimento per gli armatori, i quali, nella loro nuova struttura hanno — direi — individuato un'altra linea di tendenza nella riparazione della nave, che oggi avviene in modo programmato. Difatti l'armatore, nel momento in cui riceve la nave danneggiata, ovviamente per fatti accidentali, dispone di una tabella che lo stesso cantiere si premunisce di consegnargli per vedere quali sono le operazioni per lo scafo e per il motore che debbono essere programmate nel tempo. Mentre una volta l'armatore poteva far ricorso al capitano della nave o al capitano di macchina per consigliarsi sui particolari della riparazione, oggi questa facoltà che era concessa ai comandanti delle navi e ai capitani di macchina da parte degli armatori non c'è più. Anzi, le grandi compagnie di naviga-

zione addirittura indicano annualmente una gara internazionale alla quale partecipiamo e nella quale siamo regolarmente battuti perchè, pur avvicinandoci alla fascia media delle offerte, avviene però — ad esempio — che le grandi società petrolifere americane spostino nel Golfo Persico, a Singapore e negli altri Paesi del sud-est asiatico le proprie navi per le grandi riparazioni.

Quindi, nel settore delle riparazioni la nostra struttura, che comprende i terminali di Genova — parlo del gruppo Fincantieri — specializzati per la motoristica per lo scafo, evidentemente assorbe una certa quantità di navi che, per via terminale, hanno bisogno di riparazioni. Navi si possono poi fermare a Napoli per riparazioni, oppure possono proseguire in quanto trovano più conveniente orientarsi verso Malta o seguire altre rotte. Fino a qualche tempo fa si fermavano nei famosi cantieri di Marsiglia che, di recente, sono falliti e probabilmente saranno nazionalizzati.

Il cantiere di Palermo ha sollevato molte critiche perchè recentemente abbiamo dovuto chiedere l'allargamento della cassa integrazione, che non è certamente un motivo di penalizzazione per il cantiere. Intanto, credo sia opportuno mettere gli onorevoli senatori al corrente del fatto che durante gli ultimi quattro esercizi il cantiere di Palermo ha perduto 96 miliardi perchè, pur operando con tutta la buona volontà del mondo, come dicevo poc'anzi, la programmazione dell'attività di riparazione navale è impossibile. Il numero delle navi purtroppo è limitato e la produttività si abbassa enormemente quando ci sono avvallamenti, perchè non c'è possibilità di continuità, di un andamento regolare, tanto che noi abbiamo pensato di costruire alcune navi in proprio che sono state avviate nel '71-'72 e che hanno rappresentato per Palermo un fatto veramente notevole.

F E D E R I C I . Una volta i cantieri di riparazione si poggiavano anche sull'attività volano, specialmente i cantieri Piaggio.

B A S I L I C O . I cantieri navali Piaggio si sostenevano sull'operatività di Palermo che non faceva costruzione, ma riparazione.

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

Comunque, l'attività volano l'abbiamo lasciata.

Desidero poi informare la Commissione che abbiamo costituito l'anno scorso una società regionale di proprietà dei cantieri navali riuniti e della società finanziaria del gruppo FINCANTIERI, non per penalizzare la regione Sicilia, come ho già detto, ma per mettere in rilievo che nel contesto regionale siciliano opera questa unità che, per motivi diversi, ha determinati oneri. Noi vi preghiamo di prenderne atto; non chiediamo qualcosa di particolare, non è che abbiamo sottratto i Cantieri navali riuniti alle responsabilità di gestione, ma vogliamo soltanto dare la possibilità di individuare i punti particolarmente critici della situazione al Parlamento ed al Governo, che possono essere certamente molto meglio evidenziati in un bilancio corredato di studi e confortato da cifre.

Questo è l'operazione che è stata individuata.

F E D E R I C I . Taranto?

B A S I L I C O . Anche Taranto si trova in una posizione difficile. Personalmente sono stato quello che a suo tempo fece l'operazione del trasferimento di Taranto al gruppo IRI. Anche lì bisogna tenere conto che quello della riparazione navale di Taranto non può essere che un settore di semplice riparazione, perchè, a prescindere dalle caratteristiche e dalla funzione che oggi assume la costruzione navale, le dimensioni del cantiere sono idonee alle piccole e alle medie manutenzioni, tenuto anche conto che la Marina militare italiana ha un arsenale, a Taranto, che ha circa 6.000 dipendenti.

Perchè abbiamo mantenuto questo piccolo settore? Perchè speravamo che intanto la costruzione del centro siderurgico, nelle condizioni che loro senatori conoscono, potesse facilmente assorbire questa unità. Da parte delle autorità politiche locali si è voluto mantenere il cantiere. Il nostro avviso, invece, era sostanzialmente diverso, perchè le 650-700 unità potevano trovare benissimo idoneo collocamento nell'attività siderurgica. Per ragioni campanilistiche o regionali si è voluto mantenere il cantiere e questa eviden-

temente è una penalizzazione che oggi conta, perchè nel quadro delle tante crisi che investono l'industria italiana, ivi compresa quella siderurgica, il mancato approdo a Taranto di una serie di navi, anche di navi petrolifere che servono quella zona, ha determinato quella caduta di lavoro che ha comportato, di recente, l'adozione della cassa integrazione (l'estensione a Palermo e l'adozione a Taranto e a Napoli!).

Quindi, passando da Taranto a Napoli, in questo campo dobbiamo purtroppo riconoscere che la catena che gira intorno a questi problemi cantieristici, che è collegata all'armamento, ai noli, alle navi, alla diminuzione di traffici, alla caduta di alcune rotte, eccetera, comporta indubbiamente una serie di effetti che si ripercuotono a catena sia sulle costruzioni che sulle riparazioni. Difatti Napoli si trova, praticamente, in una condizione di quasi inoperosità permanente per 450 operai. Abbiamo tentato in tutti i modi di affrontare il problema e vi posso assicurare che partecipiamo a tutte le gare, che abbiamo ridotto il nostro valore aggiunto proprio al minimo indispensabile, che abbiamo anche spinto in là le nostre previsioni, che abbiamo anche detto: tenuto conto del costo della cassa integrazione, vediamo se entro questi limiti riusciamo ancora a poter fare delle offerte! Ciononostante siamo di fronte ad una manodopera che in quel di Malta costa meno di 4.000 lire l'ora, mentre, mediamente, a Palermo, a Napoli, eccetera, costa tra le 11.000 e le 12.000 lire. Questo evidentemente finisce con l'averne una incidenza notevole, per cui si va in perdita.

Gli onorevoli senatori sono pregati di andare a visitare i nostri cantieri: se troveranno delle lacune negli impianti o nelle attrezzature, ce ne faremo carico. Posso, però, affermare in questa sede che, sia per gli impianti sia per le attrezzature, i nostri cantieri non hanno nulla da invidiare a nessuno, anzi sono i più avanzati.

F E D E R I C I . Ancona?

B A S I L I C O . Ancona non era un cantiere! Ancona lasciato da Piaggio era un ammasso di rottami che il Governo e il Parla-

mento hanno caricato alla Fincantieri, anche se con ottime maestranze e tradizione.

Quando siamo entrati noi ad Ancona, ci siamo preoccupati anzitutto della incolumità fisica delle persone e abbiamo fatto un progetto che è in corso di svolgimento, con tutte le perplessità che in questo momento non posso non manifestare circa il suo futuro. Le opere impegnative che sono state ormai già definite, quelle che sono state già completate, cioè la definizione esterna, la definizione del bacino che è avvenuto negli ultimi giorni, portano infatti ad avere ancora un modello di cantieri. Il cantiere di Ancona ci è stato affidato il 4 agosto 1973 in via definitiva e quindi mi domando se, tenuto conto della necessità di ricercare idonei finanziamenti, tenuto conto della necessità di ricercare il lavoro, potevamo fare di più di quello che abbiamo fatto, atteso che — come qualcuno saprà — abbiamo dirottato da La Spezia ad Ancona due navi per il Venezuela. Questa è la riprova di tutta la considerazione che possiamo avere per Ancona, la quale ha un suo destino certamente legato a quello che è lo sviluppo della domanda e del mercato delle costruzioni navali.

Monfalcone. È un cantiere che non ha nulla da temere in Europa e starei per dire che è ad un livello maggiore anche di quelli giapponesi.

F E D E R I C I . È troppo rigido! È stato deciso per fare le 300 mila tonnellate.

B A S I L I C O . Allora se è troppo rigido ci consentirebbe di licenziare 4.500 persone! In questo caso, però, diventerebbe troppo elastico!

Parliamoci senza mezzi termini: ci è stata fatta la richiesta, dalle organizzazioni sindacali, di fare le 450.000 tonnellate.

F E D E R I C I . È troppo.

B A S I L I C O . Allora siamo d'accordo! Perché, poi, se vogliamo addossare le responsabilità ai miei collaboratori e dirigenti...

La formulazione che discende dal piano Caron è quella delle grandi navi per Monfalcone, delle navi per un certo tipo a Sestri e

per un altro tipo a Castellammare. Quindi Monfalcone ha costruito un cantiere, ha impostato le sue linee di lavorazione su un certo tipo di navi. Evidentemente questo non impedisce di fare una gamma inferiore: Monfalcone può andare benissimo fino alle 150 mila tonnellate. Posso anche dirvi che le spese sono già ammortizzate per quelle navi che ha fatto. Ciò non toglie che Monfalcone possa fare delle navi di minore tonnellaggio. Cioè la rigidità è nel sistema, che non è sopprimibile. Guai se pensassimo di ritornare indietro, perché allora dovremmo andare all'antico, in quanto non c'è altra soluzione tecnica. E qui è presente un grande industriale il quale può smentirmi quando vuole su questo punto.

Che cosa ha fatto la struttura cantieristica italiana? Nell'individuazione degli scafi, nel processo di costruzione del progetto, ha impostato una certa linea. Oggi i nostri cantieri del gruppo Italcantieri non hanno più un disegno in cantiere: esiste il centro tecnico il quale elabora, addirittura attraverso i *computers*, tutte le operazioni, e quindi con il disegno alla mano si va a costruire. Si impiegano i *computers* perfino nei gruppi. Lei dice che questa è rigidità. Io dico che è rigidità legata ad un criterio di costruzione che non può essere soppresso. A meno che, sopprimendo questo tipo di costruzione, non ritorniamo all'antico. Allora, però, ritorniamo ai tracciatori navali, al grande capotecnico del cantiere il quale si disegna la lamiera, e così via; ma in tal modo sfasciamo l'industria, perché questa è la realtà! Comunque questa è la struttura.

Per quanto riguarda il cantiere Breda non posso dirvi nulla, perché non lo conosciamo. Sappiamo che ha delle commesse in corso. Ove mai la Commissione lo ritenesse opportuno, quando sarà perfezionata l'operazione, potremmo riferirvi su che cosa significhi il cantiere Breda nel gruppo Fincantieri.

Chiarito in linea di massima questo punto, vediamo che cosa è stato fatto negli ultimi tempi. Il Presidente dell'IRI credo che vi abbia trasmesso un appunto nel mese scorso. Da allora ad oggi sono state fatte cose nuove. Fu proprio l'Assonave a chiedere al Governo di predisporre un documento che facesse il

punto della situazione, visto che erano già state alterate le fasi previste dal piano Caron, a seguito, ad esempio, dell'ingresso del CNR, dell'ampliamento del Breda (che era passato da 1100 a 3400 pnnità) e così via. Quindi, il primo punto che avevamo proposto al Governo come oggetto di studi era l'individuazione della potenzialità cantieristica del nostro Paese. E questo è stato fatto. Se non vado errato, in questi giorni andrà al CIPE, ed è in distribuzione al Parlamento la relazione elaborata dall'onorevole Rosa e dai suoi collaboratori, rappresentanti le diverse componenti sociali.

Tenuto conto delle osservazioni che sono state formulate in sede comunitaria (quindi del limite degli aiuti previsti) e della caratterizzazione socio-economica delle zone in cui sono installati i nostri cantieri, noi abbiamo provveduto a fare un esame approfondito della situazione e, prima di tutto, del mercato. Allo stato attuale, onorevoli senatori (e questo è bene che sia chiaro a tutti), il mercato cantieristico è subordinato ad una serie di condizioni che non derivano dall'industria ma da fattori esterni. Questa affermazione era presente anche nella relazione presentata dall'onorevole Prescott al Parlamento europeo, nella quale era detto chiaramente che il costo della nave, e quindi il prezzo di vendita, non è subordinato all'abilità o alla produttività del cantiere, ma alla misura in cui i Governi intervengono per rettificare i costi. Il mercato esiste; e la flotta italiana dovrebbe essere attualmente — grosso modo — intorno ai 12 milioni di tonnellate. Se riteniamo che questa flotta possa e debba essere rinnovata, per rimanere intorno al 3 per cento della flotta mondiale, possiamo considerare che l'armamento italiano avrà bisogno nei prossimi anni di circa un milione di tonnellate. Per rendere competitivo il prodotto nazionale occorre questo supporto.

Atteso che tutta l'Europa si trova in enormi difficoltà (perchè non è soltanto l'industria cantieristica italiana a soffrire di questa situazione) non c'è dubbio che bisogna trovare un correttivo. Si dice che è un'industria non trainante; d'accordo, ma fino a un certo punto, e comunque ha bisogno di certe misure che intervengano sul costo del dena-

ro, sulla produttività, sulle ore lavorate, eccetera; cioè sul complesso di fattori che caratterizzano non soltanto l'industria cantieristica ma tutta l'industria europea.

Dobbiamo poter offrire all'armamento certi aiuti e a questo risultato si può pervenire solo tramite gli interventi che il Parlamento riterrà opportuno proporre e decidere.

Grosso modo, la differenza di prezzi tra l'industria del sud-est asiatico, compreso il Giappone, e quella europea è cifrabile intorno al 40 per cento. Inevitabilmente gli armatori diranno che dovranno essere messi in condizione di potere acquisire in Italia. E faccio anche un nome: Merzario. È un grosso trasportatore che ha di recente ampliato la sua attività specialmente verso il Golfo Persico, e che ha detto all'Italcantieri di avere avuto un'offerta svedese per due navi da carico generale, con finanziamento zero, pagamento in 12 anni e interesse del 2 per cento annuo.

F E D E R I C I . E come mai Magliveras ha ordinato le navi da diporto?

B A S I L I C O No, Magliveras non le ha ordinate; ha soltanto un'opzione non perfezionata per 4 navi e purtroppo senza il pagamento nemmeno di un anticipo. Posto che il contributo resti così come è stato determinato dalla legge che voi avete approvato, la spesa sarà di 8 miliardi. Quello di Magliveras è uno sforzo, generoso e certamente apprezzabile, verso l'industria cantieristica italiana, ma è l'unico caso fino a questo momento. Solo un altro armatore ha chiesto una nave europea. Altri si sono rivolti alla Corea, ma credo che ci abbiano un po' « lasciato le penne ». Mi dispiace per loro, ma certamente questo non è un problema così grave. L'armamento italiano ha delle difficoltà, così come le hanno tutti gli armamenti del mondo, compreso quello inglese che si trova in condizioni estremamente difficili.

Quindi, se l'armatore italiano ci dice che preferisce comprare le navi usate, fa una scelta, e certamente noi non ci opponiamo, ma che valore ha una nave usata? Se il Parlamento e il Governo lo ritengono possiamo offrire certamente delle navi che corrispon-

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

dano alle esigenze precipue degli armatori che devono indirizzare i loro traffici attraverso rotte particolari e con funzioni particolari. Certamente la nave usata è un ripiego, ma l'armatore preferisce non impegnare 5 o 6 miliardi quando per le navi usate basta un miliardo.

Tenuto conto della realtà internazionale, tenuto conto del fatto che l'industria è matura e che comunque l'industria navale è sempre ciclica (ha avuto sempre dei periodi di alti e bassi notevolissimi) e che il ciclo è certamente molto lungo e oneroso, sarebbe assurdo, per motivi commerciali e strategici, rivoluzionare la cantieristica in Europa.

Che cosa accadrà nei prossimi anni lo andremo a verificare (forse serviranno 12, 13, 14 milioni di tonnellate); al momento possiamo semmai ridurre parzialmente la capacità produttiva quanto a persone, ma dobbiamo lasciare gli impianti che serviranno nel futuro.

Arrivando a questa conclusione, la Commissione Rosa è giunta a ipotizzare entro il 1980 una diminuzione di 3 mila unità per tutto il complesso cantieristico italiano, senza riduzione degli impianti. Questo corrisponderebbe a una precisa esigenza e anche al voto della Comunità europea, con la quale procederemo a un primo confronto non appena voi avrete stabilito i principi generali della nuova legge.

Vorrei sottolineare un particolare che mi sembra molto importante. Noi vi dichiariamo (purtroppo, con dolore) che dal punto di vista industriale abbiamo dei limiti. Non c'è nessuno al mondo, oggi, che riesca, con i mezzi puri dell'industria, a sopperire alle esigenze dell'industria navale. Ma se dovesse prevalere questo concetto, non avrei nessuna difficoltà a dirvi che siamo d'accordo a chiudere i cantieri e a riservare all'industria cantieristica italiana quel minimo che possa consentire di tenere protette le rotte per quanto riguarda la parte militare e la parte civile dei traffici.

Nella logica dell'aiuto e non dell'accaparramento di benefici (dell'assalto alla diligenza, che nessuno di noi ha mai voluto fare) bisogna vedere quali siano a vostro giudizio, sul-

la base dei dati che possiamo offrirvi, le risorse che, compatibilmente con le esigenze del paese, possano essere destinate a questo settore. Questo è il punto che noi sottoponiamo alla vostra attenzione.

Vi chiedo scusa se a volte ho alzato il tono della voce, ma è segno dell'impegno che noi approfondiamo ogni giorno nel tentativo di non pesare ulteriormente sullo Stato e sulla economia del Paese. Essere classificati come quelli che vanno all'arrembaggio per ottenere favori e privilegi non disturba certamente la nostra azione, ma contraddice alla nostra mentalità e al nostro indirizzo. Noi abbiamo ereditato sempre queste passività ma non ne abbiamo mai fatto carico a nessuno in modo esplicito: nessuno però può dire legittimamente che la cantieristica italiana sia un peso morto, una « ferrovia dello Stato » moltiplicata per due. Questo è un errore fondamentale. È ora necessaria una scelta per vedere quali possibilità esistano di tenere in piedi questo settore, insopprimibile, a mio avviso, entro certi limiti, ma riducibile per altri versi. E dobbiamo procedere sulla base delle vostre indicazioni per rendere competitivo questo settore.

Vi ripeto, senza mezzi termini, il dubbio che ho già espresso alla Commissione della Camera: oggi la competitività internazionale è impossibile, visto che l'Europa ha ormai raggiunto livelli che non sono comparabili né con quelli della Corea né con quelli del Giappone, neppure con lo *yen* rivalutato. Non dimentichiamo, onorevoli senatori, che con l'ultima riduzione sui prestiti che sono riuscito ad ottenere dall'Istituto centrale delle Casse di risparmio ci poniamo appena su un livello del 16,85 per cento.

Sapete poi che le nostre imprese sono sottocapitalizzate, che i fondi di dotazione non sono mai arrivati, che l'operazione « Cantieri riuniti » non ha mai dato frutti. E tutte le imprese sono in queste condizioni e incontrano enormi difficoltà, per i vincoli posti dall'Istituto centrale, a reperire le dotazioni; e in questo ambito noi ci muoviamo. E poi (ma non è certamente un'accusa) non dimenticate che l'effettiva presenza sul luogo di lavoro (che può essere anche calcolata in 1500 ore all'anno) a nostro avviso non supera le

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

1.300 ore; il che contrasta certamente con le teorie giapponese e degli altri paesi.

F E D E R I C I . Milleseicento.

B A S I L I C O . Milleseicento, senatore Federici, è presenza. Io ricordo qui, e credo che di questa Commisone faccia parte la senatrice Caretoni, Vice Presidente del Senato...

P R E S I D E N T E . Ne faceva parte.

B A S I L I C O . Si tratta, ad ogni modo, di un'autorevole testimone. Come dicevo, ricordo che nel 1973 il ministro della marina mercantile Coppo e gli onorevoli parlamentari della Commissione trasporti hanno fatto una visita in Giappone e con loro era la senatrice Caretoni; e quando quest'ultima ha chiesto quali fossero gli orari di lavoro e le altre provvidenze, il Presidente dell'IRI le ha elencate. Io, al termine di questo incontro, ho detto alla senatrice Caretoni: « Onorevole, siamo con 400-500 ore di differenza; chi le paga? ». Risposta: « Vedrà, Basilico, fra qualche anno! ». Ma sono passati degli anni e quelli continuano a lavorare intorno alle 2.000 ore. Però, se riuscissimo a recuperare quanto meno il 25 per cento di produttività, forse non ci farebbero impressione le 2.000 ore!

F E D E R I C I . Io sono d'accordo con lei sulle ore lavorative, ma anche sulla verticalizzazione degli impianti che l'IRI non ha mai fatto in Italia, mentre in Giappone c'è!

B A S I L I C O . Perché?

F E D E R I C I . Perché la tecnica utilizzata, dalla lamiera fino al motore, è diversa da quella che abbiamo in Italia.

B A S I L I C O . Non è esatto!

F E D E R I C I . Come no! Il nostro cantiere è un semplice assemblaggio, come lei mi insegna. L'IRI, quindi, deve organizzarsi; devono ristrutturarsi queste parteci-

pazioni statali e l'IRI stessa. Ha in mano tutto l'IRI!

P R E S I D E N T E . Senatore Federici, atteniamoci alla prassi di lasciar terminare l'esposizione e poi di procedere alle domande!

B A S I L I C O . Senatore Federici, ma la Grandi Motori di chi è? È della Fincantieri. La siderurgia di chi è?

F E D E R I C I . La motoristica non può restare ferma a sognare il grande motore marino che non si farà mai.

B A S I L I C O . Mi scusi, ma non ho compreso.

F E D E R I C I . Intendo dire che la Grandi Motori non può essere stata per anni a sognare il grande motore marino, per scrivere sulla bandiera: viva l'Italia! Che la Fiat se ne sia andata è ovvio.

B A S I L I C O . La Fiat se ne è andata perchè non le faceva più comodo. Mi scusi, senatore, con i sofismi è ora di finirla!

F E D E R I C I . Non faccio dei sofismi.

B A S I L I C O . Non mi riferivo a lei. Qui sia ben chiaro che noi abbiamo assunto come IRI la partecipazione della GMT perchè il compianto professor Valletta fece un discorso del genere, nel 1966: « Nell'insieme delle provvidenze del quadro Caron si stabilisce di fare la Grandi motori, perchè noi Fiat abbiamo l'esperienza dieselistica, voi IRI avete i cantieri e possiamo mettere su una grande fabbrica di motori e fare la *joint venture* al 50 per cento ». Benissimo, non tocca a me fare commenti.

P R E S I D E N T E . Data anche l'ora, pregherei l'avvocato Basilico di completare il quadro della sua esposizione.

B A S I L I C O . Per quanto mi riguarda, ho finito. I provvedimenti che emergono dalla Commissione Rosa, cifrati in 800

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

miliardi di aiuti all'armamento e alla cantieristica nei cinque anni, quindi al ritmo di 160 miliardi l'anno, ritengo che possano essere compatibili con l'attività economica del Paese, nel caso in cui, ovviamente, il Governo ed il Parlamento nella loro assoluta sovranità si rendessero conto che questa industria è insopprimibile e tenuto conto che, in via comparativa, gli altri paesi fanno molto di più; e fanno di più in maniera talvolta surrettizia perchè in Germania, in Inghilterra, esistono sistemi sui quali noi abbiamo chiesto l'intervento della Commissione economica europea perchè andasse a vigilare su quello che noi abbiamo chiaramente denunciato.

Quindi, onorevoli senatori, noi riteniamo — forse a torto, come diceva il senatore Federici — di assolvere al nostro compito nel modo migliore. Riteniamo che l'industria cantieristica italiana abbia fatto dei progressi tali da poter consentire oggi un regime competitivo, che sia rapportato a tutto quello che viene fatto negli altri paesi. Riteniamo che le proposte che sono state formulate dalla Commissione Rosa, quindi, meritino la vostra considerazione. Quello che posso confermarvi, per quanto mi riguarda e per quanto riguarda i miei collaboratori, è l'assoluto impegno di tener conto dello sforzo che il Paese compie per sopperire a queste necessità.

P R E S I D E N T E . Ringrazio vivamente l'avvocato Basilico.

Per quanto riguarda l'ordine dei nostri lavori, egli dovrà dirci certamente altre cose in sede di replica ai quesiti che verranno posti dai colleghi. Inoltre, gli altri due convocati qui presenti — l'ingegner Libera ti ed il dottor Silvestrini — vorranno aggiungere altre considerazioni. Quindi mi pare giocoforza, data anche l'ora, per non strozzare questo che ho definito un po' il *clou* della nostra indagine, aggiornarci; e direi di vederci un'altra volta o a breve, o ai primi di settembre, a meno che non volessimo tentare di fare il tutto tra oggi e domani. Siccome però abbiamo qualche altra audizione da fare, in questo quadro, forse potremmo accorparle tutte. O ancora, potremmo rimanere qui fino alle ore 15.

F E D E R I C I . Le domande da fare sono tante.

P R E S I D E N T E . Noi possiamo anche fare questo sacrificio, ma imporlo ai nostri ospiti sarebbe un po' eccessivo! Lascio comunque alla Commissione la scelta della soluzione che preferisce.

L I B E R A T I . Se mi consente, signor Presidente, vorrei fare una piccola replica su una cosa detta ora che, lasciata in sospeso, potrebbe far sorgere delle incertezze. Mi riferisco a quello che il senatore Federici ha detto a proposito della verticalizzazione. Io direi che la verticalizzazione vi sia e che sia fin troppo spinta; perchè che cosa vuol dire verticalizzazione?

F E D E R I C I . Ma avete fatto le linee di produzione persino nei cantieri!

L I B E R A T I . È bene chiarire il concetto, allora, di questa parola.

F E D E R I C I . Il concetto è molto semplice. Io non sono nè un ingegnere, nè un tecnico; ma il problema qual è? Non dico in Giappone, ma credo che lo facciano anche in Sud-Corea; certamente lo fanno in Germania orientale e in altre parti dove sono state costruite delle belle navi — il che non vuol dire che le nostre non siano belle; alcune sono belle ed altre devono essere tagliate a fette e rifatte; ma questo è un altro discorso —. Io uso il termine "verticalizzazione per" indicare tutti gli stadi di produzione. Poichè il 90 per cento di tutto questo è l'IRI, noi dobbiamo avere una capacità, non so se mi sono spiegato...

L I B E R A T I . Sì, ma allora vorrei capire questo. Si tratta di avere in serie tutte le fasi della lavorazione. Ora, però, queste fasi, per ragioni di economia di scalo, hanno dimensioni diverse. Faccio un esempio: un treno lamiera moderno, oggi, produce un milione di tonnellate. La Fincantieri credo che con molti sforzi potrebbe arrivare ad impiegare 120-150 mila tonnellate di lamiera; quindi occupa solamente un segmento modesto della capacità

10^a COMMISSIONE

2° RESOCONTO STEN. (26 luglio 1978)

del treno. Esistono delle lavorazioni di profilati; ma queste sono addirittura assai ridotte, oggi, perchè si va molto ad elementi composti. Quindi, per quanto riguarda la parte di siderurgia primaria, la lamiera rappresenta il grosso. Qui la verticalizzazione c'è allo stesso modo come c'è in Giappone.

F E D E R I C I . Ma la verticalizzazione è anche verticalizzazione di costi. Se mi consente di interromperla, faccio un esempio che non è vostro, è Breda (io sono di Venezia e la conosco bene): la Meccanotecnica, ex Saba, che è stata rimessa in piedi esattamente tre anni or sono, che lavora quasi esclusivamente per la Breda (per fare i portelloni, per capirci, ed altre cose del genere), presenta un bilancio attivo. Il passaggio dei costi, poi, si scarica tutto sul cantiere e sulla Breda. Allora, il problema della verticalizzazione va posto in termini tecnici ma anche in rapporto ai costi. Esiste, quindi, il problema dell'IRI.

L I B E R A T I . Il problema è di essere competitivi in ogni fase.

F E D E R I C I . Io sono d'accordo con l'avvocato Basilico. Sono del parere che la cantieristica, in Italia, non solo ci resti ma possibilmente si sviluppi (cosa che non avverrà; lo sappiamo). Su questo non c'è dubbio; non è questo il punto. Il punto è quello dei costi ed anche quello di stabilire se vi è un movimento di 800 miliardi o pagare 700 miliardi all'anno di bilancia dei pagamenti dei noli! Certo che io sono per quella direzione: però si possono ridurre i costi.

L I B E R A T I . Innanzitutto, bisogna stare molto attenti nell'usare dei concetti astratti, che in quanto tali non sono nè buoni nè cattivi: il loro valore dipende dalle condizioni in cui si applicano. Ora nell'IRI la verticalizzazione c'è, ed è molto sviluppata; semmai presenta accanto agli aspetti positivi anche aspetti negativi. Quello che è importante è che ogni fase del ciclo sia competitiva; se la verticalizzazione significa solo la dipendenza al 100 per cento di ogni fase dalla precedente, si può andare rapidamente fuori mercato. È estremamente

importante che per ogni fase ci si misuri sul mercato. Se c'è un male è l'autarchia all'interno di un settore perchè questo significa che quel settore, ad esempio cantieri, sarà costretto ad impiegare comunque, a qualunque condizione, quei determinati motori, quei determinati fucinati, quelle determinate fusioni, o quelle determinate lamiere (mi riferisco a tutte quelle parti che come semilavorati, o come manufatti e prodotti finiti, sono disponibili all'interno del Gruppo IRI) senza magari la possibilità di alternative, necessaria per essere veramente competitivi sul prodotto finale.

Non prendiamo l'esempio giapponese perchè un'analogia è legittima quando tutte le condizioni sono uguali. Ma i giapponesi hanno anch'essi sofferto della situazione del mercato mondiale; stanno attraversando una crisi gravissima.

Comunque, guardando ai grandi gruppi giapponesi, troviamo ad esempio la Nippon Kokan, società in cui esiste il cantiere, esiste il treno lamiere, esistono le fonderie e le fucine, ma che non ha mai raggiunto le dimensioni e la capacità competitiva dei cantieri appartenenti all'IHI, un grosso gruppo meccanico che invece acquista semilavorati e manufatti per le sue navi da altri gruppi. Ecco l'esempio di un'industria cantieristica che è una delle più importanti del Giappone e non è integrata. Non va poi dimenticato che le dimensioni produttive delle diverse fasi non sono tali da permettere nella cantieristica una struttura totalmente e rigidamente integrata in senso verticale, se si vuole puntare all'economicità.

Ripeto, non sono i concetti astratti che salvano l'anima dell'industria; mentre occorre, naturalmente, capire quali siano le condizioni obiettive in cui si opera e quali i fattori che determinano la competitività del prodotto.

Noi purtroppo — e l'avvocato Basilico l'ha messo in luce nella sua relazione — ci troviamo nella stessa situazione dei cantieri dell'Europa occidentale, ma non abbiamo alcun vantaggio rispetto a loro; semmai abbiamo degli *handicap*, che sono quelli della minor produttività del lavoro, che sono quelli del maggior costo del capitale, che sono quelli di minore mobilità e di mag-

giori vincoli nella gestione del fattore lavoro. È vero che situazioni delicate dal punto di vista sociale si manifestano anche in altri paesi (la Francia ne ha un esempio a Marghita e si dice persino che la zona dei cantieri tedeschi è una zona relativamente depressa...

BASILICO. Certo, Amburgo!

LIBERATI. Dire che Amburgo è depressa è forse un po' troppo.

BASILICO. Nell'ambito della Comunità Amburgo è classificata depressa.

LIBERATI. Mi scusi, avvocato, il problema è questo: che la parola «depresso» in Germania ha un significato diverso da quello che ha in Italia. Veramente fa sorridere sentir parlare di depressione se uno, poi, confronta Amburgo con Palermo. Forse è una questione di relatività. Comunque, nessun paese della Comunità ha le condizioni delicate, politiche e sociali, che ha il nostro Paese nelle zone costiere. Vorrei aggiungere che noi ci confrontiamo all'interno di un'industria che, purtroppo, per quanto si faccia, segue dei binari obbligati e non presenta grandi possibilità di innovazione in nessuna parte del mondo: tutti fanno le stesse cose, tutti si buttano su un filone di mercato, lo abbandonano e si trasferiscono in un altro; quando questo diventa saturo passano ad un terzo. Siamo andati tutti verso le grandi cisterne, siamo poi passati alle navi da carico secco; adesso andiamo tutti verso le navi specializzate, le cosiddette navi ad alta tecnologia, con apparecchiature più sofisticate che consentono una maggiore autosufficienza (io ho qui decine di ritagli di giornali: sembra il compito di un esame dove tutti hanno copiato). Tutti fanno le stesse cose, per cui solo una oculata valutazione delle condizioni obiettive, la combinazione accorta di determinati fattori possono permettere ai singoli concorrenti dei vantaggi relativi entro margini molto modesti.

Questi sono gli spazi entro i quali la nostra industria cantieristica deve muoversi.

GIROTTI. Vorrei soltanto fare due domande, alle quali potrete rispondere anche la prossima volta che ci incontreremo. Vorrei avere dei chiarimenti sulla differenza tra l'attività cantieristica del Giappone e quella degli altri paesi, e vorrei sapere i motivi della competitività giapponese. La seconda domanda riguarda la programmazione e la razionalizzazione, argomenti sui quali ho dei dubbi. Non sono molto convinto dei famosi programmi, ma penso anche che non siamo in grado di programmare perchè non abbiamo a disposizione tutti gli elementi necessari.

Questo discorso, naturalmente, non riguarda soltanto i cantieri ma tutti i settori, ed è legato a quello di una maggiore elasticità dei centri decisionali. Mi riferisco alla proposta di trasferire i cantieri della GEPI alla Fincantieri: mi sembra una soluzione un po' troppo semplicistica per risolvere la crisi del settore!

Come ho detto stamattina, bisogna evitare il mito della razionalizzazione: bisogna cercare di capire che cosa sta succedendo e provvedere. Sarà interessante, nel nostro prossimo incontro, parlare più a fondo di questi argomenti.

PRESIDENTE. Data l'ora tarda penso che sia opportuno rinviare ad altra seduta il seguito di questa audizione, alla quale, in considerazione dei problemi trattati, non può mancare un adeguato respiro.

Il fatto stesso che si renda necessario un secondo incontro è la migliore dimostrazione dell'interesse che suscita l'argomento. Ringraziamo gli intervenuti e diamo loro appuntamento alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 14,20.