Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 2

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

11ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavoro, previdenza sociale)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE CONSEGUENZE OCCUPAZIONALI DERIVANTI DAGLI EFFETTI DELLA CRISI ECONOMICO-FINANZIARIA

235ª seduta: martedì 12 luglio 2011

Presidenza del presidente GIULIANO
indi del vice presidente TREU

IC 1228
TIPOGRAFIA DEL SENATO (108)

I N D I C E

Audizione di rappresentanti di Fincantieri

PRESIDENTE:
* – GIULIANO . . . . . *Pag.* 3, 4, 7 e *passim*
* BLAZINA *(PD)* 8
* CASTRO *(PdL)* 8
NEROZZI *(PD)* . . . . . 7, 11, 13 e *passim*
PASSONI *(PD)* . . . . . 9, 11, 15 e *passim*
ROILO *(PD)* 18, 19
* SPADONI URBANI *(PdL)* 18
* TREU *(PD)* 7
ZANOLETTI *(PdL)* 8
ANTONINI . . . . . *Pag.* 13, 14, 20
BONO . . . . . 3, 4, 10 e *passim*

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: Coesione Nazionale-Io Sud: CN-Io Sud; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo (ApI-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in rappresentanza della Fincantieri, il dottor Giuseppe Bono, amministratore delegato, il dottor Corrado Antonini, presidente, il dottor Marcello Sorrentino, direttore relazioni industriali, e il dottor Antonio Autorino, responsabile ufficio stampa.

Presidenza del presidente GIULIANO

I lavori hanno inizio alle ore 15,25.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Fincantieri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle conseguenze occupazionali derivanti dagli effetti della crisi economico-finanziaria, sospesa nella seduta del 28 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e della trasmissione radiofonica 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.

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti di Fincantieri, che ringrazio per la loro partecipazione.

Lascio subito la parola al dottor Bono.

BONO. Signor Presidente, nel preannunciare che lasceremo un documento agli atti della Commissione, desidero ringraziarvi, perché dopo le vicissitudini di cui la stampa ha parlato abbondantemente, è la prima iniziativa parlamentare che ci riguarda e che quindi ci dà la possibilità di illustrare la situazione di Fincantieri e del settore in generale. Riteniamo infatti che, se l'attività della Fincantieri non viene correttamente inserita nel più ampio settore della cantieristica, il quadro non possa essere percepito nella sua interezza e che quindi rischi di apparire falsato.

Prima della crisi, la cantieristica – ovvero tutte le costruzioni navali – nel mondo marciava a ritmi eccezionali. Dal 2008 ad oggi la caduta della domanda si è posizionata intorno al 50 per cento e ha avuto forti ricadute in tutti i Paesi in cui la cantieristica si è sviluppata in questi anni, quindi sia in Estremo Oriente, dove già da vent'anni si è trasferita la costruzione

di navi a più basso valore aggiunto, sia in Europa, dove erano rimaste delle nicchie (Italia, Francia, Finlandia e Germania), soprattutto nel campo delle navi da crociera e dei traghetti di dimensione più elevata, dove c'è una componente crocieristica importante.

Il mercato delle crociere ha avuto una caduta della domanda ancora maggiore, considerato che dalla richiesta di sedici navi che abbiamo ricevuto nel 2007-2008, siamo passati ad una richiesta di 5 navi in tre anni. Quest'anno c'è stata una ripresa della domanda, ma veniamo da anni in cui la richiesta si è limitata a una o due navi. Per il futuro si prevede che la domanda sarà di sei navi. Fincantieri è *leader* mondiale in questo settore e copre il 50 per cento del mercato, eppure ipotizziamo di riuscire ad acquisire la commessa di tre navi.

Fino al 2008 non abbiamo subito riduzioni di personale e abbiamo rimpiazzato il *turnover* immettendo personale giovane, tant'è che dal 2002 al 2007 abbiamo assunto circa 600 giovani laureati. Dal 2008, all'insorgere della crisi, abbiamo bloccato il *turnover*, riducendo il personale di circa il 9 per cento, laddove in Europa invece la fuoriuscita ha riguardato circa 50.000 persone.

Come abbiamo sopperito alla caduta della domanda, alla diminuzione delle commesse? Ebbene, fino al 2008-2009 avevamo il vantaggio di un portafogli ordini molto consistente, successivamente abbiamo fatto ricorso alla cassa integrazione.

PRESIDENTE. Di che forza lavoro si sta parlando?

BONO. Di circa 8.300 lavoratori direttamente assunti da Fincantieri, laddove normalmente l'indotto vale altre 5-6 volte quella cifra. La cantieristica infatti è un'attività che necessita di un gran numero di occupati e questo vale nelle zone meno sfortunate del Paese, come il Nord-Est (Venezia o Monfalcone), quanto a Castellammare di Stabia o in altre zone, anche perché in quelle aree ci sono gli stabilimenti più grandi che occupano un maggior numero di lavoratori. Tanto per fare un esempio, a Monfalcone nell'ultimo periodo circa 700 immigrati sono tornati nei loro Paesi d'origine, perché non avevamo più possibilità di lavorare nell'indotto.

Al momento abbiamo circa 2.000 persone in cassa integrazione. C'è un accordo con il sindacato per arrivare ad un massimo, entro la fine del 2012, di circa 2.900-3.000 persone. Si tratta di circa il 25 per cento della forza lavoro: questa sul piano occupazionale è l'entità della crisi che sta vivendo Fincantieri. Nel contempo, il numero di ore lavorate nel 2014 si riduce da tredici a nove milioni.

Con quel che abbiamo in mano oggi e alcuni ordini che pensiamo di perfezionare, riteniamo di poter essere coperti fino al 2014. Eventuali ulteriori ordini nel 2011-2012, non impatteranno prima del 2014, ma solo negli anni successivi. Il nostro è quindi un problema immediato. Quello che abbiamo accumulato e che stiamo accumulando ci serve per dare lavoro al personale sopra menzionato.

Poi c'è il futuro, che però potremo valutare solo nei prossimi anni. Certo, stante l'attuale situazione, non siamo ottimisti. Occorre considerare che una nave da crociera vale mediamente più di 500 milioni di euro e, in questo momento, soprattutto la garanzia del credito all'esportazione è un elemento fondamentale. In un momento di scarsa liquidità sul mercato i tassi di interesse tendono a salire; se non c'è questa garanzia l'armatore, le società (seppur grandi) non sono portati ad investire.

Si pensi che il differenziale tra tassi di interesse nazionali (penso, ad esempio, a paesi come la Germania e la Francia), già consistente nel passato, è in aumento e si riflette anche sui premi che le agenzie di credito all'esportazione nazionali (la SACE per l'Italia, la Euler Hermes per la Germania e la COFACE per la Francia) riconoscono ai clienti. Ebbene, di tale differenziale si fa carico la Fincantieri perché è fuori luogo che ricada sul cliente, anche in considerazione del fatto che un punto di premio, calcolato su certe somme per la durata di 12 anni (cioè per la durata del mutuo) ha un valore di circa 30 milioni di euro. Quindi, teoricamente una nave anziché costare 500 milioni di euro verrebbe a costare 530 milioni di euro. Ho fatto questa considerazione per dare un'idea delle difficoltà che si incontrano nel mercato nel quale ci troviamo ad operare. Ovviamente, le crisi poi esasperano le situazioni di debolezza impiantistica ed infrastrutturale. Pensate che per il settore mercantile abbiamo sei cantieri in Italia, mentre in Francia ve n'è uno, come pure in Germania ed in Finlandia, mentre negli altri Paesi europei non ve ne sono affatto. Questo vuol dire che in un solo grande cantiere si possono concentrare più comparti (quello strutturale, quello ingegneristico ed altri) che nel nostro Paese sono invece dislocati in diverse aree.

Inoltre, alcuni di questi sei cantieri presentano dei problemi infrastrutturali. Per esempio, lo stabilimento di Castellammare non è dotato di un bacino di costruzione (utilizzato oggi in tutto il mondo) ma di uno scalo e ciò comporta delle naturali diseconomie oltre ad una limitazione, in termini di dimensioni, delle navi che si possono realizzare.

A Sestri, invece, vi è un cantiere diviso sostanzialmente in due parti: la parte a monte, in cui sono ubicate le officine, e la parte a mare – in cui sono collocati i bacini – che è peraltro attraversata dalla ferrovia Roma-Parigi. Ovviamente in periodi come quello che stiamo vivendo queste difficoltà, queste deficienze infrastrutturali emergono in termini ancora più drammatici.

Il nostro obiettivo è sempre stato ed è tuttora quello di salvaguardare la cantieristica italiana, ma la domanda che spesso ci viene rivolta e che noi stessi ci poniamo all'interno dell'azienda è a quali condizioni questo possa verificarsi. Ebbene, le condizioni passano sicuramente attraverso un riallineamento ed un adeguamento della capacità produttiva al mercato e un efficientamento dell'azienda. Credo di non svelare alla Commissione niente di misterioso se segnalo che negli ultimi anni, negli ultimi decenni la produttività, per una serie di motivi riconducibili in parte alle infrastrutture e più in generale al rapporto che si è venuto configurando all'interno

delle aziende, non è delle migliori nel mondo. Quindi, il nostro obiettivo è quello di compiere uno sforzo anche in questo senso.

Non vorremmo licenziare nessuno, questo è il nostro obiettivo. Vorremmo ricorrere a tutti gli ammortizzatori sociali e raggiungere un accordo sulla mobilità interna affinché si possa cambiare il *mix* delle professionalità ed al contempo efficientare il sistema. Spesso viene ricordato che – e lo voglio fare anche oggi perché mi sembra dovuto – bisogna spingere sull'innovazione e sulla ricerca rispetto alla quale pensiamo che anche il Governo dovrebbe compiere uno sforzo, come avviene in tutti gli altri Paesi.

Nei casi in cui dovessero risultare ulteriori eccedenze, a parte la disponibilità ad utilizzare al massimo la mobilità interna, noi pensiamo che si possano anche avviare delle iniziative e dei progetti alternativi per consentire di operare una riorganizzazione dell'azienda con prospettive future, secondo noi interessanti almeno per i prossimi 15 anni, senza operare alcuna «macelleria sociale» – come si è soliti dire – ma ricorrendo a tutti gli strumenti di cui disponiamo. Naturalmente tutto ciò richiede una grande coesione fra tutti gli attori che interagiscono con noi, quindi da un lato i fornitori, che noi dobbiamo salvaguardare entro certi limiti altrimenti non riusciremo a realizzare navi in futuro, dall'altro i sindacati, le istituzioni locali ed il Governo.

Si prospetta un periodo di lavoro duro, soprattutto se si considera che noi già operavamo in un mercato di nicchia. Operare in un mercato ristretto, come si sa, da un certo punto di vista dà soddisfazione, ma al contempo rende deboli perché si è quasi obbligati a quel tipo di produzione. Siamo però fiduciosi che ciò che abbiamo ottenuto in tutti questi anni, se gestito bene, possa consentire al settore cantieristico italiano, che in alcuni Paesi è completamente scomparso (per esempio, in Inghilterra sono rimasti solo piccoli cantieri che realizzano navi di piccole dimensioni), di sopravvivere.

Non siamo più un'azienda assistita. Occorre infatti considerare che fino al 2000 la cantieristica europea godeva di contributi che si aggiravano intorno al 9, 10 per cento del valore del prodotto. Negli ultimi anni abbiamo invece dovuto fare a meno di quei contributi. In aggiunta, come forse qualcuno di voi ricorderà, dopo l'introduzione dell'euro vi fu un periodo in cui l'euro aveva un valore di gran lunga inferiore al dollaro. Dal momento che molti dei prodotti che produciamo vengono pagati in dollari, immaginate che cosa possa aver comportato l'inversione di tendenza e quali allo stato siano le condizioni competitive rispetto alla Cina e alla Corea le cui monete – come riferiscono dagli Stati Uniti – sono sottovalutate rispetto al dollaro. Solo per una questione di cambio di valuta un americano che acquista una nave da crociera invece di spendere 500 milioni di dollari, ne spende 700. Ho portato questo esempio, per sottolineare il fatto che quella che ci apprestiamo a compiere è una sfida non facile e rispetto ad essa – lo dico in questa sede perché conosco la sensibilità dei membri di questa Commissione rispetto a tale questione – auspichiamo vi sia un apporto razionale di tutti perché ne va della sopravvivenza futura

non solo della Fincantieri, ma della cantieristica italiana che è ancora un settore industriale importante.

Noi pensiamo di avere tutte le capacità e le professionalità necessarie per raggiungere questo obiettivo. Siamo pertanto chiamati ad effettuare quello sforzo in più che si richiede nei momenti di crisi.

Credo con ciò di aver fornito un quadro completo della situazione. Sono comunque a disposizione per le domande che vorrete rivolgermi.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bono per la sua relazione e lascio la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

TREU *(PD)*. La ringrazio per la puntuale illustrazione.

La Commissione anche in altre occasioni ha dato dimostrazione di essere impegnata su temi di questo genere, nello specifico per il sostegno di un settore industriale così importante come la cantieristica. Alcuni commissari rivolgono un'attenzione particolare a questo problema anche per ragioni territoriali, fermo restando che si tratta di una questione di rilievo nazionale.

Vorrei rivolgerle due domande. Lei, dottor Bono, ci ha parlato dell'impegno dell'azienda a non licenziare e per la mobilità interna. Vorremmo avere qualche chiarimento in ordine al destino dei siti che ospitano i cantieri, in particolare mi riferisco alla questione, emersa qualche tempo fa, che riguarda il cantiere di Castellammare.

Voi avete un prodotto obbligato, però c'è stato un accenno ad una forma di *outplacement*, di differenziazione al margine di qualche attività. Può essere più preciso al riguardo?

Infine, l'auspicio è che possano essere effettuati anche interventi di sostegno; ma in un momento come quello attuale né maggioranza né opposizione sono nelle condizioni di fare promesse in tal senso.

NEROZZI *(PD)*. Faccio riferimento alle considerazioni del senatore Treu. Quanto ai siti, c'è stato un taglio sul fronte tirrenico molto pesante, che non ha riguardato solo Castellammare; inoltre, visto che negli anni la produzione dei traghetti è stata spostata da Messina in Liguria, vorremmo conoscere al riguardo il vostro piano.

Questo è un capitolo che lei, giustamente, non ha affrontato, visto che non era oggetto dell'audizione, ma desidereremmo comunque avere qualche precisazione sulle eventuali sinergie con i siti destinati alla produzione militare. È infatti evidente che se le ristrutturazioni avvengono, su entrambi i versanti, o tutte in un settore e in un luogo, si hanno effetti diversi. Pertanto pur trattandosi di ambiti che hanno storie e strutture diverse, sarebbe interessante poter avere un quadro generale. Anche quella piccola produzione di pregio e, in prospettiva, di un certo valore, come si colloca all'interno del progetto da lei delineato? La crisi economica investe l'insieme del Paese, quindi ci vuole un programmazione che abbia un suo senso.

Immaginate ad esempio di decentrare la produzione in altri Paesi europei?

C'è poi una considerazione che si ricollega a quanto diceva il senatore Treu, rispetto alla quale vorrei un suo chiarimento pur nella consapevolezza che non sarà lei a decidere su tale questione. La cantieristica, per varie ragioni, anche per la qualità della produzione, è un settore strategico, quindi nella politica industriale di un Governo, che però allo stato non c'è, dovrebbe ricevere, come accade in altri Paesi europei – non più forti, ma simili al nostro – interventi e investimenti rilevanti. Quale è la sua opinione in proposito?

BLAZINA *(PD)*. Signor Presidente, anche per ragioni di provenienza geografica sono anch'io molto interessata alle questioni oggi in discussione.

Ringrazio per l'esposizione il dottor Bono al quale vorrei rivolgere alcune domande.

Penso che la cantieristica sia un settore importante anche per quel *made in Italy* così diffuso nel mondo. Solo dieci giorni fa abbiamo avuto modo di vederne un risultato eccellente, mi riferisco alla nuova nave «Favolosa», realizzata a Trieste.

Come lei ha già detto, il Nord-Est e, in particolare, la regione Friuli Venezia Giulia, non dovrebbero essere toccati direttamente dal ridimensionamento della Fincantieri, anche se a Monfalcone ci sono delle criticità. Può fornire delle informazioni un po' più precise su questo versante?

Mi interesserebbe inoltre conoscere la percentuale dei lavoratori immigrati, sia nell'ambito dei dipendenti della Fincantieri, sia nell'indotto, al fine di capire quali ripercussioni si avranno rispetto alla CIG e ad eventuali esuberi.

Ci sono state alcune polemiche, proprio nella nostra regione, rispetto ad alcune prese di posizione e dichiarazioni secondo le quali il calo della produttività sarebbe causato soprattutto dall'assenteismo. Vorrei pertanto sapere quale sia lo stato attuale delle cose e quale il rapporto con le organizzazioni sindacali?

ZANOLETTI *(PdL)*. Dottor Bono, nel corso del suo intervento lei ha parlato della produttività del nostro Paese definendola come «non delle migliori». Credo sia importante avere qualche dato ulteriore al riguardo, anche ai fini di una comparazione con altre realtà nostre concorrenti, utile ad impostare una riorganizzazione generale del settore, del tutto indispensabile, anche al di là dei provvedimenti contingenti come quelli a difesa dell'occupazione sui quali tutti conveniamo.

CASTRO *(PdL)*. Dottor Bono, mi pare che lei abbia colto con grande lucidità come questa audizione in Senato possa costituire una occasione per riannodare fili che, in maniera persino violenta, si sono spezzati dopo la presentazione del vostro piano, dimostrando una lacerazione istituzionale che è stata il segnale di una preoccupante debolezza del com-

plessivo sistema di governo della vicenda ed in tal senso apprezzo la sincerità e la trasparenza con la quale lei ha voluto porsi in questa sede. Questo mi autorizza a rivolgerle delle domande magari un po' dirette e per questo faccio affidamento alla sua cortesia e alla sua benevolenza.

Lei, dottor Bono, è a capo di una azienda *leader* a livello internazionale, con una quota di mercato quasi dominante. La sensazione che molti analisti hanno avuto esaminando il vostro piano è quella di una crisi, certo profonda e protratta nel tempo, ma congiunturale, quindi dovuta a carenza di domanda. Rispetto a questo dato e considerata la forza del vostro posizionamento, la vostra strategia è apparsa troppo difensiva. Alla luce di quanto detto, come risponderebbe a chi la accusasse di aver presentato un piano che presenta una scansione quasi timida stante la posizione di *leader* della vostra azienda? Quale è il delta in termini economici tra un'azione di ridimensionamento della forza lavoro, ed una di conservazione, ottenuta incorporando una quota anche cospicua di mantenimento della forza lavoro all'interno del sistema a tutela della coesione sociale? Tra il piano A e il piano B quale è la differenza quantitativa in gioco? Ai fini di comprendere quale sia sul piano sociale la soluzione migliore o peggiore, sarebbe infatti importante capire quali potrebbero essere i risultati anche in termini economici.

Altro dubbio. Il piano sociale che viene presentato in questa ipotesi sembra non essere compiutamente in grado di farsi carico di quel moltiplicatore 5 dato dall'indotto. Cioè, per un'azienda come Fincantieri è, probabilmente, relativamente facile realizzare un efficace *social plan* costruito sull'*outplacement* (tutti meccanismi che accordi anche recenti hanno, tra l'altro, portato a nuovo vigore nel nostro Paese e in altre esperienze). Per cui la vera domanda è: come è governabile dal vostro processo organizzativo il piano sociale delle realtà dell'indotto? E nel vostro piano industriale a quanto ammonta lo *squeezing* di costo che, in termini di razionalizzazione, avete immaginato di scaricare sull'indotto?

PASSONI *(PD)*. Innanzitutto, ringrazio il dottor Bono per la chiara esposizione. Lei ha colto l'importanza dell'odierna audizione – che giunge a seguito di vicende complesse – mi riferisco soprattutto alla parte conclusiva del suo intervento laddove ha richiamato la necessità di costruire un clima con le forze sociali e i sindacati in grado di affrontare con una certa dose di cooperazione una crisi che è sotto gli occhi di tutti.

Io però vorrei chiederle come e perché si è arrivati ad una drammatizzazione e ad un modo, a mio giudizio, maldestro di porre il problema, cosa che ha creato a voi un danno d'immagine clamoroso, considerato che il gruppo dirigente di Fincantieri è storicamente molto importante e qualificato sia in Italia che nel mondo. Ciò, dunque, vi ha creato un danno, ma ha soprattutto messo in grave allarme popolazioni, lavoratori e territori, tanto è vero che siete stati costretti a tornare sui vostri passi e a muovervi diversamente. Ritengo pertanto che sia opportuno recuperare questo danno d'immagine e in tal senso quanto avete oggi affermato su questo versante è importante; inoltre, dal momento che la vostra realtà rappre-

senta un pezzo di storia che non si cancella con un colpo di spugna e proprio al fine di creare o ricreare le condizioni di collaborazione, che reputo necessarie, le chiedo se può e se vuole chiarire a questa Commissione le ragioni che hanno determinato il modo maldestro con cui all'inizio di questa vicenda è stato posto il problema oggettivo della crisi della cantieristica del nostro Paese.

PRESIDENTE. Visto che il campo delle domande è stato arato in maniera così approfondita dai colleghi che mi hanno preceduto le chiedo soltanto di integrare il quadro delineato con qualche altro dato che può risultare interessante.

Lei nel corso del suo intervento ha parlato di una forza lavoro addetta al settore pari a 8.300 dipendenti con un indotto moltiplicato per cinque o per sei, per un totale di circa 40.000 occupati.

Il riflesso della crisi di Fincantieri sull'indotto in che percentuale insiste? E rispetto alla disoccupazione si registra una percentuale omologa o un aumento esponenziale?

Ricollegandomi poi all'ultima domanda avanzata dal senatore Passoni e con particolare riferimento al criterio della territorialità che è stato evocato vorrei rivolgerle una domanda riguardo il cantiere di Castellamare.

In tal caso c'è stata una confusione, una drammatizzazione forse eccessiva, poi fortunatamente rientrata in maniera rapida, che ha creato tuttavia sia a livello nazionale che internazionale, ma in particolar modo regionale (soprattutto in una regione come la Campania già lacerata da tante criticità) un ulteriore problema. Lei, dottor Bono, ha fatto un vago accenno alle commesse cosiddette private, mi riferisco in particolar modo ai mega yacht, ma anche alle commesse militari rispetto alle quali non mi pare lei abbia fornito dei dati, che rivestono un'importanza particolare nel settore della cantieristica.

Al di là della crisi dei mercati del 2008, ritiene necessario svolgere una riflessione critica sulla organizzazione interna, sulla conduzione della Fincantieri? Vi è stata una congiunzione sfavorevole di fattori (crisi del mercato e crisi aziendale) in ordine alla pluralità dei cantieri? Vi è consapevolezza da parte della classe dirigente di non aver saputo affrontare o prevedere in maniera tempestiva, nei limiti delle possibilità, determinate situazioni? E lei ritiene realistici, effettivi e possibili gli interventi che sono stati programmati e che fanno parte del piano cui lei ha fatto riferimento?

BONO. Sono piacevolmente impressionato dalle domande poiché non mi capita spesso di avere degli interlocutori che mi inducono a tale profondità di ragionamento.

Quanto alla questione dei siti mi limito a precisare che i lavoratori del cantiere di Ancona in questo momento sono quasi tutti in cassa integrazione.

Mi permetto di sottolineare che il comunicato cui è stato accennato si riferisce al cantiere di Ancona definendolo l'«Arsenale», ma vorrei far os-

servare che quel cantiere è stato un arsenale durante lo Stato pontificio. Quando parliamo dei siti ci riferiamo a «*piezz'e core*» come dicono a Napoli. Castellammare era un arsenale, così come Palermo lo fu del Regno delle due Sicilie e questo nei territori lo sentono ancora.

Se oggi, nel 2011, la rappresentanza sindacale unitaria (RSU) cui partecipano CGIL, FIOM o FIM e UIL di Ancona si riferisce al cantiere della Fincantieri di Ancona definendolo «Arsenale» potete immaginare che problemi abbiamo nel considerare la Fincantieri come una azienda unica, dato che ognuno dei diversi siti si sente «la Fincantieri».

Viviamo un momento in cui il Paese, l'economia, la finanza vivono una realtà che è quella che conosciamo – possiamo prenderne atto o far finta di niente – e il fatto che la cantieristica sia un settore particolare non è una novità. Posso dire però di aver anticipato la crisi, dato che nel 2006 presentai un piano per quotare Fincantieri, per raccogliere sul mercato un bel po' di soldi e per compiere delle scelte, delocalizzando in parte non le lavorazioni che eseguivamo noi, ma l'eventuale diversificazione che si poteva realizzare su un mercato (che ora non è per noi) quale quello dell'*offshore*. Tutto ciò mi è stato però impedito dal Governo di centro-sinistra all'epoca in carica. Questo per dire che non fa differenza se c'è un Governo di centro-destra o di centro-sinistra al potere, tant'è che noi incontriamo problemi nel sito di Castellammare, dove sono in carica un sindaco e una giunta regionale di centro-destra, e a Sestri, dove sindaco e giunta regionale sono di centro-sinistra.

NEROZZI *(PD)*. Però in Liguria non c'erano quattro arsenali. Bisogna tornare agli etruschi per trovare...

BONO. Risponderò anche a questo. Ho affrontato la questione prendendola un po' alla lontana in ciò indotto da quanto è stato detto a proposito del «modo maldestro» che avrebbe caratterizzato la presentazione del nostro piano.

Quando si presenta un piano di ristrutturazione o di riorganizzazione si è sempre maldestri, perché si è consapevoli di urtare delle sensibilità. Certamente il clima era diverso quando avevamo molte commesse e davamo lavoro! Paolo D'Amico, presidente di Confitarma, ha dichiarato pubblicamente che costruire le navi a Castellammare è come camminare sull'acqua. Noi le abbiamo costruite e intendiamo continuare a costruirle, tant'è vero che a settembre inizieremo la costruzione di due pattugliatori.

Detto questo, se non si parte dall'assunto che in un periodo di crisi tutte le deficienze vengono esaltate, non si fa onore alla verità. Peraltro, caro senatore Passoni, la ringrazio delle buone parole che ha speso nei confronti del *management* di Fincantieri, che tutto si può dire tranne che sia sprovveduto ...

PASSONI *(PD)*. Non ho usato questo termine. Ho detto «maldestro».

BONO. Siamo grandi e vaccinati per capire che, prima che ci fosse l'annuncio ufficiale sulla nostra situazione, il Paese ne era già il corrente e ciò vale sia per gli interessati, sia per i non addetti ai lavori e questo perché le informazioni erano state fornite nelle dovute forme e sedi.

Dei siti che cosa potrei dire? Sono tutti *«piezz'e core»*. Sono arsenali. Il problema però è quello che il Paese e la Fincantieri possono fare. Come già sottolineato la scarsità della domanda prevista per i prossimi anni ci pone problemi di copertura. Ho anche dichiarato che questi problemi intendiamo risolverli evitando i licenziamenti e senza ricorrere a misure traumatiche – poi risponderò anche al senatore Castro sui costi – certo è che però qualcosa dobbiamo fare! Se tutti quanti ci trinceriamo in difesa, a mio avviso la situazione diventa ingestibile, anche perché quando non c'è domanda di navi, c'è la cassa integrazione ed nel cantiere di Castellammare gli operai sono in cassa integrazione da due anni, e ci stiamo avvalendo della proroga della cassa integrazione in deroga decisa dal Governo. Allora se non si pensa preventivamente a mettere in piazza i problemi, fatalmente quelle casse integrazioni finiscono per trasformarsi in mobilità e licenziamenti.

Il senatore Castro è mio maestro in questo campo ...

PRESIDENTE. È maestro in licenziamenti?

BONO. Beh, quando è stato necessario ha fatto degli accordi che noi ancora studiamo, nel senso che ci facciamo partecipi di tutte le innovazioni che vengono poste in atto. L'accordo cui faccio riferimento fu innovativo. Aggiungo che di recente la Zanussi, unitariamente alle tre confederazioni, è pervenuta ad un accordo che stabilisce anche la chiusura di alcuni siti, ma non prevede licenziamenti, ma l'utilizzo di tutti gli ammortizzatori. Ciò sta a dimostrare che non stiamo dicendo nulla di strano.

Bisogna guardare in prospettiva, evitando di rivolgersi tutti al Governo, anche perché scaricare sull'Esecutivo queste situazioni è la cosa più facile del mondo e questo vale sia per il Governo di centro-destra attualmente in carica, sia per un eventuale futuro Governo di centro-sinistra.

Tengo a ribadire che la nostra non è un'azienda assistita. Nel 2010 da parte del Governo abbiamo avuto 145 milioni di euro per la realizzazione – peraltro ancora all'inizio – di alcuni sottomarini e, soprattutto, delle fregate FREMM. Non abbiamo ricevuto fondi per la ricerca, nemmeno per quella ricerca che su impulso della Commissione europea era stato stabilito potesse essere finanziata, sulla base di un progetto denominato «LeaderSHIP 2015», per rafforzare la nostra competitività nei confronti della concorrenza coreana. In questo quadro era stato previsto un contributo del 20 per cento dei costi di ricerca a carico dei Governi, contributo che abbiamo ricevuto solo per tre anni, diversamente dai nostri concorrenti che invece hanno continuato a riceverlo. Al nostro Presidente che si reca in continuazione a Bruxelles per ottenere questi contributi ho detto di non andare più, perché il danno è doppio, visto che noi non riceviamo quel contributo e nostri concorrenti sì!

ANTONINI. È difficile boicottare una misura europea che ha senso e significato.

BONO. Ci dobbiamo fare carico dei problemi del Paese.

Per quanto riguarda il settore militare che insiste su due cantieri, uno in provincia di Genova (Sestri Levante, frazione Riva Trigoso) e uno in provincia di La Spezia (Muggiano), segnalo che riceviamo dal Paese richieste per circa il 40 per cento delle nostre potenzialità. Ci siamo pertanto rivolti al mercato estero e abbiamo introdotto la nuova lavorazione dei cosiddetti «*mega-yacht*», che purtroppo è stata successivamente anch'essa toccata dalla crisi (due ordini sono stati cancellati) e quindi il settore non gode di grande salute.

ANTONINI. Tengo a precisare che i 145 milioni di contributi di cui parlava il collega corrispondono al prezzo delle nostre navi, non si tratta quindi di aiuti...

Presidenza del vice presidente TREU

BONO. Certamente. Noi non riceviamo alcun aiuto.

Il settore militare storicamente insiste sui già citati due cantieri che distano tra loro circa 50 chilometri. Nel tempo nessuno, compreso il sottoscritto, ha pensato – anche perché i due cantieri venivano da proprietà diverse – che mantenere due strutture simili non fosse opportuno. Il nostro obiettivo, in una situazione di mercato di questo tipo, è quindi quello di intervenire. Quanto alla possibilità di vendere il nostro prodotto all'estero va detto che qualche commessa l'abbiamo, il problema però è che generalmente i Paesi che comprano navi sono sul mare e chiedono di andarle a costruire sul posto, a differenza di altri Paesi, come gli Emirati Arabi che non hanno questo interesse e le cui commesse vengono da noi realizzate in Italia. Torno però a ribadire che i grandi Paesi, anche se non hanno un cantieristica sviluppata, vogliono che le navi vengano realizzate sul loro territorio perché pagano ...

NEROZZI *(PD)*. La Romania è un grande Paese?

BONO. Questa è una bella domanda. Non so dirle se sia grande o piccolo, so però che su Romania e Bulgaria lavoriamo come minimo da sette anni, senza alcun risultato, anche perché si tratta di Paesi che non hanno risorse.

Vorrei però che ci si desse almeno credito da questo punto di vista, anche perché lavorando nella nostra azienda dalla mattina alla sera, conosciamo il settore.

ANTONINI. Sono in Fincantieri da cinquant'anni.

BONO. Ci siamo – come dicevo – rivolti al mercato all'estero. Per fortuna dagli Stati Uniti ci arriva un po' di linfa per sopperire dal punto di vista finanziario a quel che altrimenti sarebbe un problema ancor maggiore.

Stando ad alcune critiche che ci sono state rivolte il nostro piano non sarebbe aggressivo, laddove il piano è invece molto aggressivo! Aggiungo che se non avessimo immaginato per il futuro un mercato in ripresa, avremmo dovuto fare anche di più. Ho detto e spiegato prima che il nostro piano in questo momento si limita al 2014, visto che riteniamo che dopo quella data, effettuate le riduzioni che ci prefiggiamo, potremo sicuramente resistere.

Presidenza del presidente GIULIANO

(Segue BONO). Se poi non si faranno più le navi da crociera o i traghetti, valuteremo la situazione. Noi stiamo facendo dei prototipi per delle compagnie armatrici, rispetto ai quali abbiamo vinto una competizione all'ultimo sangue con i tedeschi.

Nel 2009 e 2010 abbiamo perso e di ciò non abbiamo nascosto niente, neanche le perdite. Fino al 2008 abbiamo guadagnato 420 milioni e pagato 340 milioni di tasse. Il nostro patrimonio ammontava al doppio del capitale. Negli anni 2009 e 2010 è stata erosa una parte di quelle risorse, ma ci sono ancora riserve per 300 milioni di euro. Non abbiamo neanche un debito. Abbiamo chiuso il 2010 con 100 milioni di euro di cassa ed a giugno chiuderemo con 270 milioni di cassa. Sfido chiunque a trovare un'altra azienda italiana con un bilancio in positivo. Sono tutte indebitate! Credo che la gestione di un'azienda si debba guardare con attenzione anche perché a «sbragare» ci vuole poco!

Quanto alla questione del piano, tengo a precisare che nasce dalla preoccupazione di dover iniziare a fare un certo ragionamento, soprattutto per dare una prospettiva al personale. Allo stato abbiamo circa 2000 lavoratori in cassa integrazione. Quando si annuncia la chiusura di stabilimenti non vuol dire che questi vengano chiusi materialmente con una chiave, anche perché avendo ancora dei lavori da realizzare la chiusura avverrà tra due o tre anni. I piani si predispongono per dare un'impostazione e per far sì che quando si giungerà alla reale chiusura, questa comporti il minore impatto possibile.

Contesto però un aspetto e cioè la convinzione che si possa mantenere l'apparato industriale del Paese così come è, perché a mio avviso ciò non sarà possibile. Per cui delle due l'una: o proviamo a reinserirci nei flussi del commercio internazionale per ottenere commesse, oppure,

se si vuole invece mantenere l'esistente si deve anche sapere che i rubinetti sono orami tutti chiusi. Noi dobbiamo pertanto difendere quella parte dell'esistente che risulta ancora difendibile.

PRESIDENTE. Con ciò intende dire che occorre pervenire ad una riduzione occupazionale?

BONO. Laddove è necessario, sì. Se si ha una cancrena o si guarisce, oppure questa si estende a tutto il corpo. Non c'è alternativa. Anche perché lo Stato non può commissionarci navi da crociera, traghetti, o navi militari.

Dieci anni fa la Marina ha impostato un programma di ammodernamento. Ma non credo che lo Stato italiano (in realtà, credo nessuno Stato al mondo, a parte gli Stati Uniti) possa far realizzare ogni tre o quattro anni una portaerei, dei sottomarini, delle fregate, dei pattugliatori e cose simili. Se lo vogliamo dire, facciamolo pure, posso assicurare però che personalmente mi scontro tutti i giorni con una realtà ben diversa!

Allora quale è la prospettiva, rivolgersi al Governo e aprire dei tavoli di confronto? Questo, tuttavia senatore Passoni, lo abbiamo già fatto! Nel corso del 2009 si sono susseguiti tavoli presso il Ministero dello sviluppo economico che a dicembre si sono conclusi.

PASSONI *(PD)*. All'epoca non c'era neanche il Ministro dello sviluppo economico!

BONO. Resta il fatto, però, che ogni fine mese dobbiamo pagare i fornitori, il personale e via dicendo!

PASSONI *(PD)*. Lo dicevo a conferma delle sue affermazioni.

BONO. Per quanto riguarda l'indotto va detto che questo è uno dei problemi principali, visto che noi con le sole nostre forze non riusciremmo mai a realizzare le navi; è quindi evidente che per noi l'indotto sia fondamentale e al riguardo mi ha fatto piacere che la senatrice Blazina si sia riferita ad un *made in Italy* non limitato all'abbigliamento, magari realizzato in Cina, ma inteso come «saper fare».

Da un lato non c'è dubbio che vi sia una contrazione anche per l'indotto ed al riguardo abbiamo effettuato delle sollecitazioni ed ottenuto che la cassa integrazione fosse estesa anche alle ditte collegate alle nostre produzioni per dare un sostegno sul piano sociale, dall'altro lato, però, bisogna tener presente che abbiamo vissuto un periodo di grande sviluppo in cui il livello della domanda era molto elevato. Di questo noi abbiamo approfittato per raggiungere e consolidare la posizione di *leadership* che oggi ci consente di guardare con più fiducia al futuro. In tale periodo però ci siamo trovati a «raccattare» un po' di tutto, laddove oggi stiamo invece operando una selezione dell'indotto.

Non va neanche dimenticata l'importanza dell'indotto del cantiere di Castellammare. Oggi molto dell'indotto di Castellammare sta lavorando al Nord, ma ci stiamo riferendo alla parte positiva di esso, laddove quello marginale deve trovare un'altra strada.

Al riguardo c'è, a mio avviso, un elemento importante che il senatore Castro ha sollevato quando ha chiesto che cosa succederebbe qualora il mercato dovesse riprendere. Ebbene, questo è il mio cruccio, senatore Castro che mi capita di manifestare spesso, anche oggi davanti alla vostra Commissione. La mia preoccupazione è che tra dieci anni in Italia non si realizzeranno più navi perché non avremo saldatori, né carpentieri, né ebanisti, o elettricisti perché i nostri ragazzi non vogliono fare mestieri di questo tipo, perché il mercato del lavoro è ingessato ed io non sono in grado di affermare a titolo di incentivo che un saldatore debba guadagnare 3.000, o 4.000 euro al mese, cioè tre o quattro volte ciò che guadagna un magazziniere. Questi sono i problemi.

A questi si aggiungono il problema dell'apprendistato e quello delle scuole tecniche. Il personale attualmente in servizio con queste qualifiche proviene dalle vecchie scuole – che ora non ci sono più – dove avevano imparato il mestiere. Ora si dice che bisogna addestrarli all'interno delle aziende, ma farlo è molto complicato perché ormai ci sono problemi di rapporti. All'interno dei nostri stabilimenti ci sono molti giovani che, naturalmente, hanno una mentalità diversa rispetto alla gente della mia generazione che considerava il posto di lavoro una conquista. Questo è un problema di cui la politica dovrebbe interessarsi, se vuole mantenere in vita le aziende. Peraltro, tornando alla questione della domanda, se i compratori tornassero a rivolgersi a noi è molto probabile che in Italia non si riuscirebbe a realizzare altre navi.

Quindi, per noi lo sforzo da compiere è ancora maggiore. Paradossalmente per un'altra azienda realizzare una ristrutturazione è molto più facile. Da noi è più complicato perché dobbiamo salvaguardare le professionalità, fare efficienza (e in tal senso mi riservo di rispondere al senatore Zanoletti), salvaguardare l'indotto di cui abbiamo bisogno e cercare di suddividere il lavoro tra l'indotto in modo che non ci siano ricadute.

Vi è poi il problema di cui tante volte si discute che è quello relativo agli arsenali. Comprendo la questione, ma se consideriamo tutti i cantieri come arsenali diventa poi difficile compiere passi in avanti nella riorganizzazione complessiva.

È stato posto inoltre il problema della produttività e dell'assenteismo. Personalmente potrei campare tranquillo per cento anni perché ritengo di aver fatto tante cose nella vita. Ammetto la dialettica con il sindacato, il confronto, persino lo scontro che ritengo fisiologico e legittimo, ma non capisco la politica. Quando faccio delle affermazioni mi risponde il sindacato ma dopo poco, a prescindere, rispondono anche il presidente della Regione e l'assessore.

È stato poi citato cantiere di Monfalcone, ma preferirei limitarmi a trattare questioni di carattere generale, per evitare di mettermi contro ora l'uno, ora l'altro.

Vi rivolgo una domanda a cui sovente pochi rispondono: sapete quali operai guadagnano di più al mondo? In genere si immagina che siano gli operai degli Stati Uniti o della Germania, invece no, si tratta dei coreani. Questi ultimi lavorano 2.300 ore l'anno. In Cina un lavoratore lavora 12 ore e 12 ore sta a casa. In Italia un metalmeccanico appena assunto ha diritto a 33 giorni di ferie, senza contare i sabati e le domeniche.

Mi è stato detto che negli Stati Uniti d'America non c'è il *welfare*, e che quindi non ci si può ammalare o infortunare. Può anche essere, però se non altro il lavoratore viene invogliato ad essere più virtuoso, a indossare il casco e gli scarponi, visto che da noi ogni infortunio è sempre colpa dell'azienda! Credo con ciò di averle risposto, senatore Zanoletti.

Nella mia analisi non voglio neanche considerare la produttività, ma il numero delle ore lavorate. Qualche giorno fa l'ufficio studi di Confindustria ha comunicato che i contratti del pubblico impiego stabiliscono un monte ore di lavoro all'anno pari a 1.435 (corrispondente a sei mesi) e che nel privato il monte ore è pari a 1.700 (corrispondente a otto mesi). Ebbene, in aggiunta a questo stato di cose, va considerato anche l'assenteismo! Questi sono i problemi che in una azienda *labour-intensive* come la Fincantieri sono importanti. Quando poi mi dicono che la produttività deve aumentare intervenendo sull'organizzazione, non mi oppongo, ma faccio presente che se avessimo la possibilità di mettere delle linee automatizzate ci troveremmo nelle condizioni di dover licenziare del personale.

L'industria è una fattore importante per questo Paese tenuto conto che comunque il 23 per cento del nostro reddito nazionale viene prodotto dall'industria manifatturiera. Eppure, a questo comparto dedichiamo tutti poca attenzione. Lavoro nell'industria del ferro da 48 anni e so che i nostri *competitor* sono, quando va bene, i tedeschi o i francesi, quando va male, i cinesi o i coreani.

Per non parlare poi dell'aumento dei prezzi delle materie prime!

Se ci si vuole rendere conto di ciò che occorre fare, bisogna riflettere, razionalmente. Noi la nostra parte nella vita l'abbiamo fatta. Abbiamo lottato duramente per i diritti quando c'era da lottare per questi. Oggi occorre forse lottare per dare un nuova configurazione alle opportunità dell'Italia di stare in un mercato, che comunque – ci piaccia o meno – è globale.

A me piacerebbe poter affrontare solo la situazione del cantiere di Castellammare, o solo quella di Sestri, ma se limito la mia visione solo al particolare potrei mettere a rischio l'assetto globale e sarebbe un peccato perché effettivamente Fincantieri è una delle poche aziende che fa innovazione e spinge gli altri a farla. Non bisogna infatti trascurare che i nostri fornitori dell'indotto sono di dimensioni medio-piccole, e quindi non hanno la capacità di fare innovazione. Noi abbiamo costruito quasi in ogni regione dei distretti industriali navalmeccanici, in cui i piccoli fornitori vengono tutorati da noi per fare ricerche di innovazione di prodotto che noi poi autorizziamo. Abbiamo operato anche in questo senso un'innovazione importante che non vogliamo perdere, perché è la nostra forza.

ANTONINI. Intervengo solo per ricordare al senatore Nerozzi che in Sicilia e nello specifico a Messina non operiamo noi, ma Colaninno. Aggiungo che in quel caso si tratta di aliscafi.

NEROZZI *(PD)*. Io comunque facevo riferimento ad un quadro di insieme, per quanto riguarda il settore militare e privato.

SPADONI URBANI *(PdL)*. Credo però che abbia sentito che problemi vive l'Italia! Bisognerebbe ascoltare attentamente!

PRESIDENTE. Le risposte del dottor Bono meriterebbero un ulteriore dibattito. Forse qualche domanda è stata persino un po' provocatoria.

BONO. Le domande che mi sono state rivolte mi hanno fatto un grande piacere.

ROILO *(PD)*. Signor Presidente, mi permetta una breve considerazione.

Facevo il sindacalista, diversamente dal collega Castro che all'epoca rappresentava la controparte. Ebbene, devo dire che se fossi un lavoratore, sentite le risposte del dottor Bono, sarei molto preoccupato ...

PRESIDENTE. Senatore Roilo, se ha domande da fare, le ponga pure; se deve invece svolgere delle considerazioni, la prego di rinviarle ad un'altra occasione.

ROILO *(PD)*. Mi accingo subito a porre la domanda.

Dottor Bono, prima l'azienda ha presentato un piano che prevedeva delle dismissioni e la chiusura di alcuni siti. Quel piano ha suscitato diverse reazioni, che sono state ricordate anche in questa occasione, ed il piano è stato di fatto ritirato. Però io non ho ancora capito allo stato quale sia il piano alternativo a quello che l'azienda è stata – giustamente dal mio punto di vista – costretta a ritirare.

Come dicevo prima, stando alle risposte dottor Bono, fossi un lavoratore sarei molto preoccupato, perché alla domanda del senatore Treu se la nuova prospettiva preveda garanzie per i siti produttivi che sono stati al centro della protesta, che hanno indotto l'azienda, più o meno saggiamente, anche se in ritardo, a ritirare il piano, la risposta è stata largamente evasiva. Non c'è stata una risposta minimamente soddisfacente anche per quanto riguarda il livello occupazionale. Anzi, abbiamo sentito esattamente dire che nei prossimi mesi si andrà ad un drastica riduzione dell'occupazione. Sostanzialmente, traduco io, se non ho inteso male, quei 2.000 dipendenti che sono oggi in cassa integrazione difficilmente potranno rientrare nella loro attività lavorativa.

Quello che in sostanza vorrei sapere è se ritirato il piano precedente, allo stato esista un piano alternativo serio e credibile. Forse l'azienda lo sta ancora studiando, ma se è così lo si dica, perché le risposte che

oggi ci sono state fornite non risolvono i problemi che si ponevano con il piano che è stato ritirato.

BONO. Mi trovo sempre in difficoltà ad affrontare certe dialettiche. Occorre infatti mettersi d'accordo, ma non sulla parte finale della questione, perché è evidente che ciascuno voglia la moglie bella, fedele e ricca, ma su quella iniziale e quindi domandarci se noi siamo belli, fedeli e ricchi! Per farlo, però occorre partire dal fatto che si è in presenza di una crisi della domanda, perché se non si parte da certi presupposti non si va da nessuna parte. Lei, senatore Roilo, ha preso per buono quello che ho detto, oppure contesta il fatto che ci sia una crisi della domanda? *(Commenti del senatore Passoni).*

ROILO *(PD)*. Quello che mi interessa sapere è come si intenda rispondere alla crisi della domanda. Questo è il punto e lei, dottor Bono al riguardo non ha fornito una risposta.

BONO. Come si risponde alla crisi della domanda? Io l'ho detto: lasciando tutto così com'è, solo che così facendo c'è il rischio che tutto vada a finire in malora. Il *manager* allora si deve porre il problema di limitare i danni dal punto di vista economico e finanziario, cercando di individuare soluzioni sul piano sociale che siano però percorribili.

Se alla crisi della domanda si risponde affermando che non si possono operare chiusure di siti o effettuare licenziamenti, allora vuol dire che non si è convinti di essere in presenza di una crisi della domanda; se invece la soluzione prospettata è quella di costruire un altro tipo di navi, la domanda che si pone è di quale tipologia di nave si debba trattare.

Qualcuno ci ha infatti proposto di considerare la possibilità di realizzare navi diverse, faccio però presente che una barca che in Italia costa 60 milioni di euro, in Corea o in Cina ne costa 24 milioni euro. La differenza a noi chi la paga? Lo Stato? Oppure ne realizzo dieci...

PASSONI *(PD)*. La differenza sarà data dalla qualità.

BONO. Ma lei pensa che l'armatore...

PASSONI *(PD)*. La competizione è ovunque, ma allora di che cosa stiamo parlando? Stando a questo ragionamento tanto vale chiudere tutte le aziende italiane!

BONO. Non vogliamo chiudere, anzi intendiamo proprio evitare questa possibilità. Ciò detto, ritenete che chi trasporta merci di vario tipo per farlo abbia bisogno di una nave della qualità di quelle realizzate da Fincantieri? In azienda abbiamo 1.000 progettisti, laddove per realizzare quel tipo di navi ne servono 50. È molto facile dire che occorre fare un piano, il problema è capire da dove occorre partire per realizzarlo.

Nel 2006 abbiamo messo a punto un piano per recuperare risorse dalla quotazione e compiere una diversificazione in un settore promettente e ci è stato impedito. Adesso si torna a dire che è necessario fare quello che si intendeva attuare allora ma in tempi completamente diversi e con cinque anni di ritardo!

Il nostro è un mestiere difficile, complicato che noi cerchiamo di svolgere al meglio. Come ho già detto accettiamo le idee di tutti, anzi ho ringraziato i direttori commerciali aggiunti che ci affiancano anche se non ho capito perché un cliente invece di venire da me vada dal presidente di una certa Regione. Forse perché pensa che solo attraverso la politica si possa agire. Purtroppo, in questo momento nemmeno la politica può fare molto, ammesso che potesse fare qualcosa anche in passato, e questo perché bisogna evitare i problemi e considerare che questo genere di questioni può procurare anche tanti danni!

ANTONINI. Quella che viviamo non è situazione che riguarda solo l'Italia, ma che accomuna tutta l'Europa, dove al momento nessun Paese ha trovato delle soluzioni alternative.

L'ultimo cantiere che ha chiuso, quello della MARS era uno dei più efficienti d'Europa. Mars, primo armatore mondiale di *container,* aveva un suo cantiere dove sperimentava le navi contenitore più grandi del mondo (18.000 TEU per nave) ha chiuso il cantiere perché non reggeva più la concorrenza coreana. Torno quindi a ribadire che in Europa nessuno ha trovato la soluzione.

Ho molta considerazione di me stesso, avendo trascorso 50 anni nel settore metalmeccanico e più di 30 nel settore cantieristico, ma francamente non credo di poter riuscire a trovare una soluzione che nessun altro in Europa ha individuato.

PRESIDENTE. Il sillogismo che ci propone il dottor Bono è abbastanza intuitivo: trovare condivisione o trovare dei rimedi. A questo punto subentrano quindi la politica e le scelte ideali o ideologiche.

Credo che le conseguenze rispetto ad una flessione del 40 per cento del fatturato siano immaginabili.

Ringrazio il dottor Bono per le risposte che ha fornito e per la sua disponibilità. Lei ha consegnato alla Commissione un prospetto che verrà distribuito ai colleghi e se all'esito delle altre audizioni avremo necessità di essere aggiornati la contatteremo nuovamente.

Dichiaro così conclusa l'odierna audizione. Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16.40.

Licenziato per la stampa dall'Ufficio dei Resoconti

€ 2,00