



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 21

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Industria,  
commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA CONDIZIONE COMPETITIVA  
DELLE IMPRESE INDUSTRIALI ITALIANE, CON PARTICOLARE  
RIGUARDO AI SETTORI MANIFATTURIERO, CHIMICO,  
MECCANICO E AEROSPAZIALE

136<sup>a</sup> seduta: martedì 20 aprile 2010

Presidenza del presidente CURSI

## I N D I C E

## Audizione dell'amministratore delegato della Fincantieri Giuseppe Bono

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 18 e <i>passim</i>	<i>ANTONINI</i> . . . . .	Pag. 18
* ARMATO (PD) . . . . .	9	<i>BONO</i> . . . . .	3, 15, 18 e <i>passim</i>
ASTORE (Misto) . . . . .	14, 15		
BIANCHI (UDC-SVP-IS-Aut) . . . . .	13		
CASOLI (PdL) . . . . .	11		
GARRAFFA (PD) . . . . .	9, 14, 18 e <i>passim</i>		
PARAVIA (PdL) . . . . .	12		
VICARI (PdL) . . . . .	13, 14		

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente della Fincantieri Corrado Antonini e l'amministratore delegato Giuseppe Bono, accompagnati dal responsabile dei rapporti istituzionali Marcello Sorrentino e dal responsabile dell'ufficio stampa Antonio Autorino.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

**PROCEDURE INFORMATIVE**

**Audizione dell'amministratore delegato della Fincantieri Giuseppe Bono**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane, con particolare riguardo ai settori manifatturiero, chimico, meccanico e aerospaziale, sospesa nella seduta del 9 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono presenti il presidente della Fincantieri Corrado Antonini e l'amministratore delegato Giuseppe Bono, accompagnati dal responsabile dei rapporti istituzionali Marcello Sorrentino e dal responsabile dell'ufficio stampa Antonio Autorino. Ringrazio gli ospiti intervenuti per aver accettato il nostro invito.

L'incontro odierno, sollecitato da alcuni membri della Commissione, assume per noi grande importanza in quanto si inserisce all'interno dell'indagine conoscitiva che stiamo conducendo ormai da diversi mesi in vari settori industriali (manifatturiero, chimico, meccanico, aerospaziale). Peraltro, con riferimento ad alcune situazioni e problematiche di carattere territoriale emerse in certe zone del Paese vocate all'attività di carattere trasportistico, è divenuta fondamentale la conoscenza dei programmi della Fincantieri.

Cedo dunque la parola al dottor Bono affinché possa svolgere la relazione introduttiva.

**BONO.** Signor Presidente, sono qui oggi per parlarvi di un'azienda di successo: mi soffermerò dunque, innanzitutto, sui risultati che abbiamo raggiunto senza però tralasciare la sofferenza che stiamo vivendo, perché quello attuale è certamente un momento di difficoltà.

Fincantieri è un'azienda posseduta quasi al 100 per cento dallo Stato tramite Fintecna. Ci occupiamo della costruzione di navi ed operiamo oggi

in Italia con otto cantieri; recentemente abbiamo acquisito dei cantieri anche negli Stati Uniti per poter fornire prodotti alla Marina americana, a causa di una legge in base alla quale le forniture per le Forze armate statunitensi devono provenire dal territorio americano.

La nostra è un'azienda di successo perché nei segmenti di nicchia del settore in cui opera è la prima al mondo: mi riferisco, in particolare, alla costruzione delle navi da crociera, le grandi navi passeggeri su cui la Fincantieri detiene una *leadership* mondiale. Allo stesso modo, siamo *leader* mondiali nella costruzione dei grandi traghetti per il trasporto dei passeggeri, dei *camion*, delle macchine e di quant'altro. Questa è dunque la posizione che abbiamo conquistato sul mercato internazionale, in piena concorrenza con tutti gli altri competitori.

Cos'è successo, però, da due anni a questa parte?

Fincantieri (che – ricordo – fattura circa 3 miliardi di euro all'anno) al momento della crisi deteneva un grande portafoglio ordini: alla fine del 2007 la nostra azienda aveva ordini per circa 12 miliardi di euro, che garantivano la certezza di ricavi per un periodo di circa quattro anni. Il problema è nato dal fatto che nel corso del 2008 e del 2009 sul mercato mondiale si è verificata una crisi che ha colpito il settore delle costruzioni navali molto più di altri. Tanto per dare un'idea di quanto avvenuto, tra il 2007 ed il 2009 gli ordini per nuove navi in tutto il mondo si sono ridotti di circa il 57 per cento; ciò ha comportato un aumento della pressione competitiva accentuata dal fatto che nei comparti che ci riguardano più da vicino (vale a dire quelli delle navi da crociera e dei grandi traghetti) non c'è stata domanda.

Per quanto riguarda, invece, il comparto delle navi da trasporto (petroliere e *bulk carrier*, navi che trasportano merci) c'è da osservare che non siamo assolutamente competitivi rispetto ai Paesi dell'Est asiatico che hanno fatto il loro ingresso nel settore: mi riferisco, in particolare, al Giappone e alla Corea, cui recentemente si è aggiunta anche la Cina, ai quali forse si affiancheranno altri Paesi in futuro. Tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 abbiamo, quindi, sostanzialmente abbandonato quel mercato, concentrandoci prevalentemente su quelle navi che definiamo «ad alto valore aggiunto», vale a dire quelle per le quali le componenti più strettamente legate alla costruzione, ma anche all'organizzazione, sono tali da richiedere un sistema di forniture, di relazioni tra l'azienda ed il suo *network* esterno ed una capacità progettuale di cui ancora i Paesi dell'Est asiatico non dispongono.

Per questa ragione, riteniamo che ancora per i prossimi dieci anni non avvertiremo la concorrenza di quei Paesi sui nostri prodotti o l'avvertiremo in misura limitata: abbiamo dunque dieci anni di tempo a disposizione per lavorare al fine di allontanare questo rischio ancora di più nel tempo, considerato che le navi che realizziamo sono in pratica dei veri e propri pezzi unici. Infatti, se è vero che siamo arrivati a consegnarne anche quattro all'anno, non bisogna però dimenticare che soprattutto la realizzazione di una nave da crociera «incorpora» quasi tutte le tecnologie disponibili sul mercato. Non si tratta, infatti, soltanto di «un'opera na-

vale», vale a dire di una piattaforma che deve navigare in mare (e che quindi sottostà alle leggi dell'idrodinamica), ma vi è – per così dire – tutto un corredo rappresentato dalla «parte alberghiera» che va dalle cabine, alle scialuppe, alle sale pubbliche, ai ristoranti.

Ogni nave, di fatto, è un villaggio, un paese di 5.000 abitanti in cui, ad esempio, sono presenti grandi cucine perché i pasti vengono preparati «al momento»; a bordo poi devono essere trattati i rifiuti stessi, non potendo essere smaltiti a mare. Inoltre, su ogni nave da crociera c'è sempre un teatro con 700-800 posti, per cui possiamo ben dire (potrebbe sembrare una battuta, ma tale non è) di essere i più grandi costruttori di teatri al mondo!

Non è certamente facile realizzare tutto questo che richiede, in termini di capacità di sistema, una struttura adeguata alla complessità del prodotto. A questo proposito, tengo a dire che spesso, quando si parla del *made in Italy*, si fa riferimento alla moda: per quanto mi riguarda, invece, il *made in Italy* è più in generale il «saper fare», perché noi realizziamo prodotti che pochi altri al mondo sanno realizzare. Pensate che una nave di quelle dimensioni ha un valore di 500 milioni di euro (quindi, davvero enorme: si tratta di poco meno di 1.000 miliardi di vecchie lire).

Di fatto, nel 2008 e nel 2009 l'afflusso di ordini si è interrotto: in tutto il mondo non vi è stato neanche un ordine per un traghetto. Solo alla fine dell'anno siamo riusciti ad ottenere la commessa di una nave dal nostro cliente tradizionale (che, peraltro, è il primo al mondo nel comparto crocieristico).

Fincantieri, quindi, ha ottenuto il pieno degli ordinativi nel 2009, coprendo il 100 per cento del mercato, ma che consistevano nella commessa di una sola nave. Nei prossimi giorni speriamo di firmare un contratto per altre due navi, la cui caratteristica è di essere dei prototipi. Nel tempo, come successo anche in passato, speriamo che questi prototipi possano avere un seguito molto importante.

Naturalmente, i prezzi sono di mercato e, in questo momento, sono assolutamente stracciati. Per fortuna, però, Fincantieri è partita non solo con un portafoglio di ordini importante, ma anche con un bilancio solido e, pertanto, ritiene di poter assorbire la crisi e di essere pronta, quando vi sarà la ripresa del mercato, ad essere protagonista.

Non vi è dubbio, infatti, che questa crisi lascerà sul terreno parecchi «cadaveri». Molti cantieri europei sono falliti e, sostanzialmente, tutti i Governi europei sono intervenuti per sostenere l'industria cantieristica, che è ritenuta un volano nello sviluppo industriale dei Paesi. Quindi, così come in Germania, in Francia, in Finlandia e in tutta Europa, anche in Italia il nostro Governo, pure su pressione del sindacato e a seguito dello svolgimento di un tavolo presso il Ministero dello sviluppo economico, ha cercato di alleviare gli effetti della crisi sulla cassa integrazione che, anche d'accordo con le Regioni interessate, è stata estesa ai lavoratori dell'indotto (vale a dire alle piccole aziende), mentre il Ministero si è fatto parte diligente per cercare di sollecitare l'attribuzione di commesse di do-

mande pubbliche, che erano prossime a realizzarsi, ma per le quali non erano ancora stati approntati i necessari mezzi finanziari.

È quindi intervenuta una legge che riassegna i fondi alle capitanerie di porto, con le quali stiamo discutendo dei contratti. In più, dovrebbe essere stanziata una cifra, come anticipo per una nave, da noi chiamata «multi ruolo», che è in grado di servire la Marina militare, ma che può essere impiegata anche per scopi di protezione civile o per altri eventi che possono verificarsi nel mondo e per i quali siamo chiamati ad intervenire. Avrete sicuramente seguito la missione della portaerei Cavour recatasi ad Haiti. Ebbene, una nave del tipo di quella cui ho accennato si sarebbe recata sul posto ad un costo minore rispetto a quello sopportato per la portaerei Cavour.

La Fincantieri realizza circa 3 miliardi euro di fatturato e l'azienda è stata colpita dalla crisi in un momento di crescita. Avevamo delle scelte da compiere e abbiamo cercato di anticiparle, perché riteniamo di poter ancora mantenere l'attuale struttura produttiva che, ovviamente, non è delle più economiche. È chiaro, infatti, che risulterebbe più economico se la Fincantieri, invece degli otto cantieri attuali, disponesse di quattro cantieri di maggiori dimensioni. Però, siccome la situazione attuale deriva dalla nostra storia e visto che intravediamo la possibilità di mantenere il nostro attuale assetto produttivo in Italia (come abbiamo sempre fatto), fin dall'insorgere della crisi abbiamo iniziato a programmare una possibile gestione che non portasse alla chiusura di alcun cantiere.

Per fare ciò, sostanzialmente ci siamo rivolti allo strumento della cassa integrazione, che nel 2009 è diminuita e che diminuirà ancora nel 2010. Nutriamo la convinzione di riuscire a riassorbire la cassa integrazione e a ripartire nel corso del 2011, perché riteniamo che la domanda possa tornare ai livelli precedenti. Le navi da crociera, ad esempio, operano nel settore del turismo e le crociere rappresentano il 2,5 per cento dell'offerta globale del settore del turismo mondiale. Quindi, sicuramente è previsto lo sviluppo del settore crocieristico.

Pensando ai traghetti e alle cosiddette autostrade del mare, in questi giorni verificiamo quanto sia importante il settore, soprattutto ai fini del trasporto via mare da parte dei *camion* che intasano le strade. Le prospettive future dovrebbero quindi consentirci di mantenere gli attuali assetti produttivi.

Noi viviamo queste sofferenze, che cerchiamo di gestire al meglio, anche perché la cantieristica navale lavora, come gli operai, in una catena di montaggio. Si consideri infatti che, per mantenere la continuità, in ogni cantiere dovrebbero esserci tre navi: una pronta per la consegna, un'altra in allestimento e un'altra che si trovi nella fase iniziale del processo costruttivo, vale a dire presso le officine per il taglio delle lamiere. Se questo flusso si interrompe, si verificano delle discontinuità produttive.

Quanto all'importanza della cantieristica in termini di indotto, intanto preciso che i dipendenti diretti del settore cantieristico in Italia sono circa 9.000. Per calcolare quante altre persone ruotino intorno a questi 9.000 dipendenti diretti in tutta Italia esiste un moltiplicatore, impiegato anche in

sede europea, e corrispondente ad un valore di 6,1. Quindi, i 9.000 dipendenti diretti, moltiplicati per questo coefficiente, configurano un indotto di circa 54.550 lavoratori. Ciò significa che intorno al settore cantieristico gravitano all'incirca 54.550 addetti, 9.000 dei quali diretti.

Questo settore insiste in aree particolari del Paese, che sono zone di grande sviluppo. Ad esempio, nel Nordest, i cantieri di Marghera e di Monfalcone hanno rappresentato – e costituiscono tuttora – uno dei fattori di sviluppo di quelle Regioni. La piccola e media impresa, che tanto si è sviluppata in quelle aree, per la maggior parte è nata proprio intorno ai nostri cantieri. Sempre restando sul mare Adriatico, Fincantieri ha un cantiere ad Ancona.

Spostandoci sul mar Tirreno, in Liguria ci sono tre cantieri: due in provincia di Genova, uno nella città e l'altro in provincia di La Spezia. Due di questi cantieri erano dedicati alla produzione di navi militari ma, in previsione del fatto che la domanda della Marina italiana nel tempo si sarebbe ridotta (perché portaerei e sommergibili non vengono certo costruiti ogni anno), abbiamo riconvertito la nostra produzione, inventando una nuova linea di *mega yacht*, barche di grandi dimensioni, di lunghezza superiore ai 70 metri. Al momento ne è in costruzione uno di 135 metri (di proprietà di una persona fisica) e di recente abbiamo acquisito un'altra commessa di questo genere: in questo modo stiamo cercando di tamponare la diminuzione della domanda militare.

Scendendo lungo il mar Tirreno, vi sono i cantieri di Castellammare di Stabia e di Palermo, rispetto ai quali non è necessario spendere molte parole. Chi è originario di quelle regioni, infatti, sa quanto sia importante la presenza dei cantieri per queste zone, in quanto creano un indotto abbastanza rilevante. Inoltre, soprattutto in quanto il bacino di manodopera è maggiore al Sud che al Nord, questo indotto si sposta per servire i cantieri presenti al Nord.

In questo momento, i cantieri del Sud sono quelli che vivono la sofferenza maggiore perché, per un certo verso, sono più specializzati.

Il cantiere di Castellammare produce traghetti per i quali, come abbiamo visto, non abbiamo ricevuto alcun ordine. Inoltre, esso è penalizzato dal fatto di essere l'unico cantiere privo di bacino di carenaggio. Oggi le navi si costruiscono in un bacino, poi vengono varate, vengono messe in acqua, spostate per l'allestimento in banchina e, a tale scopo, viene anche costruito uno scivolo. Si consideri, quindi, quanto sarebbe antieconomico mantenere in esercizio questo cantiere se esso non fosse inserito all'interno della struttura di Fincantieri che, in qualche modo, può compensare certi effetti negativi con altri positivi.

In prospettiva, non c'è dubbio che tale cantiere non potrà sopravvivere se non disporrà di un bacino, non per una ragione di antieconomicità, ma perché le navi, come le automobili, diventano sempre più grandi e a Castellammare, in simili condizioni, più di questo non possiamo fare: siamo giunti al limite. Gli ultimi traghetti che stiamo realizzando, infatti, hanno la massima dimensione consentita dal cantiere.

Il cantiere di Palermo è dedicato soprattutto alle riparazioni e alle trasformazioni. Lavoro alla Fincantieri da otto anni, ed ho firmato il primo di una serie di accordi in considerazione del fatto che i bacini sono di proprietà della Regione. È così in tutto il mondo: i bacini non sono di proprietà del cantiere, ma delle autorità portuali. Abbiamo siglato dei protocolli per mettere in esercizio bacini vecchi di decine di anni. D'altra parte, se non si hanno a disposizione i bacini, è difficile poter effettuare le riparazioni alle navi. È stata avviata una discussione e sembra che si stia per raggiungere un accordo con la Regione (pare che ci siano anche i fondi) che potrebbe rimettere in moto tutto il meccanismo.

Questa è dunque la situazione nella quale ci troviamo.

Ribadisco che sono fiducioso di poter mantenere gli attuali siti produttivi. Nelle riunioni che abbiamo svolto al tavolo che è stato convocato al Ministero dello sviluppo economico ho dichiarato che, nei limiti del possibile (dipenderà anche dalle attrezzature che saranno disponibili nei vari siti), il lavoro per le nuove commesse sarà equamente ripartito in tutti i cantieri. A Genova siamo impegnati nella realizzazione di una commessa, mentre di una parte dello scafo, si occuperà lo stabilimento di Castellammare. A Palermo abbiamo una grande piattaforma petrolifera da consegnare all'ENI e, nel frattempo, abbiamo ricevuto degli ordini dalla Tirrenia. Se arriveranno le commesse della Guardia costiera, come ci auguriamo possa accadere, almeno un progetto verrà realizzato a Castellammare. In sostanza, cerchiamo di dividere il lavoro per cercare di superare quest'anno e il prossimo. Penso che, a partire dall'anno ancora successivo, la situazione inizierà a migliorare e ci consentirà di tornare ai livelli precedenti.

Ho già sottolineato quanto siano importanti i fornitori, spesso molto piccoli, che gravitano intorno a noi e che, a causa dell'insufficienza di personale tecnico, sono impossibilitati a svolgere autonomamente attività di ricerca e innovazione. Tramite accordi stretti con le autorità locali e centrali abbiamo stabilito a Trieste, in Liguria e a Palermo alcuni distretti navalmecanici aperti a tutte queste piccole e medie aziende, dove facciamo ricerca su prodotti che noi stessi utilizziamo: non vi saranno sprechi di risorse perché i prodotti verranno utilizzati. In tal modo, rendiamo possibile quello sviluppo che poi molte aziende riescono a capitalizzare, anche andando autonomamente a proporre all'estero i loro prodotti. Bisogna considerare che il 75 per cento di una nave viene realizzato acquisendo materiale e servizi dall'esterno: noi incidiamo solo per il 25 per cento. Siamo pertanto una grande società di progettazione e di organizzazione: nella fase di conclusione della costruzione, ad esempio, operano su una nave dai 2.500 ai 3.000 lavoratori di 100-200 ditte diverse e i nostri dipendenti diretti sono 50-100 persone che hanno il compito di coordinarli; queste ditte hanno competenze specifiche e sono portatrici di prodotti e tecnologie di cui a noi non conviene occuparci.

Vorrei concludere il mio intervento con una nota di ottimismo fondato su dati reali. Abbiamo ottenuto le uniche commesse disponibili sul mercato ed abbiamo un bilancio forte, anche se quest'anno pensiamo di

«mettere fieno in cascina» e di non chiudere il bilancio in utile (come abbiamo fatto negli anni) perché riteniamo che sia meglio anticipare le negatività per essere pronti sulla linea di partenza, al momento opportuno, per continuare ad essere i primi al mondo, come avvenuto finora.

ARMATO (PD). Signor Presidente, vorrei puntare l'attenzione sul cantiere di Castellammare di Stabia. Sono particolarmente preoccupata per il fatto che, come ci ha riferito poc'anzi il dottor Bono, tale cantiere, insieme a quello di Palermo, è quello che vive il momento di maggiore sofferenza. Le ripercussioni negative sul mantenimento dei livelli occupazionali sono evidenti: su 680 dipendenti della Fincantieri, 400 sono in cassa integrazione, così come lo sono i lavoratori delle 72 ditte facenti parte dell'indotto cantieristico. Considerato che ci troviamo in una sede dove c'è piena consapevolezza di simili problematiche, è inutile sottolineare quali siano le gravi conseguenze e gli effetti particolarmente negativi di tale situazione in quell'area. Tra l'altro, poiché a giugno terminerà il periodo di cassa integrazione, quasi 1.200 persone rischieranno di perdere il posto di lavoro.

In sede tecnica e politica si sono svolte alcune riunioni per cercare di affrontare la questione dell'assegnazione di qualche commessa al cantiere di Castellammare: c'è stato, ad esempio, l'intervento della Regione Campania, che ha finanziato uno studio di fattibilità per la costruzione del bacino di carenaggio, che però non è stato ancora reso esecutivo.

Lei, dottor Bono, ha accennato a uno spirito improntato all'ottimismo, facendo presente che Fincantieri, come hanno riportato diversi giornali, è riuscita ad ottenere le uniche commesse disponibili sul mercato ed ha raggiunto un accordo con la Carnival Corporation per la costruzione di due navi, ciascuna di 139.000 tonnellate di stazza lorda e con la capacità di 3.600 passeggeri (un lavoro quindi molto importante ed impegnativo), che dovranno entrare in servizio nella primavera del 2013 e del 2014. Tale commessa ha un valore di circa 1 miliardo di euro, e si aggiunge a quella da 500 milioni per l'altra nave della Carnival, ottenuta a dicembre.

Vorrei sapere quale vantaggio concreto porterà al futuro sviluppo dei cantieri stabiesi il successo ottenuto da Fincantieri, atteso che, come abbiamo sottolineato (ma come mi è parso di capire anche dalle sue parole) il cantiere di Castellammare di Stabia è uno snodo importante sia per lo sviluppo industriale della Regione Campania e del Mezzogiorno sia perché ha una certa tradizione, caratterizzandosi per un tipo di *mission* industriale che in quell'importante città della provincia di Napoli c'è sempre stata.

GARRAFFA (PD). Signor Presidente, ringrazio il nostro ospite per la sua presenza, sollecitata, del resto, anche da alcuni senatori del Gruppo del Partito Democratico.

Dottor Bono, lei ha parlato di una crisi mondiale, anche se vorrei richiamare la sua attenzione soprattutto sulla difficile situazione del Meridione, che di certo – quale uomo del Sud – conosce bene.

Prendo atto dell'ottimismo che ha espresso con riferimento alla Fincantieri, azienda che amministra portandosi dietro sicuramente una grande esperienza, come testimoniato anche dall'importante commessa della Marina militare americana che ha richiamato poco fa che va peraltro ad aggiungersi a quella della Marina militare italiana.

Le ricordo, però, che a Palermo oggi si è tenuta una manifestazione degli agricoltori e che non c'è ancora alcuno spiraglio sulle vicende dello stabilimento della FIAT di Termini Imerese, che molto probabilmente chiuderà anche a fronte delle 14 proposte-*bluff* che sono state presentate al riguardo. La stessa Fincantieri, inoltre, ha deciso la cassa integrazione per gran parte dei lavoratori: in particolare, se si considera che nella Fincantieri di Palermo operano 186 impiegati e 346 operai, moltiplicando questa somma per 6 (facendo riferimento al rapporto 1 a 6 da lei citato) si arriva a circa 3.200 persone.

In ogni caso, oltre al fatto che la Fincantieri assorbiva prima un numero ancora maggiore di lavoratori, il rischio è che nel prossimo mese di luglio possa aumentare il numero dei lavoratori in cassa integrazione.

Dottor Bono, lei ha parlato della possibilità che una nave della Tirrenia – che presumo sia la «Ignazio Florio» – venga ristrutturata (se non sbaglio, prima si era scelto di utilizzare un cantiere croato, mentre alla fine siete riusciti a convincere la Tirrenia ad utilizzare le maestranze e l'alta professionalità dei lavoratori della Fincantieri di Palermo); ci ha parlato anche della «Scarabeo 8», una piattaforma petrolifera che sta per essere completata, nonché di un rimorchiatore di altura della Hartmann. Ancora, sembra che si procederà al rifacimento delle controcarenne delle navi per il cabotaggio nei trasporti regionali di Tirrenia e Siremar: in ogni caso c'è però da dire che, senza la commessa della Ignazio Florio, molto probabilmente la cassa integrazione presso la Fincantieri di Palermo sarebbe continuata a persistere.

Per questo è nostra intenzione sollecitare la Fincantieri ed il Governo a dare avvio ad ulteriori commesse pubbliche, facendo riferimento a società controllate dallo Stato (dalla Saipem, alla Tirrenia, a RFI).

Ricordo che a fronte della situazione che si è venuta a determinare a Palermo, è stato istituito in prefettura un tavolo permanente di collegamento con le forze amministrative, con la giunta palermitana e con quella regionale: da parte dei lavoratori è stata presentata una determinata richiesta che, per quanto riguarda la Regione Sicilia, ha portato alla conferma di un investimento di circa 50 milioni di euro a favore della struttura. C'è infatti l'esigenza di mantenere la costruzione, la riparazione e la trasformazione navale come *mission* della struttura stessa.

L'altro obiettivo è la ripartizione solidaristica delle commesse all'interno del gruppo Fincantieri, che possiede otto cantieri, per cui si potrebbero assegnare a Palermo anche nuove costruzioni e la realizzazione di qualche nave da crociera. Mi rendo conto che la questione del bacino è certamente importante e significativa, ma dal momento che Fintecna sta seguendo il Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (Prusst) sull'area dell'ex Manifattura tabacchi, se si dovesse

realizzare questo progetto – ed anche per questo siamo preoccupati – si distruggerebbe in gran parte la possibilità di avere un'area di mare degna di un cantiere navale, perché si ridurrebbe il bacino del cantiere stesso.

Dottor Bono, lei sa perfettamente che negli ultimi quattro anni a Palermo sono state eseguite commesse per circa un miliardo di euro – è sicuramente un fatto importante – ma riteniamo che sulla vicenda del cantiere palermitano sia necessario porre la dovuta attenzione. Non lo dico per polemizzare, ma sono convinto – mi rivolgo al Governo – che se ci fossero state le elezioni forse ci sarebbe stato un po' più di interesse per la Sicilia e per Palermo.

Mi auguro che l'audizione odierna possa servire anche a portare un po' di sollievo a quei lavoratori che rischiano di finire in cassa integrazione e dunque di percepire uno stipendio fortemente ridotto.

Per questo, dottor Bono, le chiedo una maggiore attenzione per le strutture del Sud ed in particolare per la Fincantieri di Palermo, dal momento che in realtà come Palermo e la Sicilia (ma più in generale nel Mezzogiorno) lo stipendio è molto spesso l'unica fonte di reddito per l'intera famiglia.

CASOLI (*PdL*). Signor Presidente, innanzi tutto voglio ringraziare il nostro ospite per la sua relazione.

Siamo sicuramente orgogliosi di quanto Fincantieri ha fatto e sta facendo oggi in Italia e nel mondo, dove è riconosciuta come realtà numero uno per quanto riguarda la produzione di certe tipologie di navi. Oggi ci è stata data un po' un'idea di quanto sta avvenendo in giro per il mondo e ci è stata riferita fondamentalmente una storia di successo, anche se il successo – lo dice la parola stessa – «è successo», è passato, mentre forse in questa sede avremmo voluto capire meglio quanto succederà in futuro.

Dottor Bono, ci piacerebbe innanzitutto sapere come lei vede il mercato internazionale e quindi la competizione di cui ci ha parlato con l'Asia, in particolare con la Corea e con la Cina che sono vere e proprie *new-comer* del mercato.

In secondo luogo, ha ricordato l'acquisizione di alcuni cantieri negli Stati Uniti fatta al fine di produrre navi militari. Per quanto mi riguarda non sono favorevole alla creazione di un mercato fittizio, come testé suggerito dal collega Garraffa, e dunque a spingere il Governo ad avviare nuove commesse per cercare di portare lavoro. Sono invece a favore della ricerca di mercato reale e, sotto questo profilo, penso che il settore militare anche a livello europeo potrebbe offrire qualche prospettiva ad un'azienda come Fincantieri che sicuramente ha tanta esperienza, al punto da essersi impegnata addirittura negli Stati Uniti, dove credo che il mercato del settore militare sia forse il più complesso esistente oggi al mondo.

Le chiedo, quindi, che tipo di prospettive e di atteggiamento avete in tal senso. Possiamo, in qualche maniera, sollecitare noi questo tipo di attenzione a livello europeo? Dal momento che l'Italia è ormai un membro importante dell'Europa, potremmo essere noi a sollecitare l'ingresso, o

quantomeno l'espansione, della Fincantieri in un mercato così importante come quello militare europeo?

La terza domanda che volevo porle, che forse riguarda solo una mia curiosità personale, mira a conoscere l'approccio di Fincantieri al mercato delle materie prime. Il ferro è senz'altro una delle materie prime più importanti per la fabbricazione del vostro prodotto. Ebbene, anche a dispetto della crisi che continua a mordere mi sembra che in questo settore vi siano fortissime tensioni e che le miniere di materiale ferroso stiano iniziando a fare cartello, provocando degli aumenti del costo delle materie prime. Lei parlava di competitività e, quindi, vorrei sapere se la vostra strategia sia di medio o di lungo termine, dal momento che questo è un fattore chiave per mantenere la vostra azienda in piena competitività con il mercato.

Infine, lei ha parlato di un sistema di cantieri. Non possiamo certo sindacare se, nell'ottica della competizione, vi convenga mantenere cantieri aperti in tutta Italia o, al contrario, se riteniate opportuno concentrare le vostre principali operazioni su un solo cantiere. Indubbiamente, però, in questa Commissione ognuno di noi (e chi è intervenuto prima di me lo ha fatto in maniera egregia) cerca di capire quanto avviene nel proprio territorio.

Sono originario della provincia di Ancona e, come da lei riferito, il cantiere ivi dislocato appartiene appunto alla vostra azienda. Il mio intervento tendeva semplicemente a comprendere le vostre previsioni di sviluppo o di continuità, oltre che a livello nazionale anche in particolare per il cantiere di Ancona.

PARAVIA (PdL). Presidente, in *continuum* con l'intervento del collega Casoli, sono interessato – appunto – alle prospettive di sviluppo di Fincantieri. Pertanto, vorrei comprendere una questione alla quale lei ha fatto soltanto accenno.

In queste prospettive future, esaminando i vostri cantieri ubicati in territori sparsi in tutta Italia, le chiedo quali territori vi hanno saputo accompagnare meglio, non solo in termini di maggiore dimensionamento e di aiuto alla realizzazione di una maggiore profondità dei bacini, ma anche di creazione di infrastrutture adeguate per il trasporto e quant'altro occorrente alla produzione. Quali siano le aree, invece, che hanno concretamente limitato le vostre prospettive future, comportando un rischio per Fincantieri che, ovviamente, deve scegliere condizioni di convenienza. È proprio questo il caso del cantiere di Castellammare di Stabia, a causa di una pessima gestione sia dell'autorità portuale che dell'amministrazione regionale (che testé ha concluso il suo mandato) ed anche delle amministrazioni locali.

Infatti, voi non siete dei benefattori, ma dei *manager* di impresa e non è detto che un'impresa appartenente allo Stato non debba porsi problemi di profitto, ma solo di assistenza sociale. Quindi, percorrendo idealmente lo stivale italiano vorrei veramente capire quali siano le aree dove potete continuare a investire per i vostri cantieri e dove, invece, è stato

realizzato soltanto uno studio cui poi non ha fatto seguito alcuna realizzazione. Ritengo che tali indagini dovessero essere condotte molti anni fa perché soprattutto chi fa politica deve avere l'intelligenza di prevedere gli scenari.

A questo punto, infatti, sarete posti di fronte ad una scelta, non potendo più realizzare traghetti del tipo che il mercato oggi richiede, dal momento che si va sempre di più verso le grandi dimensioni e che il principio del «piccolo è bello» appartiene ormai al passato dell'industria italiana e, ovviamente, ancora di più nel vostro settore.

Dalla sua replica vorrei capire quali siano le vostre prospettive per capire quali territori otterranno attenzione e per quali altri, invece, è inutile produrre *fumus* politico chiedendo assistenza, dal momento che bisogna soprattutto compiere una severa analisi delle responsabilità.

BIANCHI (*UDC-SVP-IS-Aut*). Signor Presidente, ringrazio il dottor Bono per la sua presenza qui oggi. Non posso associarmi alle domande, che avrei comunque posto anche io, relativamente ad eventuali intenzioni di accorpamento dei cantieri presenti nei vari territori perché provengo dalla Calabria, area in cui Fincantieri non possiede alcun cantiere.

In passato, però, si è discusso dell'ingresso in borsa di Fincantieri. Volevo pertanto capire se questo costituisca ancora un obiettivo oppure, nel caso che non lo sia più, quale sia il piano di investimento che Fincantieri ha in progetto di realizzare.

VICARI (*PdL*). Signor Presidente, provengo anche io dalla Sicilia e, nello specifico, da Palermo. È obbligatorio fare questa premessa, per comprendere il senso del mio intervento.

Mi associo anche io all'analisi fatta dal senatore Casoli e alle domande poste dal senatore Paravia. Dalle sue parole, dottor Bono, non ho colto alcun accenno ad ipotesi di accorpamento o di dismissioni. Quindi, se non ho capito male, otto sono i cantieri attualmente presenti in Italia ed otto sono i cantieri che rimarranno aperti. Anzi, nel 2011 la cassa integrazione addirittura terminerà il suo percorso rispetto ai dati e alle commesse oggi risultanti. È vero che c'erano state delle preoccupazioni rispetto ad una cassa integrazione ordinaria che si pensava potesse diventare anche straordinaria ma, ad oggi (in base alle sue affermazioni, che reputo assolutamente soddisfacenti, anche per il tipo di messaggi trapelati nel territorio), possiamo stare tranquilli.

Resta però da capire se effettivamente esista una sorta di graduatoria degli otto cantieri italiani, per cercare di lavorare fin da adesso, con la sensibilità adeguata per capire questi problemi, al fine di correggere eventuali storture legate al territorio (cioè ai livelli regionali o a livelli diversi).

Essere capaci di prendere atto delle situazioni costituisce un atto di intelligenza e anche di lungimiranza al fine di prevenire eventuali accadimenti che potrebbero verificarsi negli anni futuri dato che ad oggi, comunque, non vi è alcuna previsione di chiusura e di accorpamento.

Vorrei però anche precisare che in Sicilia si discute da anni (se non di più) dei problemi connessi all'usura e alla vecchiaia di questi bacini e delle difficoltà – ad esse direttamente collegate – ad individuare nuove commesse.

Oggi veniamo a sapere che sussiste la disponibilità del Governo a finanziare con 50 milioni di euro la ristrutturazione di questi bacini. Vorrei però capire se tale dichiarazione sia analoga a quelle fatte nei tanti anni, anzi decenni, trascorsi oppure se vi siano delle argomentazioni nuove, reali e più concrete.

Ancora, per correttezza (e non per fare demagogia dal momento che, non essendo in corso alcuna campagna elettorale, possiamo confrontarci con serenità), vorrei ribadire che non è vero che il Governo non abbia affrontato la questione in Sicilia come invece ha fatto nelle altre Regioni. Qualche mese fa è stata destinata esclusivamente alla Sicilia la somma di 4 miliardi di euro in fondi FAS, salvo poi leggere oggi che una parte di questi fondi viene utilizzata per assumere 100 persone da Italia Lavoro S.p.A.

GARRAFFA (*PD*). Questi fondi sono stati stanziati, ma mai versati.

VICARI (*PdL*). La prego, senatore Garraffa, lei è stato anche un amministratore e conosce il funzionamento di questo meccanismo. Esiste una previsione e la Regione Sicilia sa di dover presentare progetti per quattro miliardi di euro. Se poi ritiene di fare assunzioni per quattro miliardi di euro, questi non riusciranno mai a diventare cassa! Quindi, la previsione di bilancio c'è, salvo la capacità di arrivare a consuntivo con proposte credibili.

ASTORE (*Misto*). Signor Presidente, vorrei rivolgere alcune domande al dottor Bono. In primo luogo vorrei sapere cosa pensa della piccola cantieristica privata che «gira» per l'Italia e spesso illude le piccole Regioni (come ad esempio il Molise, la mia Regione) impiantando cantieri e trasferendo poi tutti gli oneri a carico dello Stato perché – come lei sa – è in corso da anni una terribile crisi. Non sarebbe opportuno che lo Stato elaborasse, sulla scorta di un piano per i porti, anche un piano di ordine generale per la cantieristica? Si tratta di una questione che ci interessa, perché nella nostra realtà abbiamo un piccolo cantiere (per noi importante) realizzato però dopo che qualche industriale si è trasferito da noi a seguito di quanto avvenuto a Ravenna.

La seconda questione che intendo sollevare ha un profilo più politico. Il Presidente di questa Commissione, a suo tempo, era uno dei massimi rappresentanti delle partecipazioni statali e credo che la Fincantieri sia il residuo di una gloriosissima gestione delle partecipazioni statali che risale agli anni Cinquanta e Sessanta, quando, per ricostruire l'Italia, si scelse l'intervento diretto dello Stato nelle industrie italiane. È dunque opportuno, a suo avviso, che la cantieristica resti totalmente a carico dello Stato? È inutile dilungarmi, perché lei conosce la materia e sa bene che

negli anni precedenti ci sono state grandi dismissioni effettuate seguendo una politica industriale indirizzata verso la privatizzazione. È opportuno che tutto resti com'è, cioè che il Parlamento e il Governo non intervengano per modificare alcunché?

Vorrei anche sapere quali sono i vostri margini di managerialità e di libertà nella gestione industriale della Fincantieri.

PRESIDENTE. Intanto ringrazio il senatore Astore per avermi considerato un *enfant prodige*, visto che nel 1960 avevo 18 anni.

ASTORE (*Misto*). Mi riferivo, più in particolare, al presidente Fanfani.

PRESIDENTE. Vorrei far presente ai colleghi senatori – lo dico con grande rispetto per coloro che sono intervenuti – che dobbiamo evitare di coinvolgere i nostri auditi (nel caso specifico mi riferisco al dottor Bono) chiedendo loro di esprimere valutazioni di ordine politico sugli atteggiamenti assunti dal Governo in carica o da precedenti Esecutivi.

BONO. Signor Presidente, vorrei iniziare la mia replica partendo dalle domande poste dal senatore Astore.

Ho trascorso la mia vita lavorativa nelle partecipazioni statali per una scelta ideologica che feci da ragazzo. Allora lavoravo alla FIAT e, a un certo punto, dal momento che mi ritenevo intelligente e capace di fare carriera mi sono domandato per quale motivo avrei dovuto continuare a lavorare per arricchire un privato piuttosto che arricchire il mio Paese nelle partecipazioni statali. Ebbene, in tutta onestà posso affermare che nessun Governo, né di centrodestra né di centrosinistra, ha mai condizionato la mia attività ed ormai ricopro posizioni apicali da quasi 28 anni. Forse questo è accaduto perché, come si dice spesso, «il rispetto è dei rispettati»: probabilmente merito rispetto perché lo so dare e conquistare.

In riferimento alle domande poste dalla senatrice Bianchi, vorrei ricordare che il mondo, ci piaccia o no, va verso una certa direzione: pertanto, o si partecipa all'agone mondiale oppure si decide di fare altro. Ho ritenuto (qualcuno forse ricorderà le battaglie che ho fatto, anche personali, con una parte della politica e del sindacato) che l'entrata in borsa della Fincantieri, per reperire i fondi necessari al suo sviluppo, costituisse una scelta assolutamente necessaria. Il Governo ha deciso diversamente. Cosa è accaduto? Allo scoppio della crisi, per sostenere lo sviluppo, lo Stato ha dovuto versare, attraverso Fintecna, 300 milioni di euro alla Fincantieri.

Come ho dichiarato in un'altra Commissione parlamentare, penso che la missione dello Stato sia diversa dal cedere denaro ad una sua industria per costruire navi su cui vanno a trascorrere le vacanze gli anziani americani, britannici od anche italiani. A mio parere, le aziende si amministrano avendo una visione che a volte contrasta con la politica, la quale molto spesso vive di quotidianità. Il *manager*, invece, deve guardare cin-

que o dieci anni in avanti, come ha affermato poco fa il senatore Paravia. Per quanto mi riguarda cerco di guardare al futuro, nei limiti in cui ognuno può farlo ovviamente considerato il fatto che nessuno possiede la bacchetta magica. Tuttavia, considerando tutti i dati a disposizione, gli studi, le riflessioni e le osservazioni penso che ci siano buone possibilità di imboccare la strada giusta, avendo a riferimento soprattutto il bene dell'azienda. D'altra parte, ogni persona è innamorata del proprio mestiere oppure non lo è, a prescindere dal fatto che lavori per un'azienda, per un partito, per il Governo, per la propria famiglia e così via. Se non si è innamorati del proprio lavoro, si cerca prima di tutto di fare il proprio interesse personale sfruttando la posizione che si occupa e ciò determina disfunzioni.

Confermo che finché rimarrò in Fincantieri non chiuderò alcun cantiere, anche se sono convinto – e l'ho ricordato qualche anno fa anche al sindacato – che dal punto di vista economico per la Fincantieri la situazione attuale non è delle migliori.

Ma non bisogna dimenticare la storia. Qualcuno si è mai chiesto perché abbiamo otto cantieri? Mi sono posto questa domanda ed ho cercato di darmi una spiegazione: i nostri cantieri sono antichi e sostanzialmente coincidenti con quelli degli antichi «Stati».

Il cantiere di Monfalcone, ad esempio, fu realizzato nel 1908 dall'imperatore Francesco Giuseppe, il quale ne affidò la costruzione agli scozzesi.

Allo stesso modo, ai tempi della Repubblica veneziana, Venezia varava una nave al giorno ed era famosa per il suo arsenale.

In tutti i posti in cui posso farlo ricordo che nel cantiere di Castellammare abbiamo una stampa di un pittore francese che ritrae un varo del 1783, quindi precedente alla Rivoluzione francese. Vi pare che possa chiudere quel cantiere? Farei di tutto per evitarlo. Come si fa a non tenere conto dell'opera delle generazioni che ci hanno preceduto?

In questi anni si è speso molto per i cantieri di Castellammare e di Palermo: abbiamo perso decine e decine di milioni di euro. Tuttavia, indipendentemente dal fatto che fossimo o no «partecipazioni statali», se l'azienda fosse stata di mia proprietà avrei gestito la situazione allo stesso modo, perché ne abbiamo tratto un vantaggio in termini di flessibilità. Oggi riusciamo ad assicurare tutta la nostra produzione perché dalla diseconomia dei cantieri che avevamo a disposizione abbiamo cercato di realizzare un'economicità di fondo, vale a dire costruire il maggior numero di navi nel minor tempo possibile offrendo ai clienti tempi di consegna che altrimenti non avremmo potuto assicurare. Forse unici al mondo abbiamo sviluppato la capacità di costruire una parte di nave in un cantiere ed un'altra parte in un cantiere diverso, per poi assemblarle: questa è una delle nostre caratteristiche.

Quanto durerà tutto questo non lo so. Posso intravedere il fatto che nel prossimo futuro (che nel comparto industriale corrisponde ad un quinquennio) per il 2013-2014 è prevista la consegna delle navi che ci sono state commissionate oggi, mentre i nostri concorrenti tedeschi, francesi

e finlandesi non avranno invece consegne da effettuare, dal momento che nessuno ha commissionato loro la realizzazione di altre navi.

C'è da rilevare, inoltre, che abbiamo ricevuto l'incarico di costruire navi di nuovo tipo, una sorta di prototipi che potremmo definire all'ultimo grido a livello internazionale: a questo proposito vorrei qui ricordare che, a partire da un primo prototipo per il marchio Carnival, abbiamo poi realizzato altre 18 navi. Questo sicuramente mi fa essere ottimista.

Del resto, per quanto riguarda specificamente il settore delle navi da crociera, bisogna rilevare che la crisi non ha determinato una riduzione del numero dei croceristi: anzi, nonostante la crisi, lo scorso anno c'è stato un incremento di circa il 4-4,5 per cento nel settore, mentre per quest'anno si prevede un incremento del 6-6,5 per cento.

Per ottenere questo risultato le società armatrici hanno però diminuito i prezzi, con la conseguenza di realizzare meno utili e di avere quindi meno soldi a disposizione per ordinare nuove navi. Inoltre, malgrado le banche centrali abbiano mantenuto bassi i tassi di interesse, sul mercato internazionale è mancata di fatto la liquidità, per cui ci siamo dovuti sobbarcare anche parecchi costi. Mi rivolgo in particolare al senatore Casoli per informarlo del fatto che entro il prossimo 3 maggio dovremmo consegnare una nave ad Ancona, ma stiamo tremando perché il committente, un grande gruppo francese, ad oggi non ha i soldi per pagarla. Allo stesso modo, nel caso della Hartmann, ci siamo trovati a dover affrontare la situazione di crisi del gruppo, cercando in qualche modo di sopperire al problema concedendo dilazioni di pagamento, a dimostrazione del fatto che riusciamo a stare sul mercato perché siamo un'azienda molto forte.

Il cantiere di Palermo, se potesse disporre delle necessarie infrastrutture, sarebbe certamente un vero gioiello: basti pensare che è sito al centro del Mediterraneo. Sono arrivato in Fincantieri nel maggio del 2002 e ad ottobre di quello stesso anno ho firmato con l'allora presidente Cuffaro un primo accordo nel quale veniva stabilita tutta una serie di impegni reciproci: in particolare, in qualità di amministratore delegato di Fincantieri mi impegnavo ad assumere persone e a mantenere in piedi il cantiere, cosa che abbiamo fatto, favorendo anche lo sviluppo del cantiere stesso.

Tuttavia vorrei approfittare di questa sede per dire un'altra cosa, perché chi mi conosce sa che sono abituato a parlare in maniera schietta e a maggior ragione voglio farlo qui, al Senato della Repubblica: nella nostra azienda – che sicuramente è una antica realtà proveniente dalle partecipazioni statali e che custodisce vecchie professionalità – il sindacato aveva una posizione quasi predominante: di fatto si configurava una sorta di co-gestione, in assenza però di qualsiasi forma di assunzione di responsabilità. Da questo punto di vista ho condotto una battaglia, che in un certo senso penso di aver vinto perché ho stimolato le energie migliori.

A questo bisogna poi aggiungere che in alcune zone si è creata nel tempo una commistione tra azienda, sindacato e fornitori locali che – l'ho detto a chiarissime lettere – non è più possibile mantenere: non possiamo più permettere che vi siano situazioni di privilegio o «riserve indiane», perché ognuno deve fare il suo mestiere!

PRESIDENTE. Ci sono dunque situazioni in cui il sindacato difende i fornitori locali.

BONO. Ci sono forme di commistione che – per carità – si verificano anche con i nostri stessi fornitori.

GARRAFFA (PD). Non è però solo il sindacato a difendere i fornitori, perché ci sono anche i dirigenti locali!

BONO. Certamente. È comunque una situazione che esiste un po' in tutti i cantieri e non solo a Castellammare, dove più dove meno. Non dimentichiamo, peraltro, che è inevitabile che nel tempo si creino certe questioni, perché i fornitori sono quelli che ci consentono di realizzare la nave! Si tenga poi conto del fatto che il nostro è un mestiere davvero difficile e complicato: pensate soltanto che ben due anni prima dobbiamo indicare il giorno in cui avverrà la consegna della nave e, ove a quella data la nave non dovesse essere pronta, scatterebbero per noi delle penali davvero pesanti. Il nostro è dunque un mestiere difficile, particolarmente complicato. Provengo da altre esperienze nelle quali ho sempre avuto a che fare con aziende che costruivano grandi prodotti (aerei, elicotteri, treni, centrali elettriche), ma vi posso assicurare che la costruzione di una nave è il processo più complicato che esiste.

Quanto poi al discorso che faceva il senatore Paravia, in realtà non è un problema di destra o di sinistra né si tratta soltanto di un problema di Governo: la questione è piuttosto che quando c'è lavoro va tutto bene, è tutto tranquillo e non c'è pressione; quando invece non c'è lavoro c'è pressione, ma – guarda caso – quando c'è la pressione e non c'è lavoro non ci sono i soldi né dell'azienda né – molto spesso – del pubblico.

Sono convinto che sia compito del *management* di un'azienda segnalare alle autorità competenti e agli azionisti le linee guida da seguire ma le risposte dovrebbero essere rapide, tali da evitare di «perdere il treno». Il discorso riguarda soprattutto due cantieri, che comunque non sono i soli. Pensiamo, ad esempio, al cantiere di Sestri, in Liguria, che è attraversato dalla ferrovia: non solo esso è diseconomico, ma sorge nel bel mezzo della città, mentre si potrebbe fare un «ribaltamento a mare» dello stesso che lascerebbe libere alcune aree cittadine.

ANTONINI. Come nel caso della Manifattura tabacchi a Palermo.

GARRAFFA (PD). La domanda che avevo fatto riguardava proprio il Prusst della Manifattura tabacchi.

ANTONINI. Ma è fuori dal perimetro del cantiere.

GARRAFFA (PD). No, è accanto ed in ogni caso il progetto prevede anche un pezzo di mare.

*BONO.* Senatore Garraffa, capisco che ognuno a livello locale ha i propri interlocutori ai quali deve dare delle risposte, ma voglio chiarire che cosa è accaduto a Palermo nell'area del cantiere navale e dell'ex Manifattura tabacchi. Per completare un certo disegno c'era il bisogno di utilizzare un nostro spazio, peraltro da noi mai utilizzato: abbiamo dunque ceduto l'area, ottenendo come contropartita la ricostruzione di un magazzino che era cadente. Il vero problema, senatore Garraffa, sta nel fatto che lì c'è un campo sportivo e, dal momento che il campo doveva essere inglobato nelle nuove opere, non si vuole cedere l'area; credo però che da parte di qualcuno, tra cui lo stesso Comune, sia stata manifestata la disponibilità a cedere un altro terreno su cui realizzare il campo sportivo. Non voglio certo banalizzare la situazione, ma posso dire che quell'operazione non è sicuramente nostra, perché non ci guadagniamo niente. Noi non facciamo operazioni immobiliari: tant'è che anche a Genova non ho voluto fare io l'operazione e ho preferito lasciarla fare all'azionista. Posso però assicurare che la questione non c'entra niente con il cantiere: quello che lamentiamo riguarda piuttosto la situazione dei bacini, che certamente non possiamo costruire a nostre spese, anche se spendiamo un sacco di soldi per mantenerli. Da otto anni attendiamo la realizzazione di un bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate, ma nulla è stato fatto, mentre i bacini più piccoli stanno collassando.

Al momento, riusciamo a tamponare la situazione, ma se il cantiere di Castellammare di Stabia in futuro non potrà disporre di un bacino adeguato sarà chiaramente destinato a chiudere: forse non sarò io a farlo, perché magari per altri 10 anni riusciremo a tenerlo ancora aperto, ma all'undicesimo anno probabilmente chiuderà. Analoga considerazione vale per Palermo, così come per Sestri: in questo ultimo caso, ad esempio, se non si farà il «ribaltamento a mare» il cantiere è destinato a chiudere, perché non è possibile mantenere aperto un cantiere attraversato da una ferrovia.

Per quanto riguarda le prospettive future, abbiamo battagliato con la Tirrenia per ottenere la commessa della Ignazio Florio contro un cantiere croato. Naturalmente, in Croazia, il costo della manodopera è più basso che in Italia. Quindi, possiamo permetterci di agire in questo modo per dare lavoro, ma dobbiamo essere in grado di sostenere anche la competizione con un cantiere croato.

*GARRAFFA (PD).* È però paradossale che Tirrenia, che non è un'azienda privata ma pubblica, per questa commessa si sia rivolta prima alla Croazia.

*BONO.* Lo comprendo bene, senatore Garraffa, ma ogni azienda ha il proprio bilancio.

*PRESIDENTE.* Ringraziamo il dottor Bono, perché ci ha dato la possibilità di verificare alcuni importanti aspetti sui quali poter eventualmente discutere in questa sede, anche alla luce delle sollecitazioni avanzate dal

vice presidente Garraffa e dalla senatrice Armato alle quali si sono poi aggiunte una serie di altre rilevanti considerazioni.

In qualità di Presidente di questa Commissione, è mia intenzione inviare al ministro Scajola una lettera nella quale riassumeremo tutte le posizioni espresse in questa sede e chiederemo al Governo cosa sia possibile e necessario fare, dal momento che la soluzione del problema dei bacini appare fondamentale. Il tema, infatti, coinvolge le Regioni in quanto tali, ma anche il Ministero dal momento che le *Authorities* sono nominate, d'intesa con le Regioni, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Vi è dunque un coinvolgimento complessivo e, pertanto, sarà mia cura inviare questa lettera al Ministero per indicare a ciascuno di noi e ai Gruppi parlamentari il ruolo da svolgere.

Ringrazio ancora i rappresentanti di Fincantieri per la loro partecipazione a questa seduta e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16.*