

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

3^a SEDUTA

MERCOLEDÌ 27 SETTEMBRE 1978

Presidenza del Presidente de' COCCI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE	Pag. 51, 63, 67 e <i>passim</i>	BASILICO	Pag. 51, 52, 53 e <i>passim</i>
BONDI (PCI)	57	GUANI	63, 67, 68 e <i>passim</i>
BONINO (DN-CD)	55, 56, 59 e <i>passim</i>	LIBERATI	53, 54, 55 e <i>passim</i>
FEDERICI (PCI)	51, 52, 54 e <i>passim</i>	SARTORI	73, 77, 79 e <i>passim</i>
GIROTTI (DC)	52, 53, 54 e <i>passim</i>		
TRIFOGLI (DC)	69, 72, 76 e <i>passim</i>		

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

Intervengono a norma dell'articolo 48 del Regolamento: l'avvocato Rocco Basilico, presidente della Società finanziaria cantieri navali, il dottor Nazzareno Silvestrini, vice direttore centrale della stessa società, l'ingegner Tommaso Liberati, direttore centrale dell'Istituto per la ricostruzione industriale, il dottor Ermanno Guani, presidente della Confederazione italiana armatori liberi, il dottor Giorgio Cerboni, dirigente della stessa Confederazione, il signor Gianni Celata, della Federazione unitaria CGIL, CISL, UIL e i signori Franco Sartori, Giosuè Orlando, Giorgio De Vito, Carlo Cervetti, Carmine Lista, Giancarlo Pinotti, Antonio Gambuzza, Giampietro Federici, Glauco Rigo, Italo Gemigniani, Michele Del Freu e Gian Maria Margutti della Federazione lavoratori metalmeccanici.

La seduta ha inizio alle ore 17.

VITALE ANTONIO, 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: audizione di rappresentanti della Società finanziaria cantieri navali (FINCANTIERI) e dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI); della Confederazione italiana armatori liberi (CONFITARMA); della Federazione unitaria CGIL, CISL, UIL e della Federazione lavoratori metalmeccanici (FLM).

Ringrazio gli intervenuti per aver accettato il nostro secondo invito e in particolare ringrazio l'avvocato Basilico, il quale, nonostante i numerosi impegni e nonostante un'indisposizione di salute, ha voluto ugualmente partecipare alla nostra audizione.

La scorsa volta il senatore Girotti aveva chiesto ulteriori notizie circa le differenze intercorrenti tra l'industria navale del Giappone e quella di altri Paesi e aveva parlato di una maggiore elasticità dei programmi di settore, i quali dovrebbero essere predisposti da centri decisionali al fine di evi-

tare eccessi di razionalizzazione e di rigidità. Chiedo se qualche altro senatore desidera porre nuove domande prima di passare ad ascoltare le risposte dell'avvocato Basilico.

F E D E R I C I . Lo schema di piano di settore concernente la cantieristica, su cui tra poco il Parlamento sarà chiamato a pronunciarsi, sta per essere stampato in questi giorni e, poichè ci troviamo già in presenza di commenti molto ampi al riguardo da parte degli imprenditori e dei sindacati, chiedo se non sia il caso, anche se non ne abbiamo preso ufficialmente visione, di cominciare ad entrare nel merito di questo schema e, approfittando dell'occasione, sentire il parere della FINCANTIERI.

B A S I L I C O . Assolvo innanzitutto al dovere di rispondere alle domande rivolte dal senatore Girotti circa due mesi fa. Per quanto riguarda la struttura del settore vi è indubbiamente disomogeneità tra i due gruppi FINCANTIERI e GEPI e direi che, anche per una questione dimensionale, si può lasciare che un gruppo di entità minore continui a svolgere una sua attività, a meno che non vada ad interferire in una fascia di produzione concorrente con altri cantieri maggiori tanto da determinare un ulteriore aggravamento della condizione della cantieristica. Ma questo può escludersi perchè la più grossa unità della GEPI è il cantiere Apuania, che in termini di manodopera occupa 500 persone circa; altri due cantieri sono poi di dimensioni molto modeste. Quindi, non ritengo conveniente l'inquadramento delle piccole unità cantieristiche della GEPI in una società così rilevante come la FINCANTIERI, non soltanto per una questione di ulteriori oneri, ma tenendo conto che il nostro più piccolo cantiere è quello di Taranto, con 650 persone, al quale segue quello di Livorno che si serve di attrezzature centralizzate e, pur nella sua autonomia, lavora su progetti preparati da altri centri del gruppo. Altre piccole unità cantieristiche dovrebbero essere adeguate al sistema, il che comporterebbe, anche per

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

le dimensioni, estreme difficoltà e forse anche un aumento dei costi.

Il senatore Girotti desiderava sapere qualcosa di più sulla produzione giapponese. Evidentemente la produzione giapponese è sorta sulle spalle di quella europea e si è sviluppata dal 1960 in avanti con un processo di espansione che, se non vado errato, rientra in una visione globale più ampia che non è stata solo dell'industria ma anche del Governo. Il Giappone è un paese manifatturiero povero di materie prime e si è pensato che la spinta alla produzione cantieristica sia stata sollecitata dallo stesso Governo. È questa una delle interpretazioni date al *boom* giapponese perchè, a parte le questioni di manodopera, di costo di lavoro, eccetera, non vi è dubbio che è stata sviluppata strategicamente una pianificazione del settore tale da poter individuare attraverso lo strumento-nave una forma di incremento del reperimento delle materie prime. Non dimentichiamo che il Giappone, non potendo attingere dai paesi frontalieri, deve andare fino al Golfo Persico per il petrolio. Ma a questo punto anche in Giappone, dove si sono riversate le condizioni che avevano privilegiato l'Europa, affiorano gli stessi disagi che hanno afflitto l'industria navale europea, mentre sorge per i Paesi terzi in via di sviluppo la possibilità di seguire le stesse procedure. Si ripete il ciclo, l'Europa è tornata indietro, torna indietro il Giappone ed emerge il Paese terzo; un ciclo che non è correggibile nè dal punto di vista industriale, nè dal punto di vista finanziario per le condizioni che si presentano in questo momento. Un gruppo di lavoro di esperti internazionali che hanno visitato di recente il Giappone ha confermato che il fenomeno dell'industria navale giapponese deve essere considerato in fase di esaurimento, per cui il Governo giapponese si appresta a preparare misure di correzione ricorrendo al trasferimento e alla mobilità di lavoro. Già si è avuto qualche caso e sembra che il trasferimento venga accettato a determinate condizioni. In fase di ascesa sono, invece, Corea, Taiwan, Singapore e Portogallo.

G I R O T T I . Questi Paesi, però, non hanno una grande potenzialità; si basano sul basso costo della manodopera.

B A S I L I C O . Non so se l'ho già detto, ma mi è stato confermato da un rappresentante di interessi di società commerciali, laureato in Italia, di cui posso dare il nome e l'indirizzo, che il costo del lavoro è di circa un dollaro l'ora.

G I R O T T I . Quanto incide la manodopera nelle nostre costruzioni navali?

B A S I L I C O . Per circa il 40 per cento del valore totale.

G I R O T T I . Questa percentuale è comprensiva del costo delle lamiere prima di portarle in cantiere?

B A S I L I C O . No, parliamo del costo del solo lavoratore in cantiere. Il 50 per cento è costituito dal materiale, compreso il motore, e il 40 per cento dalla manodopera del cantiere e dal montaggio.

G I R O T T I . Mi sembrano percentuali enormi.

B A S I L I C O . Sono dati statistici reali.

G I R O T T I . Se però un cantiere lavora regolarmente, il 40 per cento di incidenza della manodopera mi sembra una cosa enorme.

B A S I L I C O . I dati storici delle costruzioni navali sono 50-10-40. Nella costruzione delle grandi petroliere, come in quella delle navi militari, il rapporto per quanto concerne questa voce può essere lievemente inferiore e arrivare al 35-40 per cento, ma statisticamente siamo ai livelli indicati.

F E D E R I C I . Questi dati devono però valere per tutti, e non solo per noi. Penso comunque che in essi ci siano almeno delle esagerazioni, perchè dalle ultime sta-

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

tistiche ho visto che, confrontando il costo del lavoro orario, non c'è molta differenza tra il lavoratore italiano e quello giapponese.

BASILICO. Noi stiamo però parlando del lavoratore coreano, non di quello giapponese. Il 40 per cento di incidenza è il costo cantiere.

GIROTTI. Allora esso non è dovuto solo alla manodopera, il che è una cosa diversa da quella che intendevo io.

Questi sono infatti costi che non hanno nulla a che fare con il costo della manodopera.

BASILICO. D'accordo. Il costo della manodopera, comunque, nel nostro caso è certamente incidente, ma bisogna tener conto che, nel caso specifico della cantieristica, trattandosi di un prodotto « maturo », con tutti i limiti che ha in Italia specialmente, esso è penalizzato dall'alto costo degli interessi.

GIROTTI. Il mio ragionamento era diverso.

BASILICO. Senz'altro, ma siccome il senatore Federici faceva riferimento agli oneri finanziari, vorrei ricordargli che nel 1977 noi siamo stati gravati per questa voce di circa 70 miliardi.

GIROTTI. Da ciò consegue che, se si devono prendere delle decisioni, e ad un certo momento ci si trova in presenza di questo ciclo concorrenziale dovuto solo alla manodopera, è necessario che ogni cinque anni un paese che ha un alto costo di manodopera chiuda una parte dei cantieri; nel caso contrario, se, facendo investimenti e realizzando un'opera di progettazione più avanzata, si riesce a ridurre il costo della manodopera, allora si può essere competitivi con cantieri che hanno un costo del lavoro più basso. A mio avviso, quindi, se l'emergenza è contenuta nell'ordine del 15 per cento come incidenza diretta, allora si può essere competitivi anche con investimenti fatti da qualche paese

con costo del lavoro più basso. Capisco che i giapponesi abbiano avuto l'obiettivo di fare tante navi, e quindi si siano attrezzati per effettuare una serie di operazioni che consentivano loro di realizzare questo obiettivo; però quello che mi risulta difficile capire è quali siano veramente le incidenze dei costi, rappresentati da materie prime, manufatti, costi finanziari e ammortamenti, per paragonarli con gli altri paesi, in maniera da avere un'idea di quanto possiamo vivere in competizione con essi.

BASILICO. Una indagine di questo tipo è stata svolta, ed è stata presa a modello una *bulk* da 60 mila tonnellate. Si è esaminato il costo del materiale, quello del motore, degli ammortamenti, della manodopera, e da questo si è comunque desunto che, tenuto anche conto delle differenze valutarie esistenti, mediamente l'Europa — in quanto l'indagine non è stata effettuata per singoli paesi — aveva un costo superiore a quello giapponese di circa il 30 per cento, con una fascia superiore a questo 30 per cento e un'altra leggermente inferiore. L'Italia è risultata essere nella fascia mediamente superiore al 30 per cento, cioè intorno al 32-33 per cento, superata soltanto dagli inglesi e da qualche altro paese; nella fascia inferiore al 30 per cento c'erano la Spagna ed altre nazioni. Questa indagine è stata svolta su un solo tipo di nave che era più accessibile, presentando delle analogie più o meno uniformi e standardizzate. Sarebbe stato più difficile effettuarla, ad esempio, sulle cisterne, che presentano caratteristiche più varie. Questa differenza, purtroppo, a tutt'oggi rimane, malgrado la rivalutazione dello yen, il che vuol dire che i giapponesi hanno modificato in qualche modo la struttura della costruzione, usando qualche sistema per poter mantenere questa differenza, per lo meno relativamente al nostro settore.

LIBERATI. Prima di tutto, il fatto che si tratti di un'industria « matura » significa che maturano le tecnologie e maturano i prodotti. Il cantiere coreano non è certamente indietro a quello europeo nelle

dimensioni o nell'organizzazione del lavoro, anzi, è più flessibile, perchè ha una maggiore elasticità interna nelle tecnologie e nel prodotto, e quindi i suoi vantaggi competitivi diretti (costo della manodopera, adattamento del fattore lavoro, eccetera) sono concreti e incidenti. Per di più, questo si verifica non solo nella fase della costruzione navale, ma in quella a monte, cioè nella produzione delle materie prime, dei manufatti e degli apparati, per i quali la Corea è ormai autosufficiente, per cui questo si ripercuote su tutte le voci che compongono il costo della nave.

Non so quali siano le condizioni finanziarie prevalenti in Corea: certamente non sono peggiori delle nostre. Quindi, anche supponendo che dal punto di vista finanziario siano nella nostra situazione, in termini di costi industriali hanno un enorme vantaggio. Per di più, in un momento in cui c'è una sproporzione così grande fra la domanda globale su scala mondiale e l'offerta, i prezzi tendono ad allinearsi all'offerta marginale: questo è elementare. Evidentemente, se ci fosse un rapporto meno squilibrato tra domanda ed offerta, non si tenderebbe alla conservazione di questa differenza.

Ci sono poi delle situazioni particolari. I giapponesi, pur non avendo più i vantaggi competitivi di una volta in termini di basso costo della manodopera, hanno un rendimento e una elasticità del fattore lavoro maggiori dei nostri, oltre ad un costo del denaro molto più basso, per cui hanno vantaggi concreti. In Europa, e particolarmente in Italia, abbiamo invece una combinazione di tutti i fattori negativi.

G I R O T T I . Che cosa si può fare allora? Perchè qualcosa si deve fare, altrimenti rimarremo sempre in una posizione per noi negativa. È vero che i coreani o i giapponesi sono avvantaggiati, però avranno almeno lo svantaggio di avere effettuato i loro investimenti dopo di noi, e quindi dovrebbero ancora ammortizzarli.

L I B E R A T I . Hanno importato però da produttori che avevano interesse ad esportare a qualsiasi condizione.

B A S I L I C O . Credo che una delle cause determinanti di questa differenza sia dovuta ai noli. Questo dipende anche da un certo rallentamento degli scambi internazionali.

F E D E R I C I . C'è però oggi una modifica nell'andamento dei traffici internazionali: si crede infatti che ci sia un calo, ma quando faremo i conti per quest'anno vedremo che non è così.

L I B E R A T I . C'è però una capacità, ad esempio, maggiore dei paesi dell'est.

B A S I L I C O . Allo stato attuale, — premesso che è una politica anche quella e che, quindi, non si può controbattere — i Paesi dell'est partecipano alle *conferences europeennes*. Non vorrei ripetermi, ma recentemente un armatore italiano si è visto « soffiare » — credo per qualche centesimo di dollaro! — il trasporto dal Golfo Persico in Italia di un carico di greggio acquisito da navi russe.

F E D E R I C I . Vi posso garantire che in questi giorni l'Unione Sovietica ha noleggiato navi italiane per portare grano nel Canada e negli Stati Uniti!

B A S I L I C O . Io sostengo che se oggi volessimo tentare un esperimento, prendendo in considerazione un piano a breve termine, — tenuto conto della posizione dell'Italia, degli effetti sociali e delle necessità — non vi è dubbio che al di là di un certo margine di tempo non si potrebbe venire qui a ripetere la stessa cosa. O noi troviamo, sia per le costruzioni che per le riparazioni, una formula che è da scoprire, in cui possiamo collocare l'industria navale — che non è certamente un'industria pari a tutte le altre — o lo Stato accetta di sbarcarsi un onere rilevantissimo; oppure, bisogna chiudere una parte di questi cantieri e ridurli a quelli che lo Stato ritiene effettivamente necessari. E ciò perchè la legge che voi avete approvato abbassa il mercato. Però, il dramma che ho il dovere di denunciare è che il cantiere che conclude il contratto per quattro navi, oltre al con-

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

tributo del 30 per cento sul costo della nave che lo Stato accorda attraverso questa formula, ci rimette 12 miliardi e rotti. Su un costo totale di 24 miliardi, la perdita di tre miliardi rappresenta una percentuale di poco più del 10 per cento.

F E D E R I C I . Con l'onere dello Stato si arriva, quindi, al 40 per cento?

B A S I L I C O . Grosso modo, sì.

L I B E R A T I . Questa situazione è abbastanza generalizzata nell'Europa occidentale.

B A S I L I C O . Si tenga presente che la Svezia e l'Inghilterra hanno nazionalizzato i cantieri; che i francesi hanno nazionalizzato la siderurgia e poi nazionalizzeranno i cantieri. È un tipo di attività che, a prescindere dai fatti storici, non può avanzare tecnologicamente e non può andare al di là di quello che abbiamo fatto.

Posso dire, per esempio — e non voglio fare il difensore — che il sistema che l'Italcantieri ha individuato per la progettazione è oggi richiesto addirittura da americani e russi; perchè la progettazione che ha messo a punto l'Italcantieri, attraverso la computerizzazione dei calcoli delle tubazioni di una nave, è qualcosa che non trova riscontro nel mondo, il che significa che, dal punto di vista dell'avanzata tecnologica, siamo andati avanti laddove era possibile. Purtroppo, la nave è sempre un insieme di lamiere di ferro con determinate caratteristiche e, anche se si avranno queste tubazioni addirittura prefabbricate e sistemate in una determinata maniera, pur tuttavia sarà sempre un prodotto povero.

Rispondendo al senatore Federici, che mi chiedeva che cosa penso del piano di settore, dirò che questo rappresenta un tentativo che è stato fatto per conciliare diverse esigenze. Infatti, se attraverso una riduzione, sia pure molto limitata, di tremila unità — che poi praticamente significa il blocco — arriviamo al 1981, riusciamo a riportare sul piano della competitività la nostra

industria. E ciò anche attraverso una serie di sovvenzioni dello Stato, che poi non sono niente di più di quanto offrono gli altri Stati. Anche perchè non si chiedono provvidenze particolari, ma si chiede un adeguamento a tutte le altre provvidenze che già sono in essere negli altri paesi.

Tenuto conto che negli anni dal 1965 ad oggi quello a cui il senatore Federici accennava è purtroppo avvenuto, abbiamo perduto in forza-lavoro, grosso modo, dal 1960, il 35 per cento. Ora, il piano che è stato predisposto fornisce alcuni suggerimenti come, per esempio, il blocco della cantieristica. E questa mi sembra una misura indispensabile. Per cui, è assurdo che nel momento attuale, a Messina, per esempio, sorga, per volontà della regione Sicilia, un bacino.

B O N I N O . Solo un bacino, non una nave! Hanno chiesto un secondo bacino per le riparazioni.

B A S I L I C O . Ma lì costruisce pure l'armatore Rodriguez, che sembra debba ampliare i propri impianti!

B O N I N O . Ha licenziato 160 persone tre giorni fa, proprio perchè non ha lavoro e non certamente per ampliare gli impianti. Lei, poi, certamente ne sarà al corrente.

B A S I L I C O . Ci sono delle notizie che spesso apprendiamo attraverso la stampa proprio perchè non le possiamo avere direttamente. C'è un cantiere a Viareggio che, addirittura, ha presentato un piano d'incremento.

B O N I N O . Ma lavora soltanto per l'estero.

B A S I L I C O . Vicino Ancona ce n'è un altro che produce scafi bellissimi, il cui costo si aggira, credo, sul miliardo e mezzo. Quindi, si tratta di navi di grande importanza. Ho visto anche in circolazione dei panfili di un altro cantiere di Ancona che lavora molto bene. Questa è un'attività che, veramente, meriterebbe di essere trat-

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

tata a parte. Nel piano che è stato presentato, c'è una indicazione della chiusura dei cantieri di Pietra Ligure e della Navalsud. Evidentemente, sono delle unità marginali. E certamente dispiace.

F E D E R I C I . Il cantiere della Navalsud, esattamente un mese fa, ha avuto un ultimo stanziamento per rinnovarsi totalmente. Allora è mai possibile che il ministro Morlino, dopo aver autorizzato questo stanziamento appena un mese fa, oggi sia d'accordo per la chiusura, per il fatto che lo stanziamento stesso non è utilizzato? Ma se il cantiere deve ancora essere finito!

B A S I L I C O . Questo lo chieda al ministro Morlino.

A mio avviso, il documento, che è stato predisposto, poteva essere articolato in maniera formalmente più intelligibile e più chiara. Mi risulta, infatti, che c'è stata una interpretazione difficile quando si parla di « riduzione del personale diretto dei cantieri ».

F E D E R I C I . I sindacati dicono che sono tremila e più.

B A S I L I C O . Questo non è vero. C'è stata un'altra interpretazione perchè chi ha steso il documento non è certamente addentro nel mestiere tanto da riconoscere operai diretti e indiretti, operai indotti. Forse qui voleva dire « personale dipendente ». Ed è chiaro che si creano confusioni.

Poi c'è un'altra cosa, per esempio, per Palermo: « Esecuzione di investimenti per miglioramenti strutturali ». Ciò è dovuto al fatto che qualcuno s'è ricordato che c'era la famosa fogna di Palermo, che non riusciva ad essere coperta. Ebbene, è stata coperta in questi giorni e credo che il grande bacino di Palermo sarà pronto fra alcuni mesi se non si creeranno difficoltà.

Poi c'è la realizzazione di una migliore distribuzione, eccetera. Sono tutte questioni che debbono essere più accuratamente analizzate.

Una cosa mi ha sorpreso: in questo piano manca qualsiasi aiuto alle riparazioni navali. Cosa strana perchè — e questa è una mia impressione — ha una formulazione piuttosto scheletrica, però alcune linee le individua.

Vorrei chiarirvi che lo stanziamento richiesto per cinque anni dovrebbe essere utilizzato per consentire alla flotta italiana quel tasso di rinnovamento minimo che riteniamo veramente degno di considerazione. Gli armatori, tuttavia, si chiedono perchè debbono acquistare la nave nuova se possono comprare quella usata che costa due miliardi o tre. A questo è facile rispondere che, qualora i rappresentanti del popolo — senatori o deputati — approvassero queste proposte, ognuno di noi, al limite, troverebbe qualche spicciolo per comprarsi una nave mediante l'incremento del credito navale, le forme di *leasing* che si possono studiare, le incentivazioni diverse in atto, il contributo di costruzione e così via.

B O N I N O . È la gestione che è complicata.

B A S I L I C O . Ma la gestione, a meno che non si tratti di navi ombra, è sempre la stessa.

F E D E R I C I . Però neanche possiamo accettare il discorso che ha fatto il presidente Guani l'altra settimana sul « Mondo » affermando che se compriamo navi vecchie poi facciamo lavorare i cantieri di riparazione. Questa è una banalità.

B A S I L I C O . Purtroppo i greci comprano tutte le navi vecchie dell'Europa.

F E D E R I C I . Poi le navi affondano e gli acquirenti riscuotono anche il premio dell'assicurazione.

B A S I L I C O . Vorrei però ricordarle che comprare navi usate non è poi un grosso affare, atteso che, se il Parlamento dovesse tener conto delle richieste che sono state formulate, l'armatore dovrebbe anticipare, per acquistare una nave nuova, quel-

lo che spende per comprarne una usata, con la differenza che si ritrova una nave moderna, che certamente è più dotata e più efficiente dal punto di vista tecnico.

Per quanto riguarda poi gli equipaggi, è vero che quello italiano costa di più, ma è anche vero, come dicono tutti, che quando si vuole affidare bene una nave bisogna affidarla alla compagnia idonea; ed i più bravi credo siano i marittimi italiani, che sono per questo i più ricercati e, se questo è vero, si giustifica anche una certa differenza nel pagamento.

Vorrei ora approfittare di questa occasione per ringraziarvi di averci voluto ascoltare così pazientemente. Devo dire che ci siamo senz'altro preoccupati anche della sua richiesta, senatore Federici, circa il motivo per il quale non procuriamo delle attività alternative ai cantieri. Come lei certamente può verificare, la informo che a Venezia esse sono già una realtà. Lei poi ha accennato ai *containers*, i quali non sono però un prodotto che si può mettere in magazzino, perchè si vendono nel momento in cui si producono. Supposto che si costruisca il ponte di Messina, non dimentichiamo che si tratta di produrre 300.000 tonnellate di lavoro in ferro.

Attualmente sappiamo che il dramma esiste per i cantieri e tengo conto di tutte le ragioni che possono essere esposte, di tutti i suggerimenti dati; ma, se mi è consentito dire una cosa che può essere addirittura interpretata male, è auspicabile che si pervenga con i sindacati ad una fluttuazione della manodopera per quanto riguarda le riparazioni, articolandola nel modo migliore, perchè sostanzialmente non c'è alcuna attività sostitutiva possibile.

Parallelamente si deve tener conto del fatto che l'industria navalmecanica è matura, ma dovremmo anche trovare un modo migliore per interpretare l'applicazione di un contratto tipico perchè diventa difficile l'uniformità nel settore.

BOND I. Ci può essere un contratto particolare per le aziende a partecipazione statale.

BASILICO. Ma l'azienda a partecipazione statale comprende nel nostro campo: Trieste, Palermo, Taranto, Napoli, Livorno, La Spezia e Genova come centri di riparazione navale.

BOND I. Lei ha detto che in Giappone esiste la possibilità di trasferire i lavoratori; questa eventualità nella legge sulla riconversione è prevista, ma avviene poi nel concreto?

LIBERATI. Intanto dovremmo prendere l'abitudine di andare dal piccolo verso il grande, perchè noi nel discutere i massimi sistemi siamo bravissimi e poi i piccoli problemi pratici di tutti i giorni non li sappiamo risolvere. Esiste un fenomeno di mobilità interna e la flessibilità, l'adattamento della disponibilità di forze-lavoro nei cantieri di riparazione, è un'esigenza fondamentale.

Ora, noi abbiamo una gestione estremamente rigida in questi cantieri. Quando una nave viene in porto per una riparazione è essenziale che il lavoro sia fatto bene e ad un prezzo conveniente, ma soprattutto in tempi ristretti, perchè la flotta costa cara all'armatore. Allora, una flessibilità negli orari di lavoro, cioè una gestione molto più articolata di quella che c'è oggi, è essenziale per i lavori di riparazione e tutto questo può benissimo essere gestito e governato in maniera non arbitraria, ma mediante delle soluzioni pratiche.

FEDERICI. Allora il problema è quello di avere — non voglio ora accusare nessuno — più spirito d'iniziativa; mentre, al contrario, emergono posizioni di rigidità, d'incapacità ad andare nella giusta direzione per affrontare questo aspetto del problema.

BASILICO. Vorrei precisare che l'episodio della CNOMV l'ho riportato in quanto esso va a riprova di quello che lei diceva. La CNOMV, cioè, non ha mai avuto problemi perchè aveva una certa attività di volano; quindi, là dove è stato possibile,

si è operato, però ci sono alcuni centri in cui non è possibile far svolgere questa attività.

Ora, mi preoccupo del fatto che, come giustamente ricordava il senatore Girotti, continuiamo da qualche anno a chiedere aiuti, sovvenzioni, senza però intravedere uno spiraglio di luce verde su quello che può avvenire fra qualche anno. Però la realtà è che, qualsiasi forma di pianificazione volessimo adottare, prima di tutto ci si trova la strada sbarrata da parte dell'armatore che è l'interlocutore principale. Cosa si può pianificare allora? Teniamo conto delle condizioni particolari in cui versa la cantieristica — questo non è un fenomeno italiano, ma un fenomeno europeo — per cui l'armatore detta condizioni che sono assolutamente inaccettabili, facendo leva sul grande merito che si attribuisce di aver ordinato la nave; ma in sostanza quanto costa quella nave alla collettività? Questo è il dramma. L'ammontare di queste perdite è dell'ordine di decine di miliardi che, se aggiunte al contributo dello Stato, fanno sfiorare quel 40 per cento che è stato individuato.

Pertanto desidero che il Senato di ciò tenga conto, perchè non è che io mi tiri indietro o venga a chiedere scusa, ma sento soltanto il dovere di dirvi che, malgrado questi provvedimenti che sono in corso, esiste una situazione di pesantezza che non può essere sanata nè dal contributo passato nè da quello prospettato per l'avvenire, perchè quello passato si riferisce al costo della nave e quello per l'avvenire al prezzo della nave secondo le direttive della CEE. Vi è quindi questo cerchio vizioso che pesa sull'economia del Paese e ci si domanda allora se questa può sostenere un onere così rilevante, dell'ordine di decine di miliardi. La risposta — mi sembra ovvio — è che una razionalizzazione del sistema si impone; e non voglio adesso discutere il caso di Messina, ma sta di fatto che quel piccolo impianto di Messina significa aver messo fuori mercato Taranto, cosicchè la pluralità di questi interventi, anche regionali, si rivela pericolosissima e nociva per il settore.

È certo che una programmazione deve essere realizzata e, nell'impossibilità di addi-
venire addirittura ad accordi in sede eur-

pea, dobbiamo in concreto avviare le nostre iniziative, altrimenti, tra armatori che vogliono andare via, armatori che rinunciano alle loro flotte, armatori che presentano già i conti, ci troveremo di fronte al vuoto.

Pertanto, questo piano che vi è stato presentato e che certamente esprime delle volontà il Parlamento dovrebbe essere così paziente da approfondirlo. Se poi possiamo contribuire in qualche modo a rendere più agevole il vostro lavoro tenete conto che siamo disinteressatamente a vostra disposizione nel convincimento che dobbiamo cercare di salvare quanto più possibile. Certamente qualche sacrificio limitatissimo si impone ed al riguardo sarebbe utile, se potessi farlo, contattare le organizzazioni sindacali poichè ci saranno da affrontare alcuni mesi in più di cassa integrazione, articolati in modo che ci sia una specie di movimento rotativo per far sì che ognuno sopporti entro i limiti del possibile questo onere.

Suggerirei poi, per quanto riguarda le riparazioni navali, l'opportunità di destinare un qualche fondo a questa attività della cantieristica riducendo l'onere degli interessi.

Allora, se attraverso questa formula avremo una diminuzione degli oneri passivi ed un impegno — che peraltro mi pare che i sindacati siano disposti ad assumere — di incremento di produttività, può darsi che riusciremo in un certo qual modo a pareggiare i conti, a presentare cioè dei conti che siano appena possibili, decenti, dei conti che, pur comportando qualche onere, siano però sopportabili dall'economia generale del Paese.

G I R O T T I . L'incremento di produttività, a costanza di occupati, presuppone però che ci sia un mercato che assorbe la produzione. Ora, una nave quando è che viene considerata vecchia?

B A S I L I C O . Dicono gli armatori che le navi non hanno una età e che una nave può durare anche trenta anni. Noi non ci crediamo; può durare 15 o 20 anni, questo sì. Comunque, esistono motivi diversi che ne consigliano ad un certo momento la de-

molizione. Certamente c'è stato nel passato — con questo peraltro non voglio accusare nessuno — anche a carico di qualche istituto di credito una lentezza nell'erogazione del credito navale; si potrebbe pertanto, a mio avviso, studiare addirittura un qualche sistema di attribuzione, in una pianificazione per obiettivi, a un istituto di credito particolare — se si vuole in aggiunta al fondo di dotazione dell'IRI — di una certa *tranche* che consenta di determinare un calo degli interessi. Non dico la loro abolizione, ma un calo: ad esempio, alle costruzioni navali si potrebbe applicare l'interesse, tanto per fare una cifra, del 5 per cento. In questo caso avremmo certamente un beneficio che si andrebbe a ripercuotere sul costo; e naturalmente se, migliorando il costo, migliorassimo anche la produttività e la efficienza, potremmo anche trovare il modo di uscire da questa situazione.

È bene che gli onorevoli senatori sappiano che i tedeschi concedono ad alcuni Paesi il finanziamento all'1-2 per cento. Questa è una realtà. Posso dire anzi a questo proposito che il Capo di Stato Maggiore della Marina, che è stato nei giorni scorsi in Germania in visita ufficiale, ha assistito alla partenza del Capo di Stato Maggiore della Marina tedesca il quale, insieme ad un Ministro, andava a vendere i sommergibili alla Malesia con un pagamento a 20 anni ed interessi al 2 per cento.

B O N I N O . I cantieri vivono per costruire navi e, in parte, per ripararle. Vorrei sapere dall'avvocato Basilico qual è, grosso modo, la quota delle costruzioni e qual è, grosso modo, la quota delle riparazioni negli ultimi 5 anni. L'avvocato Basilico infatti mi è sembrato particolarmente preoccupato della ripercussione che la crisi potrebbe avere in avvenire nel campo delle riparazioni e del conseguente danno che ne deriverebbe. Ha tenuto presente anche i nuovi cantieri che si stanno costruendo a Malta, posta geograficamente al centro del Mediterraneo, presso i quali si fermerà il grosso delle navi? In definitiva, vedremo i cantieri dell'Italia meridionale che non lavoreranno più perchè le navi si fermeranno a Malta.

B A S I L I C O . Proprio questa è stata l'osservazione che la volta scorsa — e mi dispiace che il senatore Bonino fosse assente — mi sono permesso di fare ai suoi onorevoli colleghi. Il successo dei cantieri di Palermo, che è stato sempre sbandierato, è storicamente esatto: su questo non c'è dubbio. Palermo era al centro della rotta del Mediterraneo ed era il porto baricentricamente più conveniente rispetto a quelli di Suez e Gibilterra.

B O N I N O . Oggi lo è diventato Malta.

B A S I L I C O . È logico: costa infatti 3.000 lire all'ora ed ha una prontezza di servizi superiore. A Palermo invece siamo arrivati a 7.000 lire all'ora. Io cosa posso fare? Ecco perchè parlavo di fluttuazione di questo sistema, che certamente deve essere corretto. Ormai anche le grandi compagnie partecipano alle gare in campo internazionale senza vincerne più una. Posso dire addirittura che qualche armatore italiano non paga nemmeno le riparazioni che fa. Ci troviamo quindi in una posizione veramente tragica. Siamo d'accordo sul fatto che i noli sono estremamente pesanti, ma bisogna pur riconoscere, con tutto il rispetto e la fiducia nell'onestà di tutti noi italiani, che i signori armatori nel passato hanno anche guadagnato. Siamo d'accordo quindi — ripeto — sulle difficoltà che esistono e sul fatto che il noleggio delle navi è diventato ormai veramente spaventoso; chi ci sa fare, però, riesce ancora a tirare avanti bene. Indubbiamente c'è qualcuno che ha fatto il passo più lungo della sua gamba; non è possibile però che tutto questo venga sempre riversato addosso ai cantieri. Noi lo rifiutiamo.

Desidero pertanto che il Senato sappia che quanto si poteva fare in materia di investimenti per il miglioramento della produzione è stato fatto largamente; è difficile infatti trovare in Europa cantieri come i nostri. A proposito, pregherei anzi gli onorevoli senatori di volersi recare a visitare i cantieri tedeschi di Amburgo; potranno così rendersi conto come questi non abbiano alcuna superficie coperta, così come invece l'abbiamo noi. Ormai infatti, tra la bora di Trieste e il

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

sole di Palermo, ci siamo convinti della necessità umana di far lavorare gli operai nelle condizioni migliori. Purtroppo il cantiere navale, sotto questo punto di vista, ha dei limiti, in quanto delle lavorazioni si devono svolgere necessariamente all'aperto; esistono quindi delle condizioni ancora difficili, ma tutto quello che era possibile fare lo abbiamo fatto. Così, ad esempio, abbiamo cercato di mettere a posto con delle opere veramente impegnative anche il cantiere di Ancona, per il quale preme sempre il senatore Trifogli, che tutti ricorderanno in quali condizioni il 4 agosto 1973 ci è stato lasciato: non era obsoleto, ma fatiscente.

Al di là di questo, però, non si può andare. Insisto nel pregare gli onorevoli senatori ad andare a visitare tutti i nostri cantieri per vedere come sono attrezzati e quali sono le loro eventuali deficienze, pronti a fare ammenda nel caso in cui avessimo sbagliato; pronti però anche a ricevere una parola di conforto per l'opera che abbiamo svolto.

F E D E R I C I. La prima domanda che vorrei rivolgere all'avvocato Basilico è la seguente. L'avvocato Basilico ha parlato all'inizio dell'impossibilità dell'inserimento dei cantieri GEPI nella FINCANTIERI: ritiene che tale inserimento sia impossibile anche per quanto riguarda il cantiere BREDA-EFIM di Venezia?

B A S I L I C O. Si tratta di una questione ormai superata; esiste infatti una lettera del Ministero delle partecipazioni statali che assegna il cantiere BREDA alla FINCANTIERI.

F E D E R I C I. Lei ritiene quindi che questo si possa fare?

B A S I L I C O. Si tratta di una disposizione del Ministro.

L I B E R A T I. È una decisione, un atto amministrativo del Ministero. Il problema però è anche quello di definire, di dividere delle responsabilità economiche; all'interno di un sistema è necessario che le

responsabilità economiche eccezionali siano distinte. Questa è la materia che adesso si sta discutendo fra i due enti.

B A S I L I C O. I due gruppi di lavoro stanno già discutendo in proposito.

F E D E R I C I. Ecco la seconda domanda: l'avvocato Basilico non ritiene che ci sia comunque, al di là del giudizio che approfondiremo, uno scarto sostanziale anche di impostazione fra questo schema di piano e la relazione della Commissione Rosa che tutti conosciamo?

B A S I L I C O. Non credo: credo anzi che siano abbastanza omogenei. C'è qualche omissione — ripeto — per quanto riguarda, ad esempio, le riparazioni navali, così come c'è qualche imprecisione per quanto riguarda la terminologia; ma sostanzialmente le motivazioni sono le stesse. Forse c'è un'unica lacuna, che peraltro potreste correggere anche voi: siccome si è fatta una suddivisione, come è noto, dei 110 miliardi in 60 miliardi per il vecchio e 50 miliardi per il nuovo nel l'arco di cinque anni, la nuova legge, se dovesse partire dal 1º ottobre 1978, incrementerebbe, per così dire, la legge-ponte esistente. Ora, a nostro avviso, sarebbe invece opportuno integrare tale legge-ponte per lo meno di 50 miliardi per far sì che, ove pervenissero a conclusione le trattative in corso con gli armatori, si avesse una saldatura. In altri termini, poichè — come il senatore Federici sa — la costruzione di una nave dura due anni, c'è una sfasatura tra la vecchia legge e i contratti che sulla base di essa potrebbero essere fatti entro il 30 settembre ed i contratti che verranno invece fatti sulla base della nuova disciplina dopo il 1º ottobre.

Questa è la sola omissione che ci è sembrato di cogliere nel progetto che ci è stato inviato. Poi, come ho già detto, c'è qualche dizione non perfettamente esatta, ma sostanzialmente lo schema di piano predisposto dal Governo appare accettabile; tanto è vero che qualche reazione di carattere sindacale mi è parsa un po' strana, a meno che non vi sia stata una certa incomprendione in ordine a qualche questione specifica. Mi pare

comunque che rifletta esattamente il pensiero della Commissione, sia pure con qualche riserva da parte degli armatori i quali — come l'onorevole senatore sa — si sono impuntati per quanto riguarda il divieto dell'acquisto nei 10 anni. Pertanto, salvo approfondire qualche dettaglio, ritengo che — come ho già detto — possa essere accettato.

Mi auguro soltanto che il senatore Federici, come veneziano, voglia rendersi interprete presso l'ambiente di Venezia per far comprendere come una struttura come quella del cantiere BREDA, destinata anche ad entrare in un gruppo omogeneo, pur rispettando la validità dell'impostazione (si tratta di un ottimo cantiere), non possa essere considerata al di fuori di una realtà economica produttiva qual è quella del settore navalmeccanico. Qualche fuga in avanti per acquisizione di contratti onerosi — almeno a quanto risulta da quello che si legge sulla stampa — mi pare infatti che affiori; è necessario quindi stare attenti!

F E D E R I C I. Lei piuttosto, avvocato Basilico, pensi a controllare meglio i fornitori dell'acciaio, affinché non sia necessario lavorare di notte per sostituire i pezzi di nave perchè gli acciai non vanno bene.

L I B E R A T I. Questo non riguarda l'avvocato Basilico, perchè l'avvocato Basilico è un cliente e non un fornitore.

B A S I L I C O. La cosa è alquanto strana in quanto l'acciaio è verificato dal RINA.

L I B E R A T I. Ogni operazione di razionalizzazione significa l'inserimento di una unità in una struttura organizzativa esistente; e bisogna che tutti ci mettano della buona volontà perchè operazioni del genere, per una componente umana comprensibile ma piuttosto complessa, possono creare dei problemi. È un qualche cosa che nasce dalla esperienza di fatti analoghi più che da una conoscenza di fatti specifici del cantiere BREDA: certamente però questo bisognerebbe considerarlo.

B A S I L I C O. Non possiamo esaltare fatti campanilistici; e questo non lo dico solo al senatore Federici, ma lo dico a tutti. Al riguardo ricordo che qualche anno fa insorse Genova, poi insorse Trieste, poi fu la volta di Napoli; ora dobbiamo abituarci — ed in questo do ragione a certe impostazioni espresse dal senatore Federici la volta scorsa — a fare un programma e a rispettarlo entro i limiti di quello che è possibile nel contesto dell'economia del Paese. Altrimenti finiamo con l'andare fuori strada e pericolosamente! Entro certi limiti infatti io sostengo che, se il cantiere adempie anche ad un servizio nel momento in cui costruisce una nave che compie operazioni di trasporto di prodotti e di materie prime per il benessere del Paese, in questa ottica la collettività può anche pagare qualcosa; però, attenzione! Questo ha dei limiti...

Comunque, approfitto di questa occasione per ringraziarvi e poichè la Commissione competente della Camera dei deputati ha fatto una visita alla FINCANTIERI ed ha scelto Monfalcone, io — se il Presidente è d'accordo — vi invito a fare una visita ai nostri cantieri, a vostra scelta, e a discutere proprio con i dati alla mano su quelle che sono le realtà sulle quali operiamo ogni giorno. Scegliete, nella gamma che abbiamo, il cantiere che più vi interessa.

Senatore Girotti, quando si parla di produttività o di altre cose del genere, possiamo dire di avere conseguito un certo successo per quanto riguarda le costruzioni. A Riva Trigoso, per esempio, bene o male quelle commesse ci hanno dato certamente delle soddisfazioni, a parte il fatto che ci hanno dato anche qualche utile valutario! Domani, anzi, ci sarà il varo della prima commessa venezuelana e questo ci dà una certa soddisfazione. Anche lì, però, dobbiamo essere aperti a tutti, perchè non possiamo andare a vedere se quel regime ci va bene o ci va male. Si è protestato, per esempio quando abbiamo tentato di vendere qualche nave...

F E D E R I C I. Queste sono cose superate!

BASILICO. Ma lei sa che quando è arrivata una certa missione in un certo cantiere è stato fatto uno sciopero? Tutto il mondo vende a questa gente ed è mai possibile che noi dobbiamo avere preclusioni per queste cose?

GIROTTI. Non ho ancora capito che vantaggio c'è a portare i cantieri di Venezia alla FINCANTIERI. Gli impianti sono tutti buoni. Io dico: si razionalizzi il tutto e razionalizzare tutto significa diminuire i costi e diminuire i costi significa ridurre il personale. Perchè — ripeto — non riesco a capire che cosa si intende fare: il mercato non c'è e si prevede che nei prossimi anni non ci sia; la produttività è *pro capite*, ossia per persona che lavora; la logica vuole che si provveda a diminuire le persone che ci lavorano. Che poi questa diminuzione piaccia o meno è un altro discorso; che sia difficile diminuire il personale è anche questo un altro discorso e me ne rendo perfettamente conto; che bisogna trovare altre attività per occupare questo personale è anche vero; comunque, limitato ai cantieri, bisogna aspettarsi che nel tempo l'occupazione diminuisca. Noi possiamo diminuire il costo del denaro, la FINCANTIERI perderà soldi, poi lo Stato glieli ridarà e via dicendo, tutto perchè sostanzialmente c'è più personale di quello che serve! Io non vedo come si possa far quadrare la questione in altro modo.

BASILICO. Il problema BREDA è un po' diverso da quello della GEPI.

GIROTTI. Non è questo che mi preoccupa.

BASILICO. È chiaro che allo stato attuale si determina un incremento di perdita.

GIROTTI. Ma non è una questione di perdita! Io dico che quando si parla di razionalizzazione non si può che pensare in questo modo.

LIBERATI. Mi scusi, senatore Girotti, ma vorrei verificare se ho ben compreso la sua domanda.

Certamente non c'è un miglioramento sostanziale perchè, considerando l'insieme dei cantieri che sono sotto il controllo del Ministero delle partecipazioni statali, la situazione non cambia. Si potranno, però, avere dei miglioramenti di secondo o di terzo ordine, nel senso che probabilmente si potrà avere una attività commerciale coordinata evitando a volte delle forme di concorrenza abbastanza irrazionali tra due aziende che fanno capo allo stesso gruppo, che sono estremamente dannose, perchè all'estero, per esempio, molte volte i due raggruppamenti o i raggruppamenti FINCANTIERI e cantieri BREDA si presentano come cantieri di Stato utilizzando gli stessi canali, chiedendo gli stessi appoggi per farsi guasti a vicenda. Quindi sul piano commerciale si potrà ottenere una migliore allocazione del carico totale acquisibile alle stesse condizioni in funzione delle condizioni dei cantieri. Si tratta, comunque, di miglioramenti di secondo o di terzo ordine — come ho già detto — che non modificano sostanzialmente la situazione.

GIROTTI. La cosa non è verificabile?

LIBERATI. No, ma non sarebbe impossibile ovviamente. Comunque non si interviene alla radice del problema, ma si parla di una razionalizzazione organizzativa all'interno.

BASILICO. Tenga conto che si tratta di un cantiere che è stato ammodernato sulla scorta di Monfalcone e quindi ha una uniformità di indirizzo.

FEDERICI. Pare addirittura che i cantieri BREDA abbiano delle commesse inglesi oltre che sovietiche!

BASILICO. Ma pare che quelle inglesi non siano esatte, dovrebbero essere americane. Comunque queste cose le verificheremo dopo, a parte il fatto che — come ripeto — questo è compito della gestione attuale. Noi, quando avremo terminato i nostri lavori di accertamento, quelli normali

che sono stati disciplinati nel quadro delle direttive del Ministero delle partecipazioni statali, passeremo ad accertare che cosa c'è.

L I B E R A T I . È bene tenere presente, però, che quando parliamo di razionalizzazione, noi guardiamo al futuro. Se guardiamo al passato non significa che condividiamo le decisioni prese.

B A S I L I C O . Del resto lei ricorderà certamente, senatore Federici, che nel piano Caron il cantiere BREDA aveva 1.100 dipendenti e doveva fermarsi e diminuire: è arrivato a 3.400 dipendenti!

P R E S I D E N T E . Possiamo allora concludere questa audizione con la FINCANTIERI, audizione che è stata interessante e opportuna anche per l'amabilità dell'avvocato Basilico, il quale ha avuto la pazienza di rispondere a tante serrate domande nonostante le sue non perfette condizioni di salute per le quali formuliamo ogni augurio.

Vengono introdotti il dottor Ermanno Guani, presidente della Confederazione italiana armatori liberi, e il dottor Giorgio Cerboni, dirigente della stessa Confederazione.

(Segue **P R E S I D E N T E**). In sede di indagine conoscitiva su alcuni settori dell'industria italiana, e in particolare sull'industria cantieristica, desideriamo conoscere l'opinione dei rappresentanti dell'utenza dei cantieri. Siamo lieti, pertanto, di avere qui tra noi il dottor Guani, presidente della CONFITARMA, e il dottor Cerboni dirigente della stessa Confederazione.

Preghiamo, pertanto, i convocati di fare una breve esposizione, cioè di esprimere la loro opinione sui problemi dell'industria cantieristica, sulla crisi di questa industria.

G U A N I . Affermare che il settore cantieristico soffre di una crisi sarebbe pleonastico; affermare che il settore cantieristico è indissolubilmente legato a quello armatoriale è altrettanto pleonastico, perchè evidentemente le navi servono a coloro che le devono gestire e che si chiamano armatori. Mi

permetto di fare subito una precisazione. Io, per convinzione profonda, quasi per abito mentale, mi rifiuto di considerare i problemi della cantieristica o dell'armamento in chiave soltanto nazionale. Sono due settori, infatti, che debbono necessariamente vivere e convivere nell'ambito mondiale.

La crisi della cantieristica è una conseguenza della crisi dei trasporti marittimi di cui soffre il mondo. Discettare quindi sulle cause di questa crisi mi pare superfluo perchè se ne possono dire tante; c'è chi fa risalire le cause di questa crisi soprattutto ad una recessione economica che esiste nel mondo e chi aggiunge che sono da ricercarsi negli errori commessi nel periodo favorevole con la costruzione di navi di dimensioni eccessive. Se ne possono dire tante ed io credo che la verità — come spesso accade — sia nel mezzo. Comunque la recessione economica mondiale dovrebbe coprire, secondo me, la maggior parte di questa area di responsabilità. Per il resto se ne potrebbe discutere, ma mi pare che non sarebbe produttivo. Insisto comunque sul fatto che il fenomeno va studiato su scala mondiale, anche se poi si potranno trarre delle argomentazioni che interessano soprattutto i problemi di casa nostra.

Partiamo, quindi, da questo punto fermo: la crisi è mondiale. Il mondo ha dovuto prendere atto che la capacità produttiva dei cantieri è enormemente superiore a quella che in un prevedibile futuro (futuro che si fa slittare ancora verso i quattro o cinque anni) il mercato potrà coprire con le proprie ordinazioni. Di fronte ai 30-35 milioni di tonnellate che eravamo abituati a registrare come ordini nel mondo, siamo arrivati ai 12-13 milioni di tonnellate. Allora si fanno speculazioni su quanto tocca agli uni, agli altri, al Giappone. Coloro che si sono trovati fortunatamente dalla parte favorita per costi inferiori, per organizzazioni forse più moderne o per altri motivi, indubbiamente cercano di mantenere questo privilegio, il quale si sostanzia, per il Giappone, in circa la metà degli ordini mondiali e nella tendenza a conservare ancora questa condizione.

Esiste un fenomeno di cui loro, forse, non avranno mai sentito parlare, ma che io de-

sidero esporre perchè ritengo che abbia una influenza notevole nel discorso che noi facciamo. La costruzione navale un tempo era classificata tra le industrie difficili; il solo fatto, ad esempio, che nella fase iniziale della costruzione di una nave era necessario un disegno che si riproduceva con un piano di legno al naturale e con lo sviluppo delle forme curve era indicativo di una tematica complessa che investiva una qualità di manodopera superiore nella persona del cosiddetto tracciatore. Questo tipo di lavoratore si formava nel corso di decenni di pratica; sarebbe stato difficile avere un buon tracciatore se non attraverso, appunto, una lunga sperimentazione. Ebbene, oggi non esistono più tracciatori perchè lo sviluppo tecnologico della costruzione navale ha fatto sì che i progetti si possano trasferire nel cantiere costruttore con bande perforate o fotografie; è inutile entrare nei dettagli, ma oggi si può spedire tramite una cassetta di 30 centimetri per 30 in Cina, in Giappone ed in Australia la scienza per costruire una nave od uno scafo senza dover ricorrere alla manodopera specializzata. Le strisce perforate vengono messe in una certa macchina che taglia automaticamente le lamiere e poi interviene il saldatore, un operaio che si forma in pochi mesi anche perchè il lavoro è in gran parte automatizzato; ecco spiegate le ragioni per le quali noi assistiamo ed assisteremo sempre di più nel futuro ad un trasferimento dell'industria navale verso Paesi con abbondante manodopera a bassi costi. Queste le ragioni per le quali si è costruito uno dei più grandi cantieri del mondo nel Sud della Corea, oggi in concorrenza con lo stesso Giappone. Il fenomeno va sottolineato perchè, secondo me, si aggiunge a tutte le altre cause della nostra crisi. Il fatto abnorme è che, mentre il mondo sviluppato industrialmente sta soffrendo nella strettoia dell'abbondanza di cantieri e sta cercando soluzioni che fatalmente sboccano nella riduzione della capacità di produzione, esistono Paesi che importano la nuova scienza e costruiscono cantieri. La conseguenza di questa crisi evidentemente comporta la necessità di contenere la capacità produttiva, come già ho detto, ma a questo punto nasce un altro fe-

nomeno: tutti convengono che la riduzione è necessaria, però la maggior parte dei Paesi si comportano nel modo opposto, cioè cercano di difendere la propria capacità produttiva a danno degli altri con la destinazione di mezzi di sussistenza e di aiuti ai propri cantieri. Evidentemente, in questo comportamento prevalgono le ragioni sociali quando l'industria navale ha illustri radici, come nel nostro Paese, e quindi è perfettamente comprensibile la necessità di non soffocare completamente lo slancio produttivo. Da ciò consegue un altro capitolo su cosa deve fare la collettività per garantire questo lavoro e fino a che limiti, ma il problema esula dalle mie competenze. Penso che qualcuno dei presenti conosca le mie origini: ho fatto il costruttore navale per 40 anni della mia vita ed oggi immeritadamente, comunque per ragioni amichevoli, mi sono dedicato a riunire l'armamento italiano, diviso in tre famiglie, in un'unica famiglia. Quella di oggi è un'appendice alla mia vita di lavoro che è stata essenzialmente la vita del costruttore navale non dell'armatore. Io non so in questo momento che cosa ci si aspetti da me come rappresentante degli utenti. Quello che chiedono gli utenti, a gran voce e in tutte le circostanze, non è per feticismo di formule economiche corrette ma per attuare una condizione di vita: chiedono di acquisire i mezzi di lavoro là dove costano meno per sostenere la concorrenza con il resto del mondo. Ecco perchè, anche per quanto riguarda l'armamento e non solo la cantieristica, io dico che i fenomeni vanno esaminati in chiave internazionale e non nazionale. Quindi, l'armamento non deve essere differenziato troppo dai propri concorrenti, deve godere delle stesse possibilità la prima delle quali è quella di acquisire i propri mezzi di lavoro dove esistono a condizioni più favorevoli, sia tecnicamente, sia economicamente.

A questo proposito, per spaziare sul problema in generale e poichè mi è stato anche chiesto cosa penso del programma della cantieristica, dico subito che ho partecipato alla commissione formata presso il Ministero della marina mercantile per un esame generale del settore e per individuare possibili soluzioni di carattere nazionale. È stato attuato

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

un certo programma; sorvolo sulla chiusura di due minuscoli cantieri di trascurabile rilievo uno dei quali, Pietra Ligure, aveva subito quattro « reincarnazioni » perchè fatiscente e già da parecchio tempo avrebbe dovuto essere eliminato, l'altro, quello napoletano, ancora più trascurabile. Il concetto che ha informato le decisioni della commissione è stato quello di preservare al Paese una giusta quota di attività cantieristica. Nel documento — non so quanto esattamente corrisponda alla realtà — si parla dell'85, del 90 per cento della capacità produttiva. Lo sviluppo annuale è della consistenza di 200, 250 mila tonnellate; un incremento significherebbe aggiungere la sostituzione del naviglio vetusto. Mi permetto di notare che una qualsiasi attività industriale che abbia la fortuna di svolgersi al 90 per cento della propria capacità produttiva si trova già nell'ambito dell'*optimum*.

In ogni modo, in quella relazione non si parlava di 80 o 90 per cento, ma si parlava di un certo tonnellaggio, che dovrebbe essere intorno alle 300-350.000 tonnellate, che già rappresentano qualcosa di apprezzabile.

Vi sono poi due voci francamente incomprensibili: determinazione del tipo della capacità produttiva mercantile di almeno l'85-90 per cento, che non riesco a capire, e poi determinazione prioritaria dei tipi di navi ai fini dell'economia nazionale su cui è perfettamente giusto dare un giudizio. Occorre essere molto cauti, perchè quando si decide in nome di altri che devono investire i loro danari in un'impresa si deve presumere, a mio avviso, che chi investe abbia già fatto tutti i propri calcoli e considerazioni e abbia scelto la soluzione forse più conveniente. È molto difficile imporne una, ma un certo ordine ed una certa disciplina, poichè parliamo di piani settoriali per i quali si chiede aiuto allo Stato, credo siano necessari. Mi sembra quindi giusto che lo Stato stabilisca anche quali, orientativamente, debbano essere i tipi di navi più accettabili e convenienti per la nostra marina.

Dove, viceversa, dobbiamo dissentire apertamente è su un'altra condizione — l'abbiamo già detto al Ministro della marina mercantile, perchè la commissione competente

non entrò assolutamente in questo campo — cioè quando si chiede allo Stato di vietare l'importazione di navi acquistate all'estero se di età superiore ai dieci anni. Ove una clausola del genere fosse veramente imposta, credo che noi, lungi dal favorire l'incremento e lo sviluppo della nostra marina mercantile, non faremmo che dare inizio ad un periodo di continuo suo regresso, perchè è escluso nel modo più assoluto che un armatore disposto a spendere 5-600 milioni per acquistare un'ottima nave, sia pure di 10, 15 o 18 anni di età, naturalmente ben tenuta e classificata in un registro importante, sia invece propenso in questo momento a pagare 15 miliardi per ordinare la stessa nave ad un cantiere. Non dimentichiamo che una delle condizioni poste in essere dalla crisi del settore è l'abbondanza di naviglio sul mercato: si comprano oggi navi in ottime condizioni, di età anche recente, a prezzi ottimi che, purtroppo, sono conseguenti alle situazioni cui or ora ho accennato. Ci auguriamo quindi che una clausola di questo genere, che porrebbe l'armamento italiano, unico al mondo, nella condizione di rappresentare una categoria B o C del mondo imprenditoriale, non venga adottata. Non esiste infatti nessuna legge che imponga, ad esempio, all'industria meccanica, o a quella tessile, o a quella atomica, prendete quella che volete, un limite e una imposizione indicanti dove deve acquistare i mezzi di produzione, siano essi macchine, impianti complessi, eterogenei, eccetera: soltanto nell'armamento si verrebbero a stabilire delle direttive che porrebbero il settore in condizioni sfavorevoli rispetto a tutte le aziende armatoriali del mondo. Mi auguro perciò che questo non avvenga.

Quanto ho esposto sopra rappresenta, quindi, il quadro generale.

In questa situazione, che cosa fare? Ho detto che abbiamo condiviso l'opinione della maggioranza, direi anzi della totalità dei membri di questa ampia Commissione, sulla opportunità di una difesa della nostra industria cantieristica, difesa che nasce da cento considerazioni che ritengo superfluo sviluppare. Il *quantum*, fino cioè a che livello sia opportuno farlo, non si può precisare. In

questi giorni, pensando anche alla riunione odierna, ho cercato di far maturare nella mia testa qualche idea per tentare di rinnovare, di creare qualcosa di nuovo e non attestarci sempre sul vecchio sistema dello stanziamento che poi non basta, che bisogna rifinanziare, eccetera. Qualche idea mi è venuta, e l'ho anche buttata giù in un appunto manoscritto. Io, con tutte le riserve del caso, perchè sono cose appena abbozzate, trasformerei il regime tradizionale. Occorre tener conto che l'industria cantieristica è assistita dallo Stato da un secolo, quindi non facciamo niente di nuovo; si tratta di vedere se abbiamo possibilità e creatività per trovare qualcosa che sia nuovo, agile e che abbia questo carattere di efficienza e di validità nel raggiungimento dello scopo che ci prefiggiamo. Allora io penso che si dovrebbe operare su una traccia di questo genere: un tempo noi si partiva, e si continua a partire, dal concetto che bisogna dare al cantiere, supponiamo, il 30 per cento sul costo — secondo l'ultima legge, che scade fra tre giorni — con la necessità, quindi, di un'indagine farraginosa sui costi effettivi della nave, eccetera. Queste leggi avevano una certa ragione di vita e venivano operati degli stanziamenti i quali presumibilmente dovevano servire a coprire le esigenze della contribuzione che la legge stabiliva; ma di fatto, poi, se il mercato « tirava », come suol dirsi, e le ordinazioni erano abbondanti, si finiva fatalmente con il constatare che lo stanziamento della legge non era sufficiente e si doveva ricorrere a nuovi finanziamenti.

Altro inconveniente che tutte queste leggi hanno presentato nel tempo (e io ricordo dei periodi in cui esso è stato veramente notevole) è che, stabilito il 25 per cento, si continuava a dare questa percentuale qualunque fosse l'andamento del mercato. Noi sappiamo invece che, specialmente nel nostro mondo, l'andamento ciclico dell'armamento è un fatto assodato e risaputo da secoli: è vero che adesso ci troviamo di fronte ad un « avvallamento » che perdura e che ci crea tante preoccupazioni, ma rimane sempre questa caratteristica di mercato mutevole. Di qui la domanda: è logico che l'impiego di questi

fondi funzioni in maniera costante di fronte ad un andamento variato? Ecco l'idea sulla quale si dovrebbe lavorare. A mio parere lo Stato dovrebbe stabilire per un certo periodo — supponiamo cinque anni — quale è lo sforzo massimo che l'economia nazionale può sopportare per il settore, in quanto parliamo di politica settoriale, e supponiamo che siano 100 miliardi all'anno: stanziare cioè cento miliardi per un quinquennio. Che uso fare di questi fondi? Io penso che il Ministro della marina mercantile, assistito da una Commissione ridottissima di non più di quattro o cinque persone, costituita da rappresentanti dei cantieri, dei sindacati, dell'armamento e, naturalmente, degli organi tecnici del Ministero, dovrebbe fissare per il periodo di un semestre tutte le costruzioni ordinate dal 1° gennaio al 30 giugno dell'anno considerato sul prezzo contrattuale « x » per cento. In questo modo durante il semestre si registrerebbe l'ammortamento di questi contributi attraverso un calcolo molto semplice da cui si deduca che dei cento miliardi stanziati venga assorbito, poniamo, il 60 per cento. Questo vorrebbe dire che c'è abbondante richiesta e, conseguentemente, nel prossimo semestre il Ministero della marina mercantile potrebbe emettere il proprio decreto riducendo il contributo dal 25 al 18-19 per cento. Ne risulterà che la misura dello stanziamento rimarrà costante. È quindi opportuno ragionare su qualche idea di questo genere e vederne il pro e il contro, per cui uno sforzo io lo farei in questa direzione.

In questo modo, avremo che lo stanziamento rimane costante e non se ne parla più. Attraverso questo adattamento semestrale o annuale del contributo alla mutevole condizione del mercato, finiremo per adattare e non concedere, com'è successo in qualche momento. Noi abbiamo lavorato in certi anni in cui si poteva benissimo produrre senza contributi. Questo periodo è stato breve, ma lo abbiamo avuto (1972-1973) quando gli armatori venivano a chiedere di bloccare lo scalo. Si lavorava a prezzi anche buoni.

Su qualche idea di questo genere bisognerà ragionare, per vedere il pro ed il contro,

ma uno sforzo lo farei in questa direzione: difesa entro certi limiti sopportabili dell'economia nazionale per un settore che ha tanti titoli di benemerenzza e che, secondo noi, ha tutti i titoli anche per ottenere dallo Stato una giusta considerazione.

P R E S I D E N T E . Non mi resta che ringraziare il dottor Guani per questa sua esposizione interessante, con proposte degne di attenzione, contenuta per di più in limiti di tempo ragionevoli in rapporto ai nostri lavori.

G U A N I . Se mi è consentito, onorevole Presidente, vorrei presentarmi. Certamente non ne avrei bisogno, perchè con il senatore Tripodi abbiamo combattuto sullo stesso fronte per certe opere, però vorrei presentarmi come operatore economico, affinché la mia posizione non venga confusa tanto da essere considerato, come il mio amico Basilico diceva scherzando, come colui che sta sul fronte opposto. Non è vero, non sto sul fronte opposto.

Leggo un breve periodo della relazione assembleare della Fincantieri sotto la mia presidenza, affinché si traggano le conseguenze: « Con l'occasione ci piace manifestare in questo documento la nostra solidarietà alla categoria armatoriale sullo specifico problema della libertà di ordinare navi a cantieri esteri. Infatti, poichè l'armatore italiano deve operare con gli stessi noli del suo concorrente greco, liberiano, inglese, eccetera, è giusto che non paghi il proprio strumento di lavoro più di quanto lo pagano i suoi concorrenti ».

Detto questo, dobbiamo aggiungere che la libertà rivendicata dai nostri armatori servirà soprattutto a convincerli che quando essi hanno ordinato navi ai cantieri italiani non hanno, in complesso, pagato più di quanto avrebbero dovuto pagare ai concorrenti esteri. Il che trova conferma nel fatto che in numero crescente si rivolgono ai nostri cantieri per la costruzione di navi di ogni genere.

E questa frase non è che la riaffermazione di quel concetto di internazionalità dal qua-

le non dobbiamo separarci se vogliamo produrre nel nostro settore cantieristico e soprattutto armatoriale qualcosa di sano, di economico, di resistente all'usura del tempo.

P R E S I D E N T E . Grazie dottor Guani.

F E D E R I C I . Di tali questioni, presidente Guani, ne abbiamo parlato anche a suo tempo. Volevo porre, ora, tre quesiti.

Lei sa, come sappiamo tutti del resto, che la bilancia dei noli italiani quest'anno supererà certamente i 600-700 miliardi di passivo.

G U A N I . Sì, anche di più.

F E D E R I C I . Lei sa, inoltre, che la partecipazione della mariniera italiana alla mariniera mondiale è scesa in questi ultimi anni al 2,3 per cento e che la ripartizione della flotta dei paesi della Comunità, per classi di età, vede l'Italia all'ultimo posto. Le fornisco qualche piccolissimo dato. Fino a quattro anni di età, il totale della flotta francese, in percentuale, è del 47 per cento, e oltre i 20 anni è del 3 per cento; per la Spagna, fino a quattro anni di età è del 48 per cento, oltre i 20 anni è del 7 per cento. La flotta mondiale, fino a quattro anni di età, è del 39 per cento, oltre i 20 anni di età è del 10 per cento. In Italia il totale della flotta è del 36 per cento fino a quattro anni di età e del 14 per cento oltre i 20 anni.

Posti questi tre problemi, che non sono di poco conto per l'economia italiana, come ritiene che si possano risolvere?

Ho letto la sua intervista su « Il Mondo » della scorsa settimana.

G U A N I . I giornali « ci » fanno dire delle cose balorde.

F E D E R I C I . Sono già stato informato che ha protestato anche per questo. Ma come fa a sostenere la giusta, per certi aspetti, possibilità degli armatori di andare a comperare dove costa meno nella situazione che mi sono permesso schematicamente di prospettare? È un punto che dovremo risolvere anche con l'aiuto degli armatori.

G U A N I . Andiamo per ordine: bilancio dei noli, flotta, partecipazione della flotta italiana. Cominciamo da quest'ultima. Ho sempre sostenuto e sostengo che è un errore gravissimo parlare di limiti, sia pure configurati nell'ambito di un eventuale pareggio della nostra bilancia e che, invece, una nazione come l'Italia dovrebbe guardare a traguardi molto più avanzati. Basta pensare che la Grecia, con una popolazione di una ventina di milioni di abitanti, ha una flotta che è tre-quattro volte la nostra; che la Norvegia, con 4 milioni e mezzo di abitanti, ha 30 milioni di tonnellate in mare. Quindi, la prima domanda che dobbiamo porci è come mai siamo scesi e se abbiamo vocazione marinara. Non so se gli italiani abbiano mai meritato le qualità che gli sono state attribuite di santi, di poeti, eccetera, ma di navigatori certamente no, perchè raramente ho trovato tanta insensibilità ai problemi marittimi come nel nostro Paese.

F E D E R I C I . Si riferivano a Cristoforo Colombo!

G U A N I . Io mi domando chi è che impedisce questo sviluppo. Che sia una politica sbagliata? Che non si sia fatto quello che ha fatto la Grecia per far rientrare le navi che battevano bandiera estera per protezione?

E, giacchè sono in argomento, senatore Federici, le dirò che anche quella frase che compare nella relazione della legge n. 684, dove si dice che bisognava fare costruire dalla Finmare navi per il carico secco per garantire — queste sono le vere parole — l'approvvigionamento delle industrie italiane di base, è una frase che, se lei l'analizza, più insensata è difficile trovarla; perchè le industrie di base, in tempi normali, possono approvvigionarsi di tutto quello che vogliono. Basta telefonare a Londra e si noleggiavano cento milioni di tonnellate in un'ora e, in tempi non normali — quando dovrebbe soccorrere questa valvola di sicurezza —, ben altre ragioni verrebbero alla luce per proteggere le nostre vie di comunicazione marittima. Non certo il possesso di cento miladuecento mila o dieci milioni di tonnellate

in più garantirebbero all'Italia l'approvvigionamento dell'industria di base.

Tuttavia su questi *slogan* talune volte si imposta una politica e si commettono degli errori. È noto che nessuna legge ha proibito agli italiani di investire nell'industria navale, anche se possiamo ricordare con orgoglio che qualche esempio di coraggio c'è stato, tanto che la flotta italiana si è accresciuta di un bel tonnellaggio nuovo di zecca ed anche dell'ordine di vari milioni di tonnellate. Si è passati infatti da sette a dodici milioni ed abbiamo ora navi di 400.000 tonnellate nuove di zecca.

Ora vengo all'età delle navi. I paesi poveri — com'è noto — non sono mai stati buoni clienti dei cantieri, indipendentemente dai costi di produzione italiani e così sarebbe anche se praticassimo prezzi giapponesi o coreani tanto che, permanendo la situazione attuale, è illusorio pensare di poter promuovere una spinta alla nuova costruzione. Peraltro dirò che forse un tempo, fino al 1939, l'armamento italiano praticamente non era conosciuto dagli stessi cantieri nazionali, perchè cercava di utilizzare le navi che altri mandavano, sostituivano e facevano modificare, aggiornare e navigare. Riconosco certamente che è molto meglio avere una flotta che si rinnova continuamente, però la crisi c'è; vi sono delle compagnie armatoriali di notevole importanza che non sappiamo se potranno resistere ancora per sei mesi persistendo la situazione attuale, cioè a dire la crisi è più sentita proprio da quelle compagnie che hanno avuto più coraggio; ossia quelle che hanno investito, che hanno costruito si trovano ora nelle condizioni peggiori.

Quindi la risposta è che non manca una volontà, perchè quando le condizioni sono state idonee c'è stato un afflusso notevole di belle iniziative internazionali, ma adesso purtroppo la situazione è di una gravità spaventosa, scoraggiante. Si può citare ad esempio il pericolo che corrono alcune aziende per la loro sopravvivenza, con la conseguenza di dover vendere o svendere navi di recentissima costruzione, retrocedendo così maggiormente rispetto ad altre posizioni. Se non riusciamo perciò a difendere le nostre posizioni, l'Italia indietro

gerà ancora, ma non credo di rivelare dei segreti affermando che il nostro Paese in questo momento vive un periodo difficile sul piano generale e particolarmente difficile nel settore dell'armamento; questa è la risposta che le posso dare, senatore Federici.

Sul resto forse varrebbe la pena che qualche approfondimento, qualche esame di coscienza venisse compiuto anche dal pubblico potere per vedere se sia possibile fare qualcosa per spronare l'armamento. Ad esempio, la Grecia ha raddoppiato la propria flotta nello spazio di pochi anni con una politica fiscale di concessione.

F E D E R I C I . Da parte del sottoscritto sono stati presi dei contatti con i maggiori armatori italiani per discutere la questione del rientro delle navi ombra nella flotta italiana e, se volete, posso anche rivelarvi nome e cognome di questi armatori, ma credo che interessi principalmente la risposta che mi hanno dato e cioè che tale operazione, al punto in cui si è giunti, è praticamente impossibile. Altresì è ritenuta assai improbabile l'operatività dello schema del rientro dei capitali riferito all'acquisizione delle navi di bandiera ombra, ipotesi ed operazione cui lo stesso Parlamento si era mostrato disponibile.

G U A N I . Non conosco i dettagli di questi suoi incontri, ma forse qualcosa su quel terreno si potrebbe cercare di individuare. Questo lo dico indipendentemente dalla mia posizione, poiché ignoro ufficialmente e realmente i fatti specifici, in quanto non so se quello o quell'altro armatore abbia interessi o meno all'estero: non è mio compito occuparmi di queste cose. Credo però che una spiegazione bisogna pur trovarla, bisogna pur darla a questo fenomeno che lei ha citato e che non ha come traguardo la bilancia dei pagamenti con l'estero.

Tuttavia si deve approfondire il problema, perchè una nazione di 55 milioni di abitanti, 8.000 chilometri di coste, grandi porti, se ha una vocazione marittima ha il mondo davanti. Come mai invece ci fermiamo? Vuol dire che l'attività è eccessivamente rischiosa, che non c'è una spinta a nuove iniziative.

L'ultimo argomento è quello dell'età delle navi e concordo nel ritenere che sarebbe auspicabile dare mano alla costruzione di nuove unità per ottenere un'attenuazione dell'età media. Però, siccome conosciamo bene tutti gli aspetti del problema, dico che se una clausola di questo genere dovesse diventare disposizione o norma amministrativa equivalente si correrebbe il rischio di far retrocedere ulteriormente la posizione italiana nei traffici mondiali. Ciò in quanto una proposta di questo genere presuppone la capacità di discernere — ad esempio — la nave da carico da quella petroliera. È noto infatti che le petroliere si consumano in un tempo diverso rispetto alle navi da carico, così come vi sono delle navi di sette-otto anni che si possono buttar via perchè maltenute, mentre ve ne sono altre di venti anni in ottimo stato. In questi giorni, infatti, abbiamo visto riprodotta sui giornali e alla televisione la bella fotografia della « Leonardo da Vinci » che è una « signora nave », tenuta egregiamente. Ha vent'anni, ma lei la metterebbe via, senatore Federici? Se gliela portassi domani ad un prezzo di 100.000 dollari e lei potesse utilizzarla per crociera e così via non credo che la rifiuterebbe. Quella è una nave che ancora per altri dieci o quindici anni può benissimo svolgere il suo servizio. Ritengo con ciò di aver risposto alle domande che mi sono state rivolte al meglio delle mie possibilità.

T R I F O G L I . Ho ascoltato con vivo interesse il presidente Guani e gli altri; tuttavia vorrei qualche chiarimento ulteriore intorno ai problemi che stiamo esaminando.

In particolare, nel piano di settore per la cantieristica si stanzierebbero 160 miliardi in cinque anni a favore dell'industria cantieristica e dell'armamento. Ora, la prima domanda che vorrei porre è questa: ritiene il presidente Guani che un finanziamento di questo genere, quinquennale, sia in grado da solo di superare le difficoltà che qui sono state esposte e di fronte alle quali si trova l'armamento italiano nel quadro della crisi dell'armamento internazionale? Chiedo questo perchè i problemi relativi alla flotta mercantile ed all'industria cantieristica sono

10ª COMMISSIONE

3º RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

strettamente collegati fra loro. Poi volevo anche dire che queste sono preoccupazioni fondate, ed una delle difficoltà che vengono fatte presenti parlando di queste cose è che, sempre nel piano di settore, di fronte ad un potenziale dei cantieri navali di circa 500 mila tonnellate, si prevede una diminuzione di 100 mila tonnellate. Il ridimensionamento avrebbe questo limite che è anche piuttosto consistente.

Ora, un ridimensionamento di questa portata comporterebbe la chiusura definitiva di due cantieri e nel 1981-1982 ad una nuova verifica per esaminare se è necessario procedere ulteriormente ad un ridimensionamento dell'industria cantieristica.

Di fronte a questa situazione la domanda che pongo, anche se mi rendo conto che non è facile poter dare una risposta con certezza, è se questo stanziamento di 160 miliardi annui, suddiviso tra industria cantieristica e armamento, può essere un elemento per superare, quanto meno parzialmente, la crisi di fondo.

Mi rendo conto che non è solo questa la causa ma che ce ne sono altre; mi rendo conto del fatto che la marina mercantile italiana si trova in questa situazione non soddisfacente, ma anche in altri paesi (Svezia, Norvegia, eccetera) si sta disarmando. Ho letto delle percentuali di disarmo spaventose: il 25-28-30 per cento. In Italia il disarmo è del 6 per cento.

Ora, le cause che hanno inciso sulle difficoltà degli armatori ad investire e a commettere navi ai cantieri navali sono diverse. Qui non si tratta tanto di vocazione marinara (alle vocazioni ci credo poco!), quanto di interessi concreti. Nel momento in cui si progetta una nave, a parte la spinta iniziale, quello che conta è il costo, la convenienza economica.

La situazione dei cantieri navali in realtà è quella che da molte parti si dice, cioè che i prezzi dell'industria cantieristica sono notevolmente superiori? E se questi prezzi sono notevolmente superiori, si può fare qualcosa al di là di quanto si prevede? È sufficiente quanto prevede questo piano di settore per venire incontro all'industria cantieristica e per renderla concorrenziale?

Passando poi al tema della flotta mercantile, è vero che c'è il problema delle bandiere ombra, che c'è il fenomeno delle multinazionali, ma ci sono anche degli armatori che hanno iniziative in proprio, che gestiscono in proprio, che hanno, per esempio, piazzato la sede della loro compagnia armatoriale in Svizzera! Ho parlato con qualcuno di questi signori i quali dicono che con grande rammarico sono stati costretti a fare questo. La causa principale di tale fenomeno è di carattere fiscale, perchè le condizioni che il fisco in Italia pratica nei loro confronti sono più gravose di quelle di altri paesi. Vi è poi anche un problema di costo del personale.

Ora, da un uomo di esperienza e di responsabilità qual è l'ingegner Guani, gradirei avere qualche precisazione al riguardo in modo che più responsabilmente possiamo farci un giudizio su questa complessa vicenda.

B O N I N O . Vorrei esporre un'idea che mi è venuta. Qui stiamo preoccupandoci di un problema di natura prettamente economica: risolvere la crisi dei cantieri e mettere l'armamento italiano nella condizione di funzionare a parità di condizioni con gli altri paesi.

Vorrei porre due domande, prendendo spunto da quello che ha detto il senatore Federici d'Anzi.

Noi abbiamo un *deficit* della nostra marina mercantile di 800 miliardi. Non crede lei che questo dipenda anche molto, o almeno in parte, dal caos, dal disordine che c'è nei porti del Nord per cui moltissimi armatori, italiani e stranieri, non scaricano più nè a Genova, nè a Savona, nè a Livorno, nè a Venezia, e vanno a scaricare ad Amsterdam, a Rotterdam, perchè costa meno scaricare in quei paesi e trasportare poi con i camion le materie importate in Italia o in Svizzera, dove potrebbero arrivare tranquillamente partendo dal porto di Genova? Genova, per esempio, è diventato un porto impossibile. Abbiamo, tra l'altro, nel complesso, una deficienza di sili che non sono nè in rapporto nè proporzionati a quello che è il volume del traffico di en-

trata. Non crede che questo *deficit* dipenda un poco anche dalla mancanza di iniziative degli armatori, dal quadro politico che fino a qualche tempo fa ha rappresentato una enorme incertezza per il nostro Paese, per cui difficilmente la gente vuole investire in qualcosa di solido, di evidente, di non sottraibile al fisco e non tramutabile in capitali in caso di sommovimento sociale? Anche questa è una domanda che può avere un significato.

G U A N I . Comincio col rispondere al senatore Trifogli.

Noi consideriamo impropria l'aggiunta alla frase che si legge nel piano settoriale: « 160 miliardi per contributi all'industria e agli armatori ». In realtà gli armatori non chiedono contributi, non ne hanno mai chiesti perchè sanno di non poterne nemmeno chiedere. Quella frase probabilmente si riferisce ai contributi di interesse sui finanziamenti. Questi contributi, però, non sono che l'equipollente delle condizioni finanziarie che i cantieri concorrenti fanno. Quindi noi non consideriamo un contributo dello Stato all'armamento il prestito che lo Stato stesso concede all'armatore, a 15 anni, o a quello che sarà, con un contributo sugli interessi, perchè l'interesse netto che paga l'armatore è quello stesso che il cantiere norvegese, greco, tedesco o francese praticerebbe. Questa è la prima affermazione.

Valgono, sono sufficienti — lei chiede —, potranno servire all'obiettivo che ci proponiamo questi 160 miliardi? È difficile che io possa darle una risposta. Ecco perchè poco fa ho illustrato a grandi linee un'idea che potrebbe servire. Supponiamo che, togliendo di mezzo i contributi di interesse, 150 miliardi siano disponibili per spronare questi armatori a costruire nuove navi, io penso che con quel marchingegno che ho cercato di delineare poco fa si potrebbe saggiare il terreno. Perchè? Qui devo fare un passo indietro.

Onorevole senatore, la torta è sempre quella se togliamo la parte che ci portano via i paesi che hanno notoriamente diritto di primogenitura nel mercato di produzione! La CEE, per esempio, ha valutato che nei pros-

simi tre o quattro anni sono ad essa riservabili due milioni e 400 mila tonnellate l'anno di stazza lorda. Ora io non dico che queste sono cifre sulle quali bisogna giurare; ci può essere un margine di variabilità, potranno essere più elevate o meno elevate, comunque dobbiamo « pescare », per così dire, in questo orticello e quello che prendiamo per noi in più della nostra quota — quota che è costituita dalla proporzionalità del nostro intervento nel settore delle costruzioni — lo portiamo via a qualche altro, il quale cercherà di ribellarsi a sua volta facendo altrettanto.

Quindi, i 160 miliardi possono essere un ottimo inizio, ma a quali costi? A costi attuali o a costi futuri? Non sappiamo infatti dove andremo a finire con i costi di costruzione; nulla vieta però che si possa fare un esperimento di quel genere. Sappiamo che il mondo cantieristico deve vivere di questo e quindi sarà costretto a fare i suoi conti. Certo qualche sacrificio bisogna farlo: a questo non possiamo sfuggire. Tutti sanno quanto stava a cuore un certo programma che purtroppo ha subito un rallentamento nella sua attuazione proprio perchè è capitata la nota tegola.

Per quanto riguarda i prezzi non saprei che dire. In questo campo la competizione è aperta. Non dobbiamo peraltro criticare sempre, come spesso facciamo noi italiani, il nostro operato senza guardare quello che avviene fuori d'Italia. Illustri nazioni come l'Inghilterra, la Germania, la Francia stanno facendo esattamente la stessa politica, quella cioè di strappare anche le mille tonnellate per dar lavoro ai propri cantieri. Stiamo attenti però — siccome il problema ha un valore soltanto se considerato mondialmente, internazionalmente — a non commettere tutti un altro errore: quello cioè di spingere eccessivamente nella politica assistenziale finora seguita. A forza di concedere il 20-30-40 o il 50 per cento, il finanziamento, il contributo, e via dicendo, si finirà coll'arrivare a condizioni tali che non appartengono più al regno dell'economia, ma al regno della speculazione. A questo dobbiamo stare attenti tutti perchè il risultato finale sarà fatalmente il prolungamento del-

la crisi. Se noi costruiamo delle navi (in teoria possiamo costruirle e poi demolirle; anzi il demolirle sarebbe un danno minore perchè per lo meno sparirebbero) e finiamo col regalarle, queste navi andranno ad aumentare la crisi: su questo non c'è dubbio. Allora, a questo punto, quella che dovrebbe essere una politica assistenziale, diventa una istigazione a delinquere. Non so chi sia il delinquente (se il cantiere, l'armatore o lo Stato), ma è certo che quando si spinge al di là del regno economico si passa direttamente al campo speculativo con tutte le conseguenze del caso.

T R I F O G L I . In che misura incide il problema fiscale sul fenomeno delle bandiere ombra?

G U A N I . Il campo delle bandiere ombra è un campo delicatissimo, difficile a districarsi. Al riguardo peraltro voglio qui ricordare quanto scriveva su un giornale francese un nostro *broker* marittimo, notissimo internazionalmente: « Attenzione, perchè una molla che spinge verso le bandiere ombra (c'è comunque una bandiera ombra che si chiama Liberia, che registra oggi 80 milioni di tonnellate di sole navi cisterna, cioè il 35 per cento circa di tutte le navi galleggianti nel mondo: bandiera ombra per modo di dire!) è costituita dal desiderio o meglio dalla necessità di sottrarsi ad eccessivi vincoli, compreso quello di non poter comprare una nave e venderla quando piace, ed alla possibilità di occupare personale a minore retribuzione, a costi, per così dire, competitivi ». Non esiste dunque soltanto la ragione fiscale: questa può essere, anzi certamente è, una molla che spinge verso le bandiere ombra, ma anche quell'altra molla testè ricordata non è da meno.

Comunque voglio aggiungere, a conforto, per così dire, dei nostri lagni, che per la prima volta quest'anno tutte le cisterne consegnate dai cantieri sono state superate dalle cisterne mandate in demolizione, alcune delle quali con meno di 15 anni di età, anche di 200.000 tonnellate.

Questa è una strada da perseguire: aiutare la demolizione. Non mi stancherò mai di

ripetere che tra i provvedimenti da adottare si dovrebbe pensare ad aiutare la demolizione, senza vincolare l'armatore che demolisce alla ricostruzione; o meglio si dovrebbe prevedere — questa è l'idea che abbiamo esposto alla Marina mercantile — una bipartizione del premio di demolizione: una parte riscuotibile a demolizione avvenuta e un'altra parte accantonata per un periodo di tre anni che verrà concessa se l'armatore costruirà un tonnellaggio equivalente.

Per quanto riguarda le bandiere di comodo, comunque, posso dire che certamente una politica idonea, lungimirante potrà portare a dei mutamenti di situazione, così come è avvenuto in Grecia, con il rientro di una quantità notevole di tonnellaggio. Non so peraltro se l'Italia sia in queste condizioni ed abbia del tonnellaggio veramente importante.

In ordine poi al quesito posto dal senatore Bonino circa le difficoltà operative che si incontrano nei nostri porti, dirò che effettivamente gli inconvenienti di tutti i nostri porti, con particolare accentuazione per alcuni, compreso quello menzionato dall'onorevole senatore, sono una realtà. Mi permetto però di dissentire sul collegamento di questo fatto, deprecabile perchè porta via del lavoro all'Italia, con il carattere imprenditoriale, con l'imprenditorialità degli armatori italiani. Perchè? Perchè l'armamento non significa scaricare a Genova o a Livorno o in qualsiasi altro porto; significa trovare nel mondo servizi più redditizi. Ed allora il mondo è infinito. Vi sono, ad esempio, delle navi italiane che stanno per due o tre anni senza toccare porti italiani, portando petrolio dal Golfo Persico al Giappone. Ebbene, adempiono ad una funzione utile, portano valuta e non sbarcano in porti italiani. Quindi, il problema io lo vedo indipendente. Il mio collaboratore, il dottor Cerboni, si occupa prevalentemente dei problemi portuali, pertanto è spesso in contatto anche con i membri del Parlamento per questo importantissimo problema.

Per quanto riguarda il collegamento tra il quadro politico e l'imprenditorialità marittima devo dire che abbiamo visto tanti quadri politici, ma in corrispondenza di nesso-

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

no l'imprenditorialità marittima ha avuto punte soddisfacenti ed elevate; pertanto io sarei piuttosto scettico nel collegare le due parti. Indubbiamente possiamo dire che la certezza del quadro economico in qualsiasi paese costituisce il terreno più fertile per iniziative che comportano investimenti. Mi pare che sia chiaro.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il dottor Guani che nella sua duplice esperienza di dirigente di industria ed ora di presidente della CONFITARMA ci ha fornito elementi preziosi per la migliore conoscenza dei problemi del settore. Attendiamo che ci faccia pervenire un breve appunto e lo ringraziamo nuovamente.

Vengono introdotti il signor Gianni Celata della Federazione unitaria CGIL, CISL, UIL e i signori Franco Sartori, Giosuè Orlando, Giorgio De Vito, Carlo Cervetti, Carmine Lista, Giancarlo Pinotti, Antonio Gambuzza, Giampietro Federici, Glauco Rigo, Italo Gemignani, Michele Del Freu e Gian Maria Margutti della Federazione lavoratori metalmeccanici.

(Segue **P R E S I D E N T E**). Nel quadro della nostra breve indagine conoscitiva sull'industria cantieristica è stato nostro desiderio invitare i rappresentanti della Federazione unitaria CGIL, CISL e UIL e della Federazione lavoratori metalmeccanici, che ringraziamo per la loro massiccia partecipazione in rappresentanza delle organizzazioni provinciali di Venezia, Monfalcone, La Spezia, Napoli, Savona, Palermo, Livorno ed altre. Ringraziamo altresì per il cospicuo materiale che ci è stato fatto pervenire e passiamo ad ascoltare, come è consuetudine, una vostra esposizione a cui faranno seguito i nostri quesiti.

S A R T O R I Diamo molta importanza a questa riunione perchè ci permette di riprendere con il Parlamento, attraverso la Commissione industria del Senato, un confronto, un rapporto, un contatto politico, che praticamente negli ultimi tre anni è sempre stato su un piano di continuità, sul problema della cantieristica navale. In rela-

zione al materiale da noi inviato, che era una proposta sul piano di settore della navalmeccanica, intendiamo ora illustrare gli elementi di novità. Il 13 aprile, dopo 15 mesi di iniziativa sindacale e dopo 50 ore di sciopero, è stato raggiunto un accordo con la Fincantieri che sostanzialmente dichiara in termini politici, espliciti e scritti che vi è l'esigenza nel nostro Paese di mantenere il settore navalmeccanico ai livelli a cui è arrivato. Di questo accordo non diciamo — come potrebbe essere giusto parlando di programmazione economica — che dovrebbe essere un piano di settore che spetta alle forze politiche formalizzare, però se le forze sindacali e gli imprenditori arrivano a convenire che un settore industriale va mantenuto non credo che un tale parere possa essere disatteso.

Altro aspetto per noi importante è che in base ad una decisione del Parlamento era stata istituita una commissione tecnica presso il Ministero della marina mercantile alla quale hanno partecipato le forze sociali, gli armatori, gli imprenditori cantieristici, i sindacati, i Ministeri interessati, eccetera. Tale commissione istituita dal Parlamento ha lavorato un anno e mezzo per formalizzare un documento deciso a maggioranza, i primi di giugno, con un orientamento politico che anche in quella sede confermava che vi era l'esigenza, proprio per questioni di economicità, di mantenere il settore navalmeccanico al volume cui è arrivato. All'elemento di analisi tecnica, approfondito nel corso di un anno e mezzo di lavoro e definito in un testo, gli unici che si sono opposti sono stati i funzionari del Ministero della marina mercantile che tra l'altro, durante tutti i 18 mesi, hanno sempre dichiarato che i Ministeri in Italia purtroppo non hanno gli strumenti, non hanno gli elaboratori elettronici, nè i dati per fare un'indagine conoscitiva come il Parlamento aveva richiesto. Quindi i dati sui quali si è lavorato sono stati quelli forniti dagli imprenditori da una parte e dai sindacati dall'altra. Ma quello che ci preoccupa è che, sia prima, all'epoca del programma dell'astensione, sia dopo, in 15 anni l'Italia ha speso per questo settore 1.080 miliardi per l'assistenza; e ci preoccupa che questo venga rile-

vato tanto da escludere un'altra legge tampone di assistenza dopo quella approvata dal Parlamento, i primi di maggio, di 160 miliardi proprio perchè il settore richiedeva una riflessione sul suo futuro, sulle sue prospettive e, per quello che la legge portava al suo interno, un dettato che vincolava il Governo a presentare, entro il 20 agosto, un piano di settore al Parlamento. Siamo riusciti ad avere il testo di questo piano di settore, ma facciamo molta fatica a chiamarlo tale, anche se non è la quantità di pagine che formalizza un piano ma il tenore politico. Si tratta soltanto di tre pagine, (57 righe) nelle quali non c'è un piano di settore, bensì l'applicazione semplice e rigorosa di una indicazione, non di una direttiva, della Comunità europea che prevedeva una riduzione di circa il 50 per cento della produzione cantieristica europea. L'unico paese che accetta questa indicazione è l'Italia, che l'applica subito attraverso alcuni riferimenti che in questo schema di piano di settore esistono. Ora la cosa importante di questa riunione è capire quale strada è adesso possibile intraprendere. Noi, come FLM-CGIL, CISL, UIL, abbiamo dato il nostro parere su questo piano di settore; domani vi sarà l'incontro con il CIP dove si chiederà, appunto, di formalizzare un tavolo di discussione anche su questo. Questo piano ha però una copertura legislativa diversa dagli altri: è un piano che nasce come decisione del Parlamento per uscire fuori da un vincolo assistenziale, e quindi chiedere alle forze sociali, agli imprenditori, al Governo, prima di stanziare questi fondi, di vedere questi soldi impiegati in un piano di risanamento del settore. Noi abbiamo anche richiesto un incontro ai Presidenti dei due rami del Parlamento per discutere con loro la questione, nel senso che bisognerebbe vedere realmente come questo piano si formalizza. Adesso il potere di formalizzare il piano dovrebbe averlo il Parlamento: se poi questo non ha gli strumenti necessari è una cosa da discutere. Io credo che la Commissione industria del Senato sia uno degli ambiti da cui si possa cominciare a formalizzare in cui si possa cominciare a formalizzare tale piano di settore in tempi rapidi, perchè questo settore sta andando a picco.

La settimana scorsa abbiamo avuto una riunione a Bruxelles dove abbiamo preso visione di documenti in cui, secondo una risoluzione ribadita dal Parlamento europeo nel suo insieme, si parla di indicazioni e non più di direttive vincolanti, cioè leggi, per il settore cantieristico. Ora noi non diciamo che, con questo modo di funzionare della Comunità europea, abbiamo la strada sgombra: per questo settore industriale non abbiamo mai parlato di sviluppo, ma abbiamo sempre parlato di mantenimento, che abbiamo detto essere la base minima se vogliamo avere e mantenere il ruolo che abbiamo nella flotta internazionale e avere la possibilità, quando i traffici marittimi riprenderanno il loro corso normale, di fornire questo prodotto industriale. La nostra ottica non è di pura salvaguardia o di puro assistenzialismo: in questo settore dovrebbe già bastare quello che esiste in proposito, in quanto ci sono i centri cantieristici delle città che hanno avuto una degradazione economica paurosa in termini di posti di lavoro, di assetto dell'industria cantieristica, eccetera.

Ora noi diciamo che, in questa ripresa dei lavori parlamentari, si tratta di vedere come è possibile operare urgentemente perchè quello che è stato da una parte l'accordo fra le forze sociali, dall'altro le decisioni di un organo che ha già fatto l'indagine tecnica come il Ministero della marina mercantile, possa essere applicato, restando fermo che per noi nel piano di settore non c'è una proposta politica organica: c'è una frase, infatti, che dice che è necessario equilibrare l'industria cantieristica nei confronti del Sud, e subito dopo si dice che occorre chiudere l'industria Navalsud e togliere il cantiere di Palermo. La commissione della marina mercantile parlava di 3.000 unità complessive per l'intero ciclo produttivo, mentre qui si parla di 3.000 « diretti », equivalenti a 10.000 persone.

La cosa che a noi ha però creato veramente difficoltà enormi è che questo piano non tiene assolutamente conto dell'opinione nè del sindacato, nè delle forze sociali e neanche degli organi tecnici. Quindi noi siamo in una fase in cui si deve dire che lo strumento c'è, ci sono questi fondi che vanno riempiti di questi contenuti su cui si sono

trovati d'accordo imprenditori e sindacati, e ciò deve essere fatto rapidamente per entrare in una fase successiva in cui il settore possa avere una ripresa concreta ed immediata. Gli armatori diranno certamente che il fatto di non poter comprare all'estero è un vincolo per loro, in quanto adesso si può invece acquistare a prezzi molto bassi; che se lo Stato decide di spaccare l'economia marittima non può costringerli a comprare solo in Italia. Noi siamo d'altro canto un Paese trasformatore, un Paese che sui traffici marittimi ha un elemento di risanamento anche della politica dei trasporti, siamo un Paese che ha ridimensionato la sua presenza nell'economia marittima (dal 4,5 per cento nel 1970 siamo oggi al 2,9 per cento). La nostra flotta è la più vecchia del mondo, cioè non solo dei paesi industrializzati, ma anche degli arabi; l'unica cantieristica che è stata ridimensionata drasticamente è la nostra. Il nostro Paese ha bisogno di flotta: tra poco compreremo dei traghetti dai giapponesi o dai norvegesi; il piano FINMARE non è andato avanti su decisioni politiche, per cui vorremmo che adesso finalmente se ne discutesse. La cosa più evidente, cioè che questo piano di settore presentato al Parlamento non ha una proposta economica, la si rileva attraverso la richiesta dello stanziamento da ripartire tra armatori e cantieri, per lasciare poi le cose come stanno.

Noi siamo, e lo ripetiamo, per la chiusura dei cantieri, ma siamo anche per la soluzione secondo cui, se vi sono lavoratori che in cantieristica oggi non hanno un posto di lavoro, si deve vedere immediatamente quale mobilità dare loro. Qui si parla molte volte di riconversione. Quando però valutiamo i costi di lavoro, sappiamo benissimo di essere in una fase in cui ci sembra che la FINCANTIERI stia rimettendo in discussione quello che aveva sottoscritto con noi in liberi accordi. Quindi noi siamo per perseguire la linea che in questi anni è stata seguita anche dalle forze politiche, e a tale scopo avremo una serie di incontri con gli enti locali e con gli organi statali. Noi siamo, in definitiva, perchè un unico ente di settore pubblico assuma tutta la cantieristica.

Questo rappresenta un assetto di specializzazione all'interno che deve riguardare navi militari, riparazioni navali e ricostruzione mercantile. A tale assetto non si può guardare come — mi sia consentita l'espressione — alle « pesche portate sul mercato » ma come ad una parte di un'industria che « fa » la nave; è quindi un prodotto industriale che, ripeto, non può essere collocato come le « pesche sul mercato ».

Vi è pertanto una nostra istanza al fine di mantenere la percentuale del 2,9 rispetto alla flotta mondiale, di diminuire l'anzianità della nostra flotta, di mantenere l'attuale assetto della cantieristica fino a giungere agli anni della ripresa .

Questa è dunque la nostra logica ed aggiungo, come nota positiva, che anche i paesi che fino a ieri non erano d'accordo con noi (Svezia, Norvegia, eccetera) hanno convenuto oggi che l'unica strada da percorrere è questa: vi è dunque unitarietà nel suo insieme. Una settimana fa, addirittura, il sindacato europeo più rappresentativo, oltre la FEM, quello della Germania occidentale, ha sostenuto che non si può toccare un posto di lavoro se non ci sono elementi di conversione, se non ci sono, finalmente, elementi di economia industriale sui quali operare; se questi verranno dalla Comunità europea sarà anche meglio ma, in caso contrario, dovranno essere forniti dai singoli paesi.

Si fanno infatti tanti bei discorsi, ma l'industria continua a far perdere posti di lavoro mentre gli unici paesi che vengono sfruttati sono quelli poveri.

Il fatto che il Governo italiano presenti un piano di settore finalizzato che dà un ruolo al settore industriale (concretizzato in tre paginette) tendendo a spillare soldi alla Comunità europea non è cosa che possiamo condividere ed aggiungo che siamo l'unico paese europeo che non ha ancora provveduto ad un ridimensionamento.

Queste sono le poche cose che intendevo dire ribadendo anche l'osservazione fatta all'inizio del mio discorso: come cioè sia possibile, con la riunione di questa sera, riprendere il confronto tra Parlamento e forze sociali nel loro insieme per far sì che lo schema di piano settoriale che il Governo ha

consegnato, applicando una disposizione di legge, al Parlamento il 20 agosto scorso sia discusso tenendo presenti le esigenze obiettive del settore. Bisogna dunque cominciare una discussione che tenga conto degli accordi intervenuti in questi ultimi due anni.

T R I F O G L I . Vorrei riferirmi alla questione del piano di settore che, a detta del signor Sartori, sarebbe contenuto in due-tre paginette. Ora, abbiamo cercato anche noi di avere quel testo riuscendo ad avere soltanto la copia ciclostilata identica a quella che ha in mano Sartori; dopo essermi interessato presso i Ministeri della marina mercantile e del bilancio, sono riuscito a sapere che il piano era stato presentato al Parlamento. A quel punto ho continuato a darmi da fare e, parlando pochi giorni fa con il Segretario generale del Senato, ho saputo che quel piano è in corso di stampa e che non si tratta di due-tre paginette, bensì di 300.

F E D E R I C I . Ci saranno gli allegati!

T R I F O G L I . Saranno stati indubbiamente allegati i risultati dei lavori del comitato che ha lavorato per un anno e mezzo al problema, la documentazione relativa alla crisi della cantieristica, notizie varie che, senza dubbio, metteranno il Parlamento in grado di valutare in modo completo le semplici indicazioni che, per la verità, sembra anche a me difficile definire come piano di settore.

Vi è tuttavia una domanda che vorrei rivolgere al signor Sartori, che del resto conosco già a causa di precedenti incontri. È evidente che non possiamo che essere tutti animati dalla fermissima volontà di difendere in senso generale il livello occupazionale del nostro Paese e, in modo particolare, il settore industriale della cantieristica.

Tale volontà non può che unirci per un insieme di considerazioni, per il significato che l'industria cantieristica rappresenta per il Paese, per le possibilità che in futuro, forse, si riapriranno.

Non possiamo però non prendere atto dei dati che tutti noi conosciamo e che io non voglio qui ripetere, che si riferiscono

alla crisi mondiale, a quella europea ed a quella italiana dei traffici marittimi sia dal punto di vista dell'armamento che da quello dell'industria cantieristica.

Pur prendendo per buona la tesi qui sostenuta di difendere globalmente e totalmente i cantieri esistenti ed il livello di occupazione, si tratta qui di fornire però dei dati precisi, degli elementi concreti per sostenere, ad esempio, che gli 800 miliardi non sono sufficienti: questo, se si tratta di un problema quantitativo; ma anche in un dibattito che ho avuto recentemente mi è stato detto che per i sindacati il problema non è tanto di natura quantitativa, ma qualitativa. Il problema, a questo punto, non si potrebbe risolvere più, infatti, in una trattativa tra le forze sindacali e quelle politiche ma andrebbe risolto nel confronto tra forze sociali ed organi della programmazione per vedere quale fetta del reddito nazionale potrebbe essere destinata — razionalmente e legittimamente — al settore della cantieristica. Il problema, pertanto, non è quantitativo quanto, piuttosto, degli strumenti, dei mezzi, dei contenuti che questo piano deve avere. Questo discorso potrà del resto essere sviluppato soltanto nella previsione che per i cantieri navali italiani ci possa essere una quantità di commesse tale da consentire loro di lavorare in termini produttivi. Eccoci dunque al problema delle commesse e del riparto che gli armatori liberi, e soprattutto i cantieri di Stato, riusciranno ad ottenere.

Vorrei insistere su questo fatto per poter accedere alla tesi legittima che voi avete avanzato, tesi che il Parlamento dovrebbe far propria nei limiti delle proprie possibilità e competenze. Per arrivare a questo, però, bisogna contrapporre cifre a cifre, dati a dati. Quando a livello europeo ci si dice che vi sarà una riduzione delle commesse estremamente preoccupante (2 milioni e 400 mila tonnellate da suddividere tra tutti i cantieri europei) quali possono essere le future previsioni per la nostra industria cantieristica?

Possiamo contrapporre in maniera concreta e seria alla previsione di una riduzione produttiva dei cantieri italiani da 500.000 a 400.000 tonnellate altri argomenti? Tutto

questo è fondato? È serio? Se si porteranno argomenti convincenti potremo attestarci su una difesa totale dell'attuale situazione cantieristica e dei livelli occupazionali, ma questo non ha nulla a che vedere con l'assoluta necessità di portare avanti l'ammodernamento tecnologico dei cantieri navali, l'ammodernamento tecnologico della cantieristica perchè sappiamo che tutto questo incide sulla competitività. Sotto questo profilo ritengo che i 160 miliardi annui potrebbero essere destinati in buona parte all'ammodernamento ed al potenziamento dei nostri cantieri navali.

F E D E R I C I . Signor presidente, abbiamo già discusso lungamente ed abbondantemente di questo problema, non soltanto in questi giorni ed in questa Commissione, ma anche in altri tempi ed in altre Commissioni e le domande da fare sono in larga parte conosciute, per non dire scontate. Volevo, piuttosto, porre agli amici sindacalisti tre problemi.

Il primo è capire bene che cosa significa riduzione del personale « diretto » dei cantieri di 3.000 ulteriori unità entro il 1980. È bene che lo chiariamo perchè qui, esattamente due ore fa, l'avvocato Basilico ha detto che chi ha scritto questa roba l'ha scritta male; e che questo vuol dire soltanto che i 3.000 sono quelli del *turn-over*. È bene che la Commissione conosca tali questioni, che sono serie. Se Sartori dice che il personale « diretto » di 3.000 unità non ha il significato del personale « diretto » che è in più, e che quindi si va a finire, anche dopo, con l'indotto, a 10.000-11.000 unità, è bene che ci chiariamo. È importante che il Parlamento capisca che cosa si è voluto dire con questo e in che direzione va.

Personalmente, avendo seguito la documentazione della commissione Rosa, avevo capito che 3.000 erano quelli del mancato *turn-over*.

La seconda domanda riguarda il punto dove si dice: chiusura dei due cantieri GEPI, di Pietra Ligure e della Navalsud, attualmente in crisi ed inutilizzati.

Il Presidente sa che già ho posto questa domanda, dicendo anche che le notizie che ho sono diverse, soprattutto per quel che

riguarda la Navalsud. Sarebbe bene sentire se è vero che questi due cantieri sono, come si è detto, in crisi e soprattutto inutilizzati.

La terza domanda è più di ordine generale. La sensazione che si è avuta in questi giorni, e che potrebbe essere anche la mia, è che non c'è rapporto reale, concreto e organico tra questo documento ed il complesso del lavoro della commissione Rosa. Voglio dire che tra il documento finale della commissione Rosa e questo piano c'è una divisione profonda — mi pare che lo stesso Sartori lo accennasse — e c'è una impostazione addirittura diversa, una linea politica diversa.

Se non vado errato, Sartori diceva che questo è un progetto che va sulla strada di un taglio del 50 per cento. E anche questo è un elemento serio da verificare.

L'ultima domanda riguarda un chiarimento più approfondito ed interessante anche per gli altri colleghi presenti. Non chiedo una risposta, che dovrebbe essere molto lunga, ma indicazioni che ci facciano capire se oggi conta di più mettere in movimento il coordinamento produttivo e anche la mobilità — se questa sarà necessaria per una ripresa della cantieristica — o risolvere il problema del costo del lavoro.

A me sembra che se su questo elemento, che certo non definiremo questa sera, potremo avere indicazioni, sarà molto utile per la stessa Commissione al fine della propria indagine.

S A R T O R I . Nel nostro documento, senatore Federici, per i piani di settore si dice che il costo del lavoro non può sanare la non competitività di questo settore. Vi sono anche dei paragoni con i giapponesi, non con quelli che stanno peggio di noi. E direi che sul costo del lavoro siamo andati oltre con la discussione che dura ancora con la FLM e l'intero movimento sindacale. Noi abbiamo accettato in questo settore di applicare in modo integrale le richieste della controparte. Quindi la mobilità è una cosa accettata ed applicata. Nei cantieri navali, addirittura, oggi c'è la mobilità assoluta. Infatti, tra i lavoratori interni, chi è elettricista va a fare il tubista, dopo un corso.

Si diceva che c'era un elemento di contraddizione nelle riparazioni navali; ebbene, lo abbiamo superato: compensativo, niente straordinari, ed un sacco di altre cose.

Ora, il problema è che queste cose le abbiamo elaborate su un progetto industriale. Cioè, l'elemento di grossa novità — non so se la Commissione ha il documento della FINCANTIERI — conquista di questi anni di lotta, era che, per la prima volta, un imprenditore pubblico si doveva informare se il mercato poteva assorbire il prodotto facendo una ricerca di mercato. Inoltre, alla FINCANTIERI, non si parla solo di soldi. Si parla di traffici mondiali, si dice verso quali navi speciali il nostro Paese si può orientare, si soppesa il volume della cantieristica italiana, se confacente o no, si giudica la flotta nazionale, eccetera.

Ora, in proposito, so a memoria quello che pensa il comandante Guani, il quale dice che non accetterà mai che lo Stato italiano faccia degli spaccati economici e a questi richieda l'impegno degli imprenditori.

Ora, se noi mettiamo insieme tutti questi interessi, rischiamo di perdere di vista i problemi vitali della cantieristica italiana, la quale è scesa a livelli tali che al di sotto di essi non è più competitiva e questo lo affermano anche l'accordo con la FINCANTIERI ed il documento della Marina mercantile. Il documento della FINCANTIERI dice infatti che per quanto riguarda la cantieristica nazionale si dovrebbero creare le condizioni affinché le dimensioni della nostra industria non debbano essere ulteriormente contratte. Queste dimensioni, infatti, sono già ridotte mediante conversione dell'isolamento di diversi cantieri e corrisponderebbero, come capacità produttiva, ad un tasso medio di rinnovo della flotta italiana pari al 5 per cento qualora l'età media del naviglio fosse di 20 anni; inoltre stanno raggiungendo nell'attuale assetto una soglia dimensionale minima su cui gravano i costi di una struttura che richiederebbe invece volumi e ritmi produttivi più alti. Che cosa vuol dire? Che più riduco, più ho costi alti; più riduco più non sono in grado di corrispondere né alle esigenze del Paese né a quelle della flotta mondiale.

Il problema, quindi, è se questo settore deve rimanere o no, se deve diventare settore industriale o se deve rimanere solo polmone di assistenza; in questo caso, allora, siamo i primi noi a dire di no. Se qualcuno crede che il sindacato non sia più valido e che sia un antico mestiere si sbaglia. Noi facciamo fatica a fare il nuovo mestiere, quello della programmazione economica, quello di andare a dire al lavoratore che oggi non fa più — ad esempio — il navalmeccanico o l'elettronico ma fa un'altra cosa.

Per quanto riguarda la riduzione di personale dei cantieri di 3.000 ulteriori unità devo far rilevare che il documento della Marina mercantile che è stato concordato diceva una cosa ben diversa e, cioè, diceva che in questi anni di crisi si è avuta una riduzione del numero degli addetti alla costruzione mercantile di circa 5.000 unità, per cui è da prevedere che l'attuale consistenza di personale, pari a circa 28.000 dipendenti, possa avere entro il 1980 un ulteriore alleggerimento di altre 3.000 persone. Appare così nel testo la parola « prevedere » e noi pensavamo che la discussione del piano di settore, confermando una politica economica di sostegno del settore industriale, avesse anche garantito i livelli occupazionali.

Il senatore Federici poneva poi un'altra domanda in merito ai cantieri di Pietra Ligure e della Navalsud. Noi ripetiamo che siamo per la specializzazione, per il coordinamento di attività. Quello che ci fa paura è che siamo di fronte all'imprenditore pubblico che non è capace di approfittare delle occasioni che gli si presentano. Si hanno infatti commesse per 2.500 miliardi di navi militari che costano 90 miliardi l'una, con 2.900 tonnellate di stazza; sappiamo di una nave che tra poco i peruviani ritireranno pagandola 15 miliardi più del costo. In questa attività tutto il mondo ci guadagna, ma da noi si assiste al paradosso che a fronte di due moderni cantieri navali intervengono nella lavorazione ben 215 imprese d'appalto, come nel caso di La Spezia, ed in una situazione di questo tipo è naturale che vada incontro a difficoltà anche un prodotto industriale che dovrebbe invece

servire a specializzare i cantieri navali, a lasciarli fuori dalla bufera, a portare valuta pregiata per aiutare quelli in crisi.

Rispondo ora alla domanda del senatore Federici sui cantieri della Navalsud e di Pietra Ligure. Non a caso si mettono in casa integrazione tutti i cantieri di riparazione navale del Sud, non a caso su « Il Mattino » due giorni fa — respingiamo comunque l'affermazione — si diceva che la cantieristica napoletana va ormai verso la crisi di settore e che il CIPE ha deciso la casa integrazione speciale. Allora veramente siamo di fronte ad un'operazione che realmente vuol far reagire la gente in modo inconsueto, diverso da quello in cui ha reagito finora. La Navalsud — si pensi — è un cantiere che deve essere ancora finito, sul quale le forze sociali hanno discusso sette anni per dare un assetto al piano regolatore, per trovare una specializzazione che non c'è in Italia ed il cantiere sta per cominciare ad operare anche in uno spazio di mercato difficile o addirittura assente in Italia.

Pietra Ligure fa parte dell'assetto dei cantieri GEPI, è un cantiere che non deve necessariamente continuare a costruire navi, che può trovare una sua integrazione produttiva in Liguria come elemento di specializzazione dell'intera area cantieristica, che è confacente ai bisogni economici ed industriali. Quindi noi siamo aperti ad una discussione sul merito della questione, ma quando si annunciano certe chiusure e, soprattutto, si parla di conversione delle riparazioni navali di Palermo, vuol dire andare incontro a sgradevoli risultati. Vi ricordo che due mesi fa a Marsiglia il cantiere di riparazioni navali più grande d'Europa, con 4.500 dipendenti, è stato costretto ad alleggerirsi di 2000 unità ed è saltato in aria.

C'è ancora una cosa che a noi fa paura e, cioè, che per la prima volta viene vincolato l'imprenditore ad uno spaccato di programmazione economica ed industriale ed immediatamente il Governo, invece di insistere su questa via che è stata tracciata con duro impegno, cambia strada e quasi quasi l'imprenditore — per così dire — ritorna a casa.

Di fronte a questo noi siamo preoccupati ed allora saltano anche gli investimenti di Ancona e a questo punto c'è il nulla, perchè

s'era anche detto che di fronte ad un piano di settore in cui si vogliono includere Pietra Ligure e la Navalsud, in cui si vuole specializzare Palermo nelle riparazioni navali, non si potevano mantenere gli investimenti in corso.

T R I F O G L I . Rimarrebbero così incompiuti 40 miliardi di lavoro. Sarebbe una follia, è inimmaginabile una cosa del genere.

S A R T O R I . Difatti non l'immagino, ma penso semplicemente ad un piano di settore. Nello schema di piano si parla di: sostegno dei cantieri mediante un contributo di costruzione sino ad un massimo del 25 per cento (il che vuol dire che se un prodotto costa 100 lo Stato mi dà 25 ed io lo posso vendere a 75 sul mercato); contributo per la razionalizzazione di processi produttivi, per la ricerca di produzioni alternative; contributo agli imprenditori che hanno la volontà di procedere alla conversione volontaria, totale o parziale, ad attività di pubblico interesse (non vorrei che si trattasse di azienda municipalizzata di trasporto); finanziamenti agevolati della produzione per ridurre l'incidenza degli interessi passivi sul costo navi; incentivazione della domanda mediante un credito navale agevolato con procedure ulteriormente snellite. Ecco, quello che ci preoccupa è che non c'è un progetto di assetto industriale. Muggiano e Riva continuano a costruire navi militari, le riparazioni navali stanno languendo, un determinato cantiere non è più un cantiere complessivo, un altro può fare solo certi pezzi di produzione navale. Ecco cosa si sta verificando, ecco la cosa incredibile: che il lavoro fatto in un anno e mezzo tra le parti sociali in continuità di rapporto con le forze politiche non è stato accettato dal Governo. Quello che è stato accettato sono i funzionari dello Stato, i funzionari del Ministero della marina mercantile che, malgrado i dati evidenti, non approvavano il mantenimento del settore senza fornire motivazioni. Quindi per noi il problema è vedere che cosa facciamo perchè il Parlamento riprenda in mano l'intera documentazione e su questa si conduca il piano di settore.

10^a COMMISSIONE

3° RESOCONTO STEN. (27 settembre 1978)

PRESIDENTE. Se, in seguito a questa nostra discussione, vorrete mandarci un documento riassuntivo, coi punti essenziali da tener presente nel nostro parere, ve ne saremo grati e vi saremo ancor più grati se ce lo farete pervenire nei prossimi sette, dieci giorni.

FEDERICI. Sartori ha posto un problema al quale sto pensando da parecchio tempo. Questo piano è fuori della legge numero 675; a parte le due famose leggi approvate dalla Commissione trasporti e lavori pubblici, sulle quali, d'altronde, siamo stati tutti d'accordo, si era anche detto che entro il 20 agosto il Governo avrebbe dovuto presentare un provvedimento; il Governo lo ha presentato, ma era un piano di finanziamento, al quale abbiamo dato parere negativo perchè ci siamo orientati verso un piano di sviluppo della navalmeccanica. Abbiamo usato quest'ultimo termine poichè volevamo che vi fosse compreso tutto; parlare, per esempio, soltanto di cantieristica significava ridurre il settore. Il problema che ora si pone — e lo ha accennato poc'anzi Sartori — cui però non so dare risposta e non penso che potremo darla questa sera, è il seguente: qual è il meccanismo che mettiamo in movimento, quale la strumentazione per portare avanti non soltanto il dibattito, ma anche l'operatività? È la Presidenza del Senato che decide in proposito? È il CIPI che rinvia alla Commissione interparlamentare? È un problema molto delicato e Sartori l'ha posto giustamente, è una strumentazione che, come Parlamento, dobbiamo darci per correggere questo elemento, se deve essere corretto, oppure dobbiamo accettarlo. La situazione, nelle città cantieristiche, è abbastanza pesante, come tutti sappiamo: bisogna dare uno sbocco; a questo punto l'indagine conoscitiva non può più diventare una specie di ricerca di filosofie: c'è un progetto, su questo si deve discutere.

TRIFOGLI. Mi associo a quanto ora detto dal senatore Federici.

PRESIDENTE. Sono d'accordo coi colleghi; con questa indagine abbiamo voluto inserirci nel modo più massiccio nella

trattazione di questi temi, cercando di dare il nostro contributo. Quindi, per quanto riguarda l'indagine conoscitiva vogliamo concludere al più presto con un documento formale contenente proposte concrete da presentare in forma ufficiale alla Presidenza del Senato; potremo portarlo in Assemblea con una mozione e provocare un voto.

Per quanto riguarda, invece, i singoli provvedimenti di legge, bisogna vedere quale sarà l'assegnazione che il presidente Fanfani riterrà opportuna. La prassi vuole che quest'argomento sia affidato alla Commissione trasporti e marina mercantile e, qualche volta, quando si tratta di piani, alla Commissione bilancio. In seguito all'indagine da noi condotta potremo rivendicare la nostra competenza, o comunque una competenza congiunta, non accontentandoci di esprimere un parere che ci verrà senza dubbio richiesto. Noi ci siamo mobilitati per fare il più possibile come Commissione responsabile del settore industriale italiano.

SARTORI. Le forze sindacali daranno tutto il loro appoggio al Parlamento per discutere il problema. Non vorremmo che i contatti col Parlamento, oggi ripresi, terminassero con questa riunione: una certa continuità deve essere assicurata. In tal modo, al momento delle conclusioni, se ci richiamerete, noi potremo darvi il nostro aiuto. Non vorremmo, comunque, che una volta presentato il piano settoriale da parte del Governo, tutto rimanesse lettera morta.

PRESIDENTE. C'è anche lo strumento dell'iniziativa parlamentare: se domani non arrivasse il testo del Governo, noi senz'altro ci faremo promotori del disegno di legge. Stiamo mettendo in moto un meccanismo — lo dico con molta franchezza — che personalmente spero sia valido.

Vi ringrazio per la vostra nutrita partecipazione e, poichè nessun altro chiede di parlare, tolgo la seduta.

La seduta termina alle ore 21,40.

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