



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

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

11^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavoro, previdenza sociale)

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

277^a seduta: martedì 31 gennaio 2012

Presidenza del presidente GIULIANO

I N D I C E

Seguito dell'integrazione dell'audizione di rappresentanti di FINCANTIERI

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 16	<i>BONO</i>	Pag. 6, 7, 9 e <i>passim</i>
* ARMATO (PD)	3, 7, 8 e <i>passim</i>		
* BLAZINA (PD)	5		
* CARLINO (IdV)	5		
CASTRO (PdL)	12		
* GHEDINI (PD)	4		
* MUSSO (UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN- MRE-PLI-PSI)	10		
* NEROZZI (PD)	12		
PASSONI (PD)	9		
VIESPOLI (CN:GS-SI-PID-IB)	8, 11		

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: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; 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, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Interviene ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in rappresentanza della FINCANTIERI, il dottor Giuseppe Bono, amministratore delegato, accompagnato dal dottor Marcello Sorrentino, responsabile rapporti istituzionali, e dal dottor Fabrizio Palermo, chief financial officer.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'integrazione dell'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 17 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma il seguito dell'integrazione dell'audizione di rappresentanti di FINCANTIERI, che ringrazio per aver aderito nuovamente al nostro invito.

Sono presenti il dottor Giuseppe Bono, amministratore delegato, accompagnato dal dottor Marcello Sorrentino, responsabile rapporti istituzionali, e dal dottor Fabrizio Palermo, *chief financial officer*.

Ricordo che nel corso della seduta del 17 gennaio scorso il dottor Bono aveva svolto un'integrazione dell'intervento da lui già svolto dinanzi alla Commissione il 12 luglio 2011 e che, a causa dell'inizio imminente dei lavori d'Assemblea, solo la senatrice Sbarbati aveva potuto porre dei quesiti. Lascio quindi la parola ai colleghi che intendono intervenire.

ARMATO (PD). Signor Presidente, ringrazio l'ingegnere Bono per la sua disponibilità. Per la conoscenza che ho della problematica, vorrei porre la questione del sito FINCANTIERI di Castellammare di Stabia. A tal proposito desidero fare una premessa. Dottor Bono, avendo letto la sua relazione ed avendo ascoltato la sua esposizione nell'audizione del 17 gennaio, ho colto nelle sue parole una sorta di spirito rinunciatario da parte dell'azienda, soprattutto in relazione ad alcuni siti collocati in territorio italiano. Se oltre a questo consideriamo le preoccupazioni che sono state chiaramente espresse sia sulle difficoltà per il ribaltamento a mare nel cantiere di Sestri Ponente sia sulla vetustà dello stabilimento di Castel-

lammare di Stabia, non posso che aggiungere inquietudine alle preoccupazioni.

La storia del sito di Castellammare di Stabia, come lei sa bene, ha trovato una sua superficiale sistemazione. Tuttavia, i lavoratori di Castellammare di Stabia – ed anche noi – si sono aggrappati all'indicazione di percorso data il 3 giugno 2011, quando fu ritirato il piano di ristrutturazione industriale. Nella precedente audizione lei aveva sottolineato che il ritiro di quel piano era stato un errore, io ritengo invece che quel piano conteneva delle scelte scellerate, prevedendo, ad esempio, la chiusura *sic et simpliciter* di alcuni stabilimenti.

Dopo quell'atto fu concluso un accordo finalizzato ad evitare la chiusura del cantiere Castellammare di Stabia, a rinnovarlo attraverso la costruzione di un bacino (auspicato anche dall'allora Ministro), con l'indicazione di una serie di date per sottoscrivere il protocollo d'intesa, redigere l'accordo di programma ed elaborare l'atto preliminare alla costruzione del bacino da parte del RINA. Da allora sono stati compiuti alcuni passi per provvedere alla tutela dei lavoratori, con l'accordo sottoscritto recentemente al Ministero del lavoro e con la cassa integrazione. Si è anche svolto un incontro al Ministero dello sviluppo economico durante il quale il ministro Passera ha ribadito che non intende chiudere alcuno stabilimento e che intende fare in modo che ogni stabilimento abbia un suo compito. Purtroppo, però, non ci sono stati altri progressi. Ci fa piacere sentire che non si intende chiudere gli stabilimenti e che li si vuole valorizzare, ma l'inquietudine permane, perché il fatto che non ci siano richieste di costruzione di nuove navi viene sottolineato con quello spiritoso rinunciatorio a cui avevo accennato prima e perché la vetustà del sito di Castellammare di Stabia viene presentata come una condanna.

A questo punto, vorrei che si chiarissero meglio la volontà e l'impegno dell'azienda per il rilancio del cantiere di Castellammare di Stabia, per la costruzione del bacino e per dare corso ad altre scelte che pure si potrebbero realizzare.

Il Gruppo del PD ha presentato in Senato un progetto di legge per la rottamazione di un pezzo della nostra flotta, ossia dei vecchi traghetti, allo scopo di dare nuova linfa al settore. A Castellammare di Stabia si lavora su due pattugliatori, ma si impegnano soltanto 300 unità. Tra l'altro, dottor Bono, io ero presente quando lei insieme agli esponenti della Regione Campania, presentò il progetto «Plasmare» come fosse una panacea per l'occupazione e lo sviluppo. Tuttavia, nulla ha fatto seguito a quella presentazione e nemmeno si sa bene di cosa si tratti. Ritengo che una linea di chiarezza, serietà e concretezza sarebbe preferibile; pertanto, le chiedo di fornirci alcune delucidazioni in merito ai problemi che ho sollevato.

GHEDINI (PD). Signor Presidente, vorrei porre al dottor Bono alcuni quesiti a nome della senatrice Pinotti, impegnata al momento in un'altra Commissione. La collega Pinotti è ligure e il suo interesse riguarda, in generale, i progetti dell'azienda e, in particolare, le previsioni concernenti il cantiere di Sestri Ponente (a proposito del quale lei ha parlato dell'accordo

di programma che prevede il ribaltamento a mare del bacino). In attesa che ciò avvenga, si chiede un impegno a proseguire le attività compatibili con i limiti strutturali attuali.

Vorremmo avere maggiori informazioni sui tempi e sui modi con cui traguardare il momento del ribaltamento a mare del bacino di cantiere, sul quale lei, dottor Bono, ha espresso nella precedente audizione qualche preoccupazione.

In secondo luogo, desidereremmo conoscere, una volta ottenuto il ribaltamento mare, i progetti e gli investimenti che la FINCANTIERI intende mettere in campo per utilizzare la nuova struttura.

BLAZINA (PD). Ho ascoltato con attenzione l'illustrazione della situazione di FINCANTIERI da parte del dottor Bono, che si è soffermato in particolare sul futuro dell'azienda.

Per quanto mi riguarda, vorrei approfondire la situazione dei siti di Trieste e Monfalcone che presentano condizioni di maggiore sicurezza rispetto ad altre realtà nazionali di FINCANTIERI ma che comunque, essendo anch'essi coinvolti dalla crisi, vivono una situazione di incertezza. Ho letto i verbali dell'accordo siglato il 21 dicembre scorso che prospetta una riorganizzazione industriale degli stabilimenti di Trieste e Monfalcone, operazione sulla quale vorrei alcune ulteriori delucidazioni. L'accordo, infatti, prevede un elevato numero di esuberi e l'applicazione della cassa integrazione. Mi chiedo, inoltre, quali effetti tutto ciò potrà avere sull'indotto, in particolare a Monfalcone. Questo cantiere rappresenta un polo industriale e produttivo di eccellenza, al cui interno si sono sviluppate competenze, arricchitesi nel corso degli anni, che dovrebbero essere valorizzate anziché disperse. Peraltro, lo stabilimento di Monfalcone è specializzato nella costruzione di grandi navi da crociera, settore in cui non si arresta la fase di crisi, a maggior ragione dopo la tragedia dell'isola del Giglio.

Dalle parole del dottor Bono non emergono elementi che ci consentano di guardare al futuro con ottimismo, mentre forse avremmo bisogno di avere qualche certezza in più.

CARLINO (IdV). È già stato detto molto sul settore della cantieristica che sappiamo attraversare una fase di profonda crisi. Diventeranno importanti, a nostro avviso, due operazioni: l'infrastrutturazione dei cantieri italiani, con il ribaltamento a mare e con la necessaria innovazione tecnologica, e – anche se siamo in ritardo – la predisposizione di programmi di ricerca e progettazione di nuovi prodotti che oggi il mondo richiede.

Per gestire questa transizione senza creare drammi sociali è necessario ridiscutere l'accordo raggiunto sulla cassa integrazione, ripartire il carico di lavoro sui vari cantieri, utilizzare i contratti di solidarietà e predisporre da parte del Governo il piano trasporti via mare, oltre a rottamare le cosiddette carrette del mare.

Vorrei sapere quali iniziative FINCANTIERI intende assumere affinché vengano acquisite nuove commesse sul mercato mondiale per tutte le

tipologie di costruzioni navali, al fine di scongiurare il rischio che importanti ordinativi vengano dirottati all'estero. Inoltre, vorrei sapere se c'è davvero la disponibilità da parte dell'azienda a convocare le organizzazioni sindacali per ridiscutere un piano industriale e modificare l'accordo separato sugli ammortizzatori sociali.

BONO. Signor Presidente, cercherò di essere breve e spero esaustivo.

Partendo dall'ultima domanda della senatrice Carlino, vorrei precisare che noi non dobbiamo ridiscutere niente. L'accordo del 21 dicembre scorso è stato firmato tra il Governo (il Ministero del lavoro) ed i sindacati che rappresentano la maggioranza dei lavoratori. È un accordo che stiamo estendendo ai vari cantieri, con la firma in sede locale – come ad Ancona e a Palermo – anche della FIOM che il 21 dicembre non ha voluto firmare. Spesso l'azione sindacale presenta situazioni divergenti per cui al centro si segue una strada mentre in periferia se ne segue un'altra.

In generale, riteniamo che dal punto di vista economico l'accordo del 21 dicembre sia necessario ed equilibrato: l'intervento diretto del Governo che paga la cassa integrazione straordinaria viene integrato da FINCANTIERI attraverso interventi che consentono di raggiungere in busta paga un netto mensile di 1.400 euro per impiegati e maestranze, una somma che non mi sembra particolarmente esigua in considerazione del fatto che viene assegnata a chi in questo momento non sta lavorando, anche se, certamente, non consente di scialare. La situazione però la conosciamo tutti.

Condivido le osservazioni della senatrice Blazina riguardo al sito di Monfalcone. Gli stabilimenti di FINCANTIERI sono sparsi su tutto il territorio nazionale ma di Monfalcone si parla poco. Eppure per la città di Monfalcone il cantiere navale è molto più di quanto lo sia il cantiere navale per Sestri Ponente, per Genova o per Castellammare di Stabia. Gli abitanti di Monfalcone sono 25.000, la popolazione dell'intero cantiere, e questo stabilimento è l'unico, insieme al polo di Marghera (e forse ancora più di quest'ultimo), a godere per ragioni storiche di una elevata efficienza infrastrutturale e logistica. Il sito di Monfalcone è stato costruito 100 anni fa su un terreno paludoso e con le operazioni di bonifica si è potuto occupare tutto lo spazio di cui si aveva bisogno. Non è tra i più grandi al mondo ma è uno dei più efficienti, caratteristica che gli altri siti italiani non hanno. Monfalcone, peraltro, è il primo sito su cui si è raggiunto l'accordo ed è quello che ha pagato il prezzo più alto in termini di esuberi, che ammontano a 260, con una fuoriuscita dall'indotto di 1.000 persone. Monfalcone, quindi, è stato oggetto di un pesante intervento negativo. E di questo non si è parlato, forse perché la politica del sindacato lì è diversa. L'accordo siglato a Monfalcone (ripeto, il primo) è stato firmato da tutti, compresa la FIOM che si è resa conto che la salvezza del cantiere e dell'azienda era più importante delle differenziazioni, pure esistenti, tra i sindacati.

Ad ogni modo, il cantiere di Monfalcone offriva una prospettiva e al momento è lo stabilimento che, sotto il profilo del carico di lavoro, gode della situazione migliore insieme ai cantieri militari, sempre che il Governo confermi i contratti in essere, cioè la consegna di una nave a breve e la costruzione di altri tre prototipi: se la prospettiva è quella di costruire grandi navi civili, da crociera, quella che verrà consegnata tra poco sarà la prima da 140.000 tonnellate costruita in Italia e l'unico cantiere che potrà fare fronte ad un simile impegno è quello di Monfalcone.

Diversa è la situazione del cantiere di Trieste, sede della società e centro di progettazione di tutta la parte mercantile. Anche questo cantiere ha pagato pegno perché per una popolazione di 5.600 persone gli esuberanti individuati sono stati 135.

Per quanto riguarda le osservazioni della senatrice Armato in merito al cantiere di Castellammare di Stabia ed al bacino di costruzione da realizzare in quel sito, faccio presente che, in assenza di una valutazione da parte della Regione e dell'Autorità portuale che avevano dei problemi in tal senso, FINCANTIERI, a sue spese, ha deciso di affidare al RINA il compito di effettuare uno studio di valutazione del progetto che è ancora in corso.

ARMATO (PD). Questo è vero.

BONO. Faccio una domanda senza alcun intento polemico. Ammettiamo che ci sia la possibilità di realizzare un bacino di costruzione a Castellammare di Stabia. In questo caso, esso dovrà essere tale da consentire di costruire le navi che si fanno a Monfalcone, perché per navi piccole non ci sarebbe bisogno di un bacino. Ad ogni modo, un bacino richiederebbe un cantiere diverso, perché quello attuale non sarebbe in grado di alimentare un bacino. Senatrice Armato, visto che conosce Castellammare di Stabia molto bene, lei pensa che ci sia lo spazio per espandere il cantiere?

In secondo luogo, sempre ammettendo che ci siano le condizioni tecniche ed economiche per costruire il bacino (che avrebbe un costo di 350-400 milioni), il suo utilizzo dipenderebbe pur sempre dal mercato e non da altri fattori o dalla mia bravura. D'altra parte, finché il mercato ha richiesto la costruzione di nuove navi, io ho fatto in modo che venisse utilizzato il cantiere di Castellammare di Stabia; anzi, abbiamo fatto anche più di ciò che teoricamente si poteva fare. Dunque, rivolgo a voi parlamentari la seguente domanda: è pensabile spendere 350-400 milioni di euro per fare un'opera che si non si sa se verrà utilizzata? Ciò sempre nel caso in cui il cantiere fosse suscettibile di essere allargato (e non lo è, visto che è collocato in mezzo alla città).

Noi, invece, avevamo proposto di reperire i soldi necessari e di utilizzarli in modo da assicurare a Castellammare di Stabia una prospettiva futura. Chiudere un insediamento precedente alla Rivoluzione francese mi rattristerebbe molto; lo dico anche da meridionale. Sarebbe invece pre-

feribile lasciare un piccolo cantiere dove si possano fare riparazioni e costruire navi più piccole senza pensare ad investimenti ingenti.

Due anni fa – lei, senatrice Armato, lo saprà – sono stato il primo, insieme ad Andrea Cozzolino ed altri (in qualità di membri della Commissione trasporti), a promuovere uno stanziamento da parte del Parlamento europeo di 1,5-2 milioni di euro per uno studio sulla rottamazione dei traghetti. Sono passati due anni e non è accaduto nulla. Quanti anni possiamo ancora aspettare prima che si prenda una decisione? E quand'anche arrivasse una decisione, il problema non sarebbe quello di rottamare i traghetti, ma di dare i soldi agli armatori perché investano in navi. Se c'è disponibilità di denaro e la necessità di nuove navi, gli armatori investono, indipendentemente da una legge sulla rottamazione; un provvedimento del genere dovrebbe servire per aprire finanziamenti agli armatori. Vi sembra che in un momento come questo ci sia una possibilità del genere?

Noi facciamo di necessità virtù: non abbiamo chiuso il cantiere di Castellammare di Stabia ed abbiamo ottenuto i pattugliatori della Guardia di finanza; quindi fino al 2013 la situazione è più o meno gestibile. Quanto al futuro, non mi si venga a dire che sono rinunciatario. Chiamate pure degli esperti, ma sono sicuro che vi diranno che alcuni cantieri vanno chiusi. Io invece propongo di tenerli aperti: non sono quindi rinunciatario, ma devo tenere conto dell'andamento del mercato e non solo della mia volontà. Forse l'esempio sarà improprio, ma noi non realizziamo automobili da vendere a un numero elevato di clienti. I miei clienti sono circa due o tre per quanto riguarda le crociere, mentre per i traghetti i clienti sono cinque o sei in tutto il mondo. Non possiamo certo costruire delle navi per poi tenerle ferme senza venderle.

Il progetto «Plasmare» che abbiamo presentato a Napoli doveva servire a una funzione specifica, ossia allo smaltimento dei rifiuti su una piattaforma galleggiante, con un metodo che consentiva in una prima fase di arrivare al CDR. La Regione si è dimostrata disponibile, abbiamo fatto una presentazione all'università, ma poi non abbiamo saputo più niente. Tra l'altro, non ci sarebbe stato alcuno spreco di denaro pubblico, poiché avevamo proposto di ricorrere al *project financing* e di non pagare subito la nave, bensì di provvedere a farlo sulla base delle tonnellate di rifiuti trasportate. Secondo i nostri calcoli, il prezzo della nave sarebbe stato sostenuto con un corrispettivo, da parte della Regione o del Comune, pari alla metà di quello che stanno pagando adesso. Non so cosa FINCANTIERI avrebbe potuto fare di più. Il progetto sarebbe stato utile, sarebbe stato spalmato su un certo numero di anni, non avrebbe comportato un costo immediato sul Comune o sulla Regione e lo smaltimento sarebbe costato di meno.

VIESPOLI (CN:GS-SI-PID-IB). Ora mandano i rifiuti in Olanda!

ARMATO (PD). Su questo lei ha ragione, dottor Bono. La Regione ha detto che avrebbe investito su tale progetto, ma ora latita.

BONO. Anche per quanto riguarda il cantiere di Sestri Ponente abbiamo posto lo stesso problema. In una riunione ufficiale il sindaco di Genova si era lamentato ed offeso perché, anche se c'era stato uno studio da parte del centro di ricerca che abbiamo a Genova, avevo fatto la presentazione a Napoli. Ma poi non abbiamo sentito più nulla in proposito. Allora perché tutti se la prendono con la FINCANTIERI o con il sottoscritto?

ARMATO (PD). Perché lo studio di fattibilità della costruzione del bacino è stato affidato al RINA? Da quanto lei mi dice, non c'è speranza né di ampliare né di rinnovare il cantiere.

BONO. Non è una decisione che dobbiamo prendere noi della FINCANTIERI. Si tratta di opere pubbliche.

ARMATO (PD). Ma lo studio di fattibilità è stato finanziato da voi.

BONO. Perché la Regione non ha dato i finanziamenti. Abbiamo preso tale decisione per cercare una soluzione.

ARMATO (PD). Qui si scherza con la vita delle persone.

BONO. Senatrice Armato, non è che si scherza con la vita delle persone. Del resto, conosciamo il mondo, conosciamo Castellammare di Stabia, Palermo e Sestri Ponente. Adesso a Castellammare di Stabia lavorano circa 300 persone e le posso assicurare che, se chiamiamo a lavorare quelli che stanno fuori, non verranno volentieri. Lo stesso accadrebbe se li mandassimo a lavorare altrove. Come si suol dire, il mondo è bello perché è molto variegato.

PASSONI (PD). Su questo sarei più cauto.

BONO. Non voglio far polemiche.

PASSONI (PD). Ma è insopportabile! Ci si chiede perché a Monfalcone c'è l'accordo: ma perché a Monfalcone ci lavorerete, per questo fate gli accordi! E poi lei ci viene a dire che la gente sta meglio in cassa integrazione!

PRESIDENTE. Non ha detto questo.

PASSONI (PD). Come no!

BONO. Io ho detto che qualcuno che è stato richiamato non è tornato. E questo lo sa anche la senatrice Armato.

ARMATO (*PD*). Quello che io so è che molti se ne stanno andando perché l'azienda li sta trasferendo altrove. E se ne stanno andando anche in silenzio, senza dare fastidio.

BONO. Ma noi stiamo facendo quello che possiamo.

C'è un'altra azione che non ci viene riconosciuta. Lo scorso anno l'indotto di Castellammare di Stabia ha lavorato per 130 milioni in altri cantieri del gruppo e noi ce ne siamo fatti carico. Certamente deve trattarsi di un indotto serio, capace e qualificato.

La polemica sul sito di Monfalcone non è fattibile. Se a Castellammare di Stabia ci fosse stato un cantiere come quello di Monfalcone, e viceversa, non ci sarebbero stati dubbi sul fatto che i problemi per FINCANTIERI sarebbero derivati da Monfalcone. Quest'ultimo ha altri spazi (85 ettari), c'è un bacino, è stato costruito con altre modalità. Lì le navi si possono costruire. Tutte queste attrezzature a Castellammare di Stabia non ci sono: quel cantiere è vecchio; è rimasto quello di una volta, anche perché non dispone di grandi spazi.

Io non ho preferenze per un cantiere piuttosto che per un altro. Devo solo cercare di tirare al massimo.

MUSSO (*UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI*). Concentro le mie domande sul sito di Sestri Ponente. Ho preso atto con molto favore del fatto che FINCANTIERI ha deciso di mantenere aperti tutti gli stabilimenti, malgrado la posizione dell'*advisor*. Peraltro, l'ingegner Bono nella sua relazione ha giustamente sottolineato che Sestri Ponente è uno dei due siti complessivamente meno efficienti. È quindi ovvio che passare oggi alla cassa integrazione, confidando sul fatto che nel corso di questo periodo ci sarà una certa dose di pensionamenti, di *outplacement* e di soluzioni di altro tipo, rischia di diventare molto pericoloso non per gli effetti che le scelte fatte ora e gli impegni assunti hanno nell'immediato, ma per gli effetti che possono avere nei prossimi due anni, in continuità con il periodo di crisi, nel caso non si procedesse per Sestri Ponente con il progetto di ribaltamento a mare.

Se non ho capito male, i 50 milioni ci sono. Ma c'è anche una questione assolutamente cruciale, quella delle riparazioni navali, su cui mi sembra si continuino a dire cose discordanti. Il problema si intreccia con quello della realizzazione del sesto bacino delle riparazioni navali, il Bacino grande, nell'area del Porto antico, nel distretto apposito. La stessa Autorità portuale ancora fino a pochi giorni sosteneva l'importanza di realizzarlo in quell'area, cosa che evidentemente immagino precluda l'opportunità commerciale di realizzarlo in ambito Sestri. Proprio ieri, invece, il presidente dell'Autorità portuale, innovando rispetto alle posizioni precedenti, ha affermato che forse realizzare il Bacino grande a Sestri ha un senso. Mi sembra che questa fosse la stessa posizione di FINCANTIERI illustrata nella relazione del dottor Bono la settimana scorsa. Siccome su questo tema soggetti istituzionalmente rilevanti hanno detto tutto e il contrario di tutto, in tempi nemmeno troppo lontani tra di loro, vorrei

che l'ingegner Bono ci fornisca qualche ulteriore argomento o informazione riguardo agli ultimi sviluppi della questione, che mi sembra cruciale: in sintesi, distretto delle riparazioni a Sestri attraverso la collocazione in quell'area del Bacino grande, di cui a Genova sembra ci sia tuttora bisogno.

La seconda questione importante che vorrei porre è collegata all'opera di ribaltamento a mare. Il riuso degli spazi dismessi da parte dell'azienda è in qualche modo soggetto a precisi orientamenti e indirizzi? E quanto sono cogenti tali orientamenti? Avete idea di quale possa essere il progetto? Oppure tutto questo non vi interessa e l'importante per voi è che quest'opera si realizzi? Vorrei conoscere l'orientamento di FINCANTIERI su questo aspetto.

Per quanto riguarda la diversificazione della produzione, l'ingegner Bono ha fatto riferimento alle navi-carcere ed alle navi-compattatore, ma sotto il mio punto di vista mi sembra che abbia anche fatto delle affermazioni abbastanza gravi: sembra infatti che dal lato della domanda o delle potenziali commesse ci sia stata una sorta di «fuggi fuggi», anche da parte del sindaco di Genova che, dopo un iniziale impegno in merito, ha assunto in seguito un atteggiamento piuttosto evanescente. Vorrei quindi capire se esistono prospettive concrete, visto che in questo periodo di crisi tali diversificazioni potrebbero tenere alta la domanda complessiva.

L'ultima questione che vorrei porre all'ingegner Bono è quella della ricerca. Genova, con il Cetena, ha una tradizione piuttosto importante nel settore della ricerca nella cantieristica navale. Le affermazioni del dottor Bono cariche di perplessità, in particolare in ordine ai finanziamenti europei alla ricerca nel settore, mi hanno fatto scattare un campanello d'allarme. Credo che la cantieristica navale italiana in generale – cui Genova, forse, è particolarmente sensibile – non abbia alternative al rilancio tramite l'innovazione e la realizzazione di nuovi prodotti che poi si impongono anche nei Paesi in cui il costo del lavoro è inferiore. Altra competizione non è possibile. Vorrei quindi sapere quali sono le prospettive reali di FINCANTIERI sulla ricerca, al di là dei bei discorsi che spesso si sentono fare.

VIESPOLI (CN:GS-SI-PID-IB). Alla luce dell'animato dibattito, credo che in merito alla vicenda FINCANTIERI sia necessario fare più chiarezza, anche con riguardo ai tempi. In particolare, è necessario prendere in seria considerazione l'impatto che le scelte dell'azienda determineranno sul sito di Castellammare di Stabia, e non solo, principalmente sotto il profilo sociale che si presenterà molto rilevante e significativo.

Se lo studio di fattibilità commissionato individua un futuro produttivo per il cantiere, è necessario che tale studio sia accompagnato da una programmazione di tempi di realizzazione molto rapidi – lo stesso ingegner Bono ha individuato un percorso di marcia – contestualizzando le scelte di ricollocazione del personale. È evidente che la cassa integrazione è una condizione transitoria; bisogna però poi individuare politiche che governino effettivamente la situazione di Castellammare di Stabia, altri-

menti diventa difficile sostenere che c'è la volontà di tornare all'attività produttiva e le conseguenze saranno quelle paventate con forza dal senatore Passoni.

Il problema è che non esiste un quadro di certezze che consenta di individuare prospettive future sia per la parziale riconversione dello stabilimento sia per una eventuale ricollocazione del personale. La questione, peraltro, non riguarda solo FINCANTIERI ma anche tutta una serie di soggetti istituzionali che, in base alle proprie responsabilità a livello regionale e nazionale, devono correttamente essere chiamati in causa. Sarà difficile, infatti, affrontare il problema del sito di Castellammare di Stabia nella sua complessità se questo resta confinato alla gestione della sola FINCANTIERI.

Mi sembra sia questo il dato che emerge dalla nostra riflessione. Pertanto, sarebbe bene delineare con chiarezza il quadro generale, dando altresì delle certezze.

CASTRO (*PdL*). Signor Presidente, mi permetto di cambiare prospettiva rispetto a quella presentata dai colleghi (peraltro in modo molto appropriato) i quali hanno interrogato il dottor Bono secondo un approccio localistico. Dal momento che nella vicenda è coinvolto un azionista pubblico che in qualche modo è espressione della fiscalità generale, mi permetto di provare ad interrogare il dottor Bono da questo versante.

Dalla stessa discussione di oggi emerge che il modello organizzativo di FINCANTIERI è radicamente attrezzato su numerosi siti produttivi. Esprimiamo evidentemente compiacimento per l'intesa del 21 dicembre scorso che, in quanto tale, è un bene in sé. Sorge però una domanda. I principali *competitor* internazionali con i quali voi vi misurate hanno la stessa atomizzazione, la stessa parcellizzazione e distribuzione dei siti produttivi di FINCANTIERI? Se così non è, qual è il delta del costo che FINCANTIERI patisce dall'essere fedele ad una tradizione organizzativa molto attenta alle prospettive dei singoli siti, ma per ciò stesso in qualche modo disattenta alle esigenze di una più compiuta razionalizzazione dei propri siti? Se un delta del costo esiste, quanto incide sulla complessiva qualità concorrenziale di FINCANTIERI nell'arena internazionale?

La seconda domanda è la seguente. Vi è un atteggiamento reciprocamente mimetico dal punto di vista delle scelte strategiche dei principali *player* internazionali o ve n'è qualcuno che ha una netta distintività di scelte strategiche? In quest'ultimo caso, quali sono tali distintività e dove si orientano?

NEROZZI (*PD*). Personalmente ritengo che un accordo separato sia un male in sé, ma questo è un dibattito tra me e il senatore Castro. Per non arrivare all'exasperazione che il collega Passoni ha espresso in maniera molto forte, e che condivido, vorrei avere dei dati che lei, dottor Bono, non ha menzionato nella sua relazione, anche se capisco le oggettive complessità generali e la difficoltà di tenere assieme diverse attività produttive. Se consideriamo la FINCANTIERI come un organismo che

si compenetra nello Stato, e se ragioniamo sul fatto che il lavoro navale militare e quello privato non sono ambiti completamente separati, potendo sapere cosa succederà esattamente nei prossimi anni per quanto riguarda la richiesta di navi, mi piacerebbe almeno conoscere le previsioni generali di FINCANTIERI. Siamo consapevoli che vi sono degli elementi di casualità che lei non può prevedere, ma vorremmo conoscere le prospettive dell'azienda.

Credo che FINCANTIERI sia uno di quei patrimoni del Paese che non andrebbero mai venduti. Ciò premesso, come si evolveranno le quote di mercato nel settore civile? Visto che avete anche una vocazione militare, cosa si prevede nelle costruzioni navali di un settore che, a differenza di quello privato (caratterizzato da una maggiore imprevedibilità), presenta maggiori elementi di certezza? Nell'ambito di un discorso di razionalizzazione, quale sarà la situazione lavorativa negli arsenali militari e negli stabilimenti civili della FINCANTIERI? Come verrà a porsi la questione che concerne navi e ambiente? È vero che lei, dottor Bono, non può prevedere quando saranno dismessi traghetti o navi, ma è altrettanto vero che non possiamo aspettare che si verifichino delle tragedie per stabilire che ci sono mezzi navali da dismettere.

Nella sua esposizione non vi è stato alcun riferimento ad un piano industriale. Non le sto chiedendo di illustrarcelo adesso, ma sarebbe opportuno conoscerlo quanto prima. Diversamente, si giustifica la disperazione delle persone, perché non si sa nulla su ciò che accadrà nel futuro più prossimo. Non si può dire che succederà quello che deciderà il mercato, perché il mercato riguarda solo una parte delle attività: vi sono anche gli investimenti e il settore militare. Si può migliorare l'aspetto della prevedibilità anche combattendo le incrostazioni burocratiche e di altro genere che esistono.

Lei ha fatto un'esposizione apprezzabile e un lavoro di grande pubblicità del prodotto, ma sulle previsioni del futuro non si è espresso. È evidente che ciò che le chiedo non riguarda solo lei, ma la sinergia fra lei e il Governo. Non intendo scaricare su di lei la responsabilità, ma sta di fatto che né lei né il Governo avete detto nulla in proposito, e questo è preoccupante.

BONO. Onorevoli senatori, la situazione è complessa. Penso di essere un *manager* di lungocorso, che nella sua esperienza lavorativa ha visto tante cose e credo di averne portate a termine molte in modo positivo. Pensate forse che prima di iniziare il piano di ristrutturazione non abbia fatto tutta un'operazione di informativa con le istituzioni locali e con il sindacato? L'ho fatta soprattutto a Genova, per quanto riguarda Sestri Ponente, e a Castellammare di Stabia, perché sono i due cantieri che avrebbero sofferto maggiormente le conseguenze della crisi a causa della loro debolezza infrastrutturale. Non ci voleva certo la lampada di Aladino o il mago Baruc per capirlo.

Senatore Musso, un anno fa abbiamo fatto un accordo in Liguria. Poi, però, si sono rimangiati tutto quello che era stato annunciato. Di fronte a

tale situazione, cosa posso fare? Lo stesso è accaduto per Castellammare di Stabia: abbiamo ideato progetti e avanzato proposte e il sindaco, il sindacato e il presidente della Regione si sono detti tutti d'accordo. Ma alla prima occupazione della statale Sorrentina hanno cambiato idea e tutti si sono espressi contro di me, per trovare un facile capro espiatorio. Ma in questo modo, a mio parere, non si risolvono i problemi. Ripeto, noi abbiamo delle idee su ciò che si può fare e che, secondo noi, darebbe più prospettive per il futuro.

Senatore Castro, in Francia ed anche in Germania c'è un solo cantiere; in Inghilterra, in Svezia e negli Stati Uniti sono stati chiusi tutti: non ci sono più cantieri che si dedicano a questo tipo di lavoro. Noi invece continuiamo a farlo in otto cantieri. Per questo pensavo di aver meritato non dico una medaglia – perché il Paese le riserva ad altri e non a quelli che fanno il loro dovere – ma almeno di aver acquistato un po' di credibilità e il riconoscimento di essere un *manager* che conosce il proprio mestiere, visto che ho tenuto in piedi otto cantieri.

Senatore Musso, quello di Sestri Ponente è un cantiere attraversato dalla ferrovia Roma-Parigi. Noi abbiamo le officine a monte, dove si realizzano i blocchi (la costruzione delle le navi avviene a blocchi). Pensate alle dimensioni di tali blocchi e a cosa comporta il fatto di portarli al bacino attraversando la ferrovia. Poi non c'è una capacità produttiva per costruire molti blocchi, perché per costruire una nave da crociera a Sestri bisogna utilizzare anche gli altri cantieri e questo crea diseconomie. Finché c'è stato il sostegno del mercato si è potuta tollerare questa ripartizione illogica, antieconomica, preunitaria: ricordo, infatti, che i cantieri cui ci troviamo di fronte erano i cantieri degli Stati italiani, tant'è che quello di Ancona è ancora chiamato «arsenale» perché era l'arsenale dello Stato pontificio che, come sappiamo, ha avuto fine 150 anni fa.

Le città in cui sorgono gli stabilimenti considerano i cantieri come pezzi dello Stato, pezzi dello Stato che – però – devono competere sul mercato internazionale, senatore Nerozzi. Lei sa quanto percepiamo dallo Stato per le nostre costruzioni? Nel 2010 abbiamo percepito in termini di ricavi il 9 per cento, nel 2011 il 10 per cento; tutto il resto, il 90 per cento, dobbiamo reperirlo sul mercato internazionale, in concorrenza con i tedeschi, i francesi, i coreani, i giapponesi, per i quali ben altre sono le forme in grado di attirare il lavoro. Finora nessuno mi ha elogiato per questa faticosa ricerca dei finanziamenti. Questa è la situazione.

Per quanto riguarda la ricerca, ricordo che nel 2005, dopo tante sollecitazioni e a seguito della denuncia per *dumping* nei confronti della Corea presso il WTO che tardava a decidere, finalmente l'Unione europea lanciò un programma con il quale concedeva agli Stati la possibilità di finanziare progetti di ricerca per la quota del 20 per cento, attraverso contributi a fondo perduto. L'Italia recepì quella direttiva europea nel 2006 e la misura, di durata triennale, fu prorogata per altri due anni, ma mentre i tedeschi e i francesi ne hanno usufruito noi italiani non l'abbiamo fatto. Se non cogliamo opportunità di questo genere, non saranno gli appelli accorati a risolvere i problemi, che comunque esistono.

Io probabilmente ho il difetto di essere appassionato del mio lavoro. Peraltro, l'azienda mi sta a cuore e penso che sia doveroso salvare quanto più è possibile. Allo stesso tempo, però, ho anche il difetto di dire la verità e per un periodo è sembrato che fossi il principale nemico pubblico.

Se poi vogliamo parlare di Genova, senatore Musso, possiamo dire che in quel territorio ci sono situazioni molto più gravi di quella di FINCANTIERI, ma non se ne parla. La Liguria e Genova in particolare soffrono di una condizione a cui non si può porre rimedio: la mancanza di spazi. Stante questo problema, si dovrebbe incentivare lo sviluppo dell'industria più avanzata, quella tecnologica, e non di quella manifatturiera, dove lavorano aziende che a Genova possono sparire da un momento all'altro. Ma di questo non si parla, nessuno dice niente, mentre si parla solo di FINCANTIERI: ne parlano tutti i giornali, ne parla il sindaco, che da questo punto di vista prende iniziative di ogni tipo, tanto che alla fine è stata bloccata la consegna di una nave perché gli operai non hanno lavorato e ora bisognerà pagare anche una penale: ma chi è che paga le penali?

Una sintesi della situazione dovrà pur essere fatta da qualche parte, ma se anche in Parlamento c'è chi difende Monfalcone, chi Castellammare di Stabia, chi Genova, cosa dovrei fare io?

Fintantoché il mercato ci ha sostenuto, non ho chiesto niente a nessuno. Se ci fosse una domanda pubblica capace in qualche modo di sostenere l'intera produttività dell'azienda, non la rifiuterei mai. Abbiamo un contratto per la produzione di sei fregate FREMM; ne sono state finanziate solo quattro e stiamo aspettando il finanziamento per le altre due. Ma la situazione è molto incerta. Qualcuno dice che dovrei protestare con maggiore forza con il Governo. Tutti i giorni ricordo al Governo i problemi di FINCANTIERI, ma che altro posso fare? In Italia si pensa che tutto si possa risolvere con qualche manifestazione, ma finita la manifestazione i problemi rimangono e questi sono problemi seri, veri.

Vogliamo che la cantieristica sopravviva? Con gli ordini che abbiamo sopravviveremo fino al 2014; nel frattempo, speriamo che cambi il mondo. Se il mondo però, dopo tutti questi incidenti, non richiedesse più navi da crociera, dovremo inventarci qualcos'altro. Per gli stabilimenti di Monfalcone e Sestri i volumi maggiori sono rappresentati proprio dalle navi da crociera, mentre il sito di Castellammare lavora più che altro nella costruzione dei traghetti. Negli ultimi tre anni, però, dall'Europa FINCANTIERI ha ricevuto l'ordine per la costruzione di un solo traghetto, mentre nei sette anni precedenti ne ha ricevuti due all'anno, perdendoci anche dei soldi, ma posizionando l'azienda al *top* del mercato sotto il profilo tecnologico e produttivo, nonostante tutti i difetti del sito di Castellammare che ha costruito traghetti di dimensioni enormi oltre le quali non si poteva andare, eppure è stato fatto. Non è che FINCANTIERI non sia capace. FINCANTIERI è capace di costruire tutte le navi del mondo.

PRESIDENTE. Ingegnere Bono, la ringraziamo per la disponibilità e per le risposte fornite.

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.