



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 4

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

4^a COMMISSIONE PERMANENTE (Difesa)

**INDAGINE CONOSCITIVA SUI CRITERI
PER LA PIANIFICAZIONE DELL'AMMODERNAMENTO
DEGLI ARMAMENTI E SULLO STATO DELLA RICERCA
TECNOLOGICA, DELLA PRODUZIONE
E DEGLI INVESTIMENTI FUNZIONALI ALLE ESIGENZE
DEL COMPARTO DIFESA**

226^a seduta: martedì 19 luglio 2011

Presidenza del presidente CANTONI

I N D I C E**Audizione di esponenti apicali di Fincantieri**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 11	<i>BONO</i>	Pag. 3, 9
* DEL VECCHIO (PD)	7		
* ESPOSITO (PdL)	6		
* PINOTTI (PD)	8		
* RAMPONI (PdL)	8		

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, il dottor Corrado Antonini e il dottor Giuseppe Bono, rispettivamente presidente e amministratore delegato di Fincantieri.

I lavori hanno inizio alle ore 14,50.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di esponenti apicali di Fincantieri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sui criteri per la pianificazione dell'ammodernamento degli armamenti e sullo stato della ricerca tecnologica, della produzione e degli investimenti funzionali alle esigenze del comparto difesa, sospesa nella seduta pomeridiana del 15 giugno.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta sia l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso sia 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 l'audizione del dottor Corrado Antonini e del dottor Giuseppe Bono, rispettivamente presidente e amministratore delegato di Fincantieri, che ringrazio per la disponibilità.

Vorrei complimentarmi con i nostri ospiti per i successi dell'azienda recentemente mostrati con il varo della fregata FREMM «Bergamini», cerimonia commovente svoltasi a Riva Trigoso alla quale ho partecipato anche in rappresentanza della Commissione. La fregata «Bergamini» dà lustro ed onore alla Marina italiana ed è una novità cui seguiranno altre. Ricordo che durante la cerimonia il dottor Bono ha preso la parola con una certa emozione in difesa del glorioso gruppo Fincantieri che, attaccato da una competizione assolutamente anomala, richiede un'attenzione particolare da parte del Governo. La tradizione, la professionalità e la capacità imprenditoriale dei lavoratori e dei vertici di Fincantieri, che opera con successo da oltre 100 anni, rappresentano, infatti, un grande patrimonio del nostro Paese. Rivolghiamo, quindi, i migliori auguri al dottor Antonini e al dottor Bono affinché il gruppo riesca ad uscire da una crisi che attaglia tutti i cantieri europei.

Do ora la parola al dottor Bono.

BONO. Signor Presidente, ringrazio lei e la Commissione per averci dato l'opportunità di intervenire in questa sede. Cercherò di spiegare sin-

teticamente che cosa è Fincantieri, lasciando comunque a disposizione degli onorevoli commissari una documentazione in materia.

In questo momento stiamo attraversando, così come tutta la cantieristica europea, una crisi che si sviluppa soprattutto sul fronte della domanda, sia nel comparto mercantile e delle navi passeggeri, nel quale manteniamo comunque una *leadership* mondiale (credo che Fincantieri sia una delle poche aziende italiane ad essere *leader* mondiale nel proprio settore), sia nel comparto militare, le due gambe di Fincantieri che, nonostante un forte sbilanciamento sul civile, agiscono in modo complementare.

Il programma di ammodernamento della Marina italiana ha preso avvio dieci anni fa, lasso di tempo in cui ha avuto compimento la maggior parte delle commesse. Attualmente il settore militare è concentrato su due sole commesse, una delle quali riguarda un ordine di sei navi FREMM, fregate multiruolo la cui costruzione si inserisce in un programma italo-francese ma il cui finanziamento si limita per il momento a sole quattro navi. Rivolgiamo pertanto un appello accorato affinché venga finanziata a breve anche la costruzione delle altre due per consentire una continuità del programma che, in verità, prevedeva la costruzione di dieci unità navali. Per le restanti quattro, quindi, dobbiamo ancora decidere se dare piena attuazione al programma o se accantonarlo per rispondere alle esigenze della Marina militare a fronte del nuovo scenario che si è aperto nel Mediterraneo.

La seconda commessa riguarda invece il settore dei sottomarini la cui costruzione fa riferimento ad un programma italo-tedesco. Si tratta di unità di nuova generazione dotate di un sistema di propulsione basato su celle a combustibile che utilizzano idrogeno. Fincantieri ha adeguato il brevetto tedesco alle caratteristiche dei fondali mediterranei che, rispetto a quelli del Mar Baltico, su cui affaccia la Germania, sono molto più alti. Siamo in procinto di consegnare alla Marina due unità sottomarine, cosa che ci dà grande soddisfazione se consideriamo che nello stesso periodo la Francia, tramite la DCN, nostro concorrente storico, ha stipulato con la Spagna un accordo per la costruzione di sottomarini che ancora non hanno visto luce, mentre precedentemente al progetto di collaborazione con Fincantieri, la Germania aveva stipulato un accordo con la Grecia, dove ha anche acquistato un cantiere, per produrre sottomarini che, tra gli innumerevoli contrasti, ancora non sono stati costruiti. Questa è la situazione in cui si muove con risultati positivi Fincantieri.

All'inizio degli anni 2000 è stata inoltre avviata la costruzione di unità navali polivalenti come i pattugliatori d'altura Sirio utilizzati dalla Marina sia nelle operazioni di pattugliamento sia in quelle di emergenza ambientale che richiedono, ad esempio, la raccolta delle perdite petrolifere.

Le critiche rivolte al nostro Paese per i suoi programmi militari riguardano poi anche le portaerei «Cavour». La portaerei «Cavour» – la cui portata equivale in sostanza a quella di quattro navi – ha un proprio bacino e può essere usata per operazioni di protezione civile: è stata im-

piegata, ad esempio, nel corso di una missione che la nostra Marina, insieme a quella del Brasile, ha svolto ad Haiti dopo il terremoto. Stiamo parlando di navi con caratteristiche diverse e con diverse possibilità di impiego, com'è logico che sia per una Marina, come quella italiana, che è comunque importante, anche se non di prima grandezza per numero di mezzi.

Signor Presidente – qui lo posso dire – riteniamo di essere in questo momento, per portafoglio prodotti e per capacità tecnologica, l'azienda «numero uno» al mondo anche nel settore delle costruzioni militari. Abbiamo acquisito cantieri negli Stati Uniti e ci stiamo confrontando anche con quella realtà produttiva: in generale, possiamo dire di essere sicuramente all'avanguardia a livello di capacità tecnologiche e costruttive rispetto ad altri Paesi, tra cui gli stessi Stati Uniti d'America. Credo che il nostro sia l'unico settore in cui il *gap* tecnologico tra Europa e Stati Uniti è a favore dell'Europa ed in particolare, in questo caso, dell'Italia.

Riteniamo inoltre, signor Presidente, di non essere un peso per il bilancio pubblico, perché, dopo il periodo d'oro delle grandi commesse, le navi oggi in costruzione a malapena ci consentono di saturare i due cantieri che abbiamo dedicato alle costruzioni militari (40 per cento), ed anche per questo siamo stati costretti ad inventarci altre attività: pensate che nel 2010 le forniture all'apparato militare italiano hanno rappresentato solo il 6 per cento del nostro fatturato, percentuale destinata poi a salire all'8 nel 2011, per arrivare poi nel 2012 – si presume, *rebus sic stantibus* – alla punta massima del 12 per cento.

Per quanto riguarda le sovvenzioni alla ricerca, direi che sono quasi nulle: penso che siano al di sotto del milione di euro all'anno, per cui posso dire che tutto quello che come Fincantieri realizziamo è fatto esclusivamente con le nostre forze.

Consentitemi di svolgere poi altre due importanti considerazioni.

Un primo profilo che voglio evidenziare riguarda il fatto che Fincantieri ha affrontato la crisi anticipando la ristrutturazione, senza nascondere la testa sotto la sabbia, come di solito invece si fa, tenendo conto dell'esigenza fondamentale dell'azienda, che è quella di «dimagrire» rispetto alla domanda, che non ci si aspetta che aumenti in futuro. Tutto questo – lo voglio sottolineare anche con una certa enfasi – avviene peraltro in una situazione aziendale per nulla disastrosa: ad oggi non risultano indebitamenti in capo alla nostra azienda e, anzi, si è registrato alla fine del 2010 un *surplus* di cassa di 100 milioni, destinato a mantenersi anche alla fine del 2011; paghiamo inoltre puntualmente i nostri fornitori e i nostri dipendenti. C'è da dire che l'azienda vanta peraltro dei vecchi crediti nei confronti dello Stato, anche se, rendendoci ben conto della situazione di crisi in cui versa attualmente il nostro Paese, per una sorta di senso istituzionale abbiamo deciso di non battere cassa, anche se spesso per questo veniamo criticati. Forse dovremmo cominciare a farlo, ma riteniamo che ciascuno debba dare il suo contributo in questo momento di difficoltà a favore delle esigenze della collettività.

La seconda considerazione che vorrei fare – e credo che su questo aspetto la Commissione si sia già soffermata nel corso delle precedenti audizioni – è che riteniamo indispensabile e non differibile una riflessione su quello che deve essere il ruolo strategico che l'Italia dovrà giocare in futuro.

Le ribellioni che ci sono state nei Paesi che si affacciano sulla sponda Sud del Mediterraneo, proprio di fronte a casa nostra, hanno colto un po' tutti impreparati, noi compresi. Questa situazione impone, a nostro avviso, una riflessione puntuale su quello che dovrà essere il ruolo del nostro Paese nell'area del Mediterraneo: stiamo parlando di un bacino sul quale insistono più di 300 milioni di persone, che vivono in condizioni più o meno avanzate.

Per quanto ci riguarda – permettetemi di fare un po' di pubblicità alle nostre navi – pensiamo che il mare vada comunque presidiato e che questo non possa essere fatto che con le navi, tenuto conto che abbiamo peraltro un'industria che è in grado di produrle a livello mondiale.

Un altro profilo importante sul quale vorrei richiamare l'attenzione della Commissione riguarda le peculiarità della cantieristica navale rispetto ad altri settori, soprattutto per quanto concerne le esportazioni, comparto nel quale siamo impegnati in modo particolare. Molti sono infatti i Paesi che preferiscono che le navi vengano costruite sul loro territorio nazionale e questo apre ovviamente uno scenario diverso, sia per quanto riguarda specificamente la nostra attività, che più in generale per il nostro Paese: potete infatti immaginare che cosa può significare per l'Italia l'avvio di collaborazioni e l'apertura di cantieri per la realizzazione di navi in loco. Ritengo che la Commissione debba soffermarsi anche su questo dato, raccogliendo questo importante messaggio di politica estera.

Auspichiamo naturalmente che anche il nostro settore possa beneficiare della ripartizione dei contributi economici destinati alla ricerca e all'innovazione. Ci accontentiamo anche di poco, perché non è certamente nostra intenzione chiudere i bilanci con i finanziamenti stanziati per la ricerca, ma è certo che queste risorse potrebbero aiutarci se non altro a mantenere un apparato di progettazione che tra il mercantile ed il militare ricomprende più di mille tecnici, facendo della Fincantieri la prima azienda al mondo nel settore della cantieristica per capacità progettuale ed ingegneristica.

Voglio ricordare, infine, che siamo presenti in diversi Paesi, dagli Stati Uniti al Medio Oriente, all'India: la vita è dura, ma noi ce la mettiamo tutta per andare avanti e cercare di superare questo periodo, che non è facile per nessuno.

ESPOSITO (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio i nostri ospiti per la relazione che hanno svolto e per la documentazione che ci hanno fornito.

Da quanto ci è stato riferito dal dottor Bono – così come anche dai rappresentanti delle altre aziende che operano nel comparto Difesa che abbiamo audito in precedenza – emerge il problema centrale della ricerca e delle nuove tecnologie, che da quanto emerge trova però scarso riscontro

nella politica del Ministero dello sviluppo economico, oltre che in quella dei Ministeri dell'economia e della difesa. Ho notato, che nell'esposizione, si è parlato di navi multiuso, il che significa già affrontare la questione dello sviluppo in maniera diversa rispetto al passato, e questa potrebbe essere forse la strada giusta da percorrere per il futuro.

Per quanto riguarda, in particolare, i prodotti destinati al comparto Difesa, vorrei capire qual è il fatturato che produce una nave congegnata per la Marina militare italiana e poi venduta ad altri Paesi europei o anche agli Stati Uniti o in Sudamerica (come, ad esempio, della nave FREMM, che è stata varata qualche giorno fa a Genova).

Inoltre, vorrei poi conoscere i passi che potranno essere compiuti nel prossimo futuro per sviluppo o della sicurezza delle aziende del nostro Paese: potrebbe, forse, essere utile in questo senso un nuovo progetto di ricerca industriale «spalmato» su 10 anni? Quale potrebbe essere, secondo il vostro punto di vista aziendale, la strada sulla quale dobbiamo incamminarci?

Vorrei ricordare che la Commissione difesa del Senato ha avviato un'indagine conoscitiva sulle imprese operanti nel comparto Difesa proprio perché il Parlamento possa proporre una eventuale soluzione della crisi e creare le condizioni per lo sviluppo in una sinergia tra industria e Difesa per il futuro e la competitività del nostro Paese.

DEL VECCHIO (PD). Signor Presidente, ringrazio il dottor Bono per la presentazione, attraverso la sua incisiva relazione, di una azienda nazionale che, come ci ha ricordato, è ai vertici in un settore industriale particolarmente delicato.

Mi unisco al Presidente della Commissione nel compiacimento per la realizzazione ed il varo della prima nave FREMM, un gioiello che ci auguriamo sia seguito da altri.

Non avevo dubbi sulle capacità industriali di Fincantieri. Capacità che la pongono ai vertici dello sviluppo tecnologico nel settore e la vedono protagonista in rapporti di cooperazione con le altre Nazioni europee: con la Francia per la costruzione delle FREMM e con la Germania per la realizzazione di sottomarini di ultima generazione ai quali, tra l'altro, Fincantieri ha apportato significative migliorie.

Desidererei conoscere dal dottor Bono non solo i livelli di capacità dell'industria Fincantieri ma anche quali possibilità concrete esistono in ambito europeo di promuovere e sviluppare sinergie tra i vari apparati industriali al fine di creare economie di sistema che sono necessarie oggi e lo saranno ancora di più nel futuro.

Dalla sue relazione, ho percepito che la concorrenza con le altre industrie europee è fortissima. Vorrei quindi sapere se ritiene possibile intraprendere iniziative nel settore cantieristico o se, come ci hanno detto anche altri rappresentanti, il comparto in cui opera Fincantieri è ormai saturo.

PINOTTI (PD). Signor Presidente, seguo sempre con attenzione le vicende di Fincantieri, sia per l'attenzione che rivolgo alla produzione strettamente connessa alle esigenze delle Forze armate italiane sia per un interesse legato alla mia Regione di appartenenza, la Liguria.

Conosco la situazione di Fincantieri e le difficoltà che la investono: il calo della domanda sul mercato che genera il problema di come mantenere l'intera capacità produttiva.

A fronte di questa situazione, ma confidando nel fatto che il mercato possa ripartire, convinti che il calo della domanda derivi dalla crisi, riteniamo che il settore debba ricevere un significativo sostegno pubblico attraverso commesse di Stato e, dal momento che siamo oggi riuniti in Commissione difesa, ritengo che proposte in tal senso possano essere avanzate proprio in questa sede. Le commesse militari, peraltro, non sono inutili perché, come ribadito dal Capo di Stato maggiore della Marina nel corso della cerimonia del varo della FREMM «Bergamini», in realtà le fregate di questo tipo necessarie alla Marina italiana sarebbero dieci. A tal proposito, sarebbe interessante capire meglio quante fregate sono state realmente finanziate, quante sono state contrattualizzate e quante ancora sono in attesa di una decisione. Non è questo il momento di discutere sulla tipologia di fregata che deve essere costruita; pensiamo però che, sia per la Marina, sia per la vita degli stessi cantieri navali, tale impegno che lo Stato dovrebbe assumere non sia aggiuntivo perché volto ad aiutare un settore in difficoltà ma necessario per rispondere alle esigenze delle Forze armate italiane.

In sintesi, a prescindere dall'impegno del Governo di chiedere di mantenere aperti tutti i cantieri, vorrei sapere quali tempi si prevedono per la costruzione di tutte e dieci le FREMM (o di navi che richiedono lo stesso investimento) e quali cantieri potrebbero essere utilizzati per questo tipo di attività.

Inoltre, per quanto riguarda il settore civile, anche se questo non è di stretta competenza della Commissione difesa, vorrei comunque conoscere il quadro futuro di Fincantieri. Ovviamente al dottor Bono non chiedo cosa dovrebbe dire il Governo, ma da parlamentare dell'opposizione mi interessa conoscere le esigenze del gruppo per condurre una battaglia che io spero possa essere comune a tutti i parlamentari della Commissione difesa per sostenere le necessità della Marina e, nello specifico, di Fincantieri.

RAMPONI (PdL). Signor Presidente, anch'io ringrazio i nostri ospiti per la loro relazione che definirei confortante, a fronte delle preoccupazioni derivanti da alcune notizie diffuse circa un mese fa dai *mass media* che denunciarono la situazione molto difficile e precaria in cui versava Fincantieri. Tutta questa gravità, però, non emerge dalle parole del dottor Bono. Certamente esistono delle difficoltà che, come hanno illustrato i nostri ospiti, dipendono dal calo della domanda. Vorrei però sapere se i problemi derivano veramente dal calo della domanda e non anche dalla concorrenza diventata più aggressiva. Il dottor Bono ha affermato che Fincan-

tieri, avendo anticipato l'azione di «dimagrimento», di riduzione, non si trova in una situazione estremamente precaria. Mi chiedo però se tale «dimagrimento» abbia mantenuto il carattere competitivo di Fincantieri la quale ha sempre garantito massimi livelli di capacità sul piano mondiale che io, avendo vissuto sulle navi prodotte sia dal gruppo italiano che da società straniere, ho conosciuto.

Il dottor Bono ha poi affermato che oggi la componente militare rappresenta il 6 per cento del totale della produzione che però può anche arrivare all'11 o al 12 per cento. La presenza militare quindi è comunque apprezzabile ma certamente non è determinante. Questo però non significa che noi non dobbiamo continuare ad agire per fare in modo che Fincantieri possa continuare a lavorare e che, allo stesso tempo, l'Italia possa recitare una parte da protagonista sul piano navale nel Mediterraneo, vista anche la situazione che si è andata delineando in questa zona.

Dato quindi che il 90 per cento della produzione di Fincantieri si sviluppa nel settore civile e il restante 10 per cento in quello militare, vorrei conoscere il rapporto esistente, per il settore civile, tra fornitura per l'estero e fornitura per l'Italia. Per quanto concerne la produzione civile, vorrei sapere a quanto ammontano le commesse italiane e a quanto invece quelle straniere.

Dottor Bono, lei prima ci ha detto – non senza una certa soddisfazione – che Fincantieri è presente oggi in diversi Paesi, tra cui Stati Uniti e India). In particolare, ha sottolineato che siete spesso costretti a lavorare fuori dall'Italia, su specifica richiesta dei committenti, che vogliono che la produzione della nave avvenga in un certo luogo. Se possibile, vorrei avere dati più puntuali circa la presenza della vostra azienda all'estero.

Infine, dotto Bono, ricordo che qualche anno fa ebbi il piacere di ascoltarla in occasione di un'audizione alla Camera dei deputati, nel corso della quale lei descrisse una situazione molto rosea e florida per Fincantieri (parliamo del 2001-2002, quando lei aveva assunto da circa un anno e mezzo l'incarico che ancora oggi ricopre), sostenendo che l'azienda, sotto la sua amministrazione, aveva avuto commesse per 4-5 anni.

Oggi, al contrario, forse anche perché la situazione è un po' più «ballerina», lei non ha parlato di prospettive. Le sarei grato se potesse dirci qualcosa di più preciso al riguardo.

BONO. Signor Presidente, partirei dall'ultima domanda.

In effetti, come ricordava il senatore Ramponi, qualche anno fa eravamo davvero al pieno degli ordini, con commesse militari per la realizzazione di una portaerei, di sottomarini, di pattugliatori e di «Fregate Orizzonte». Oggi abbiamo commesse soltanto per le FREMM, per i sottomarini e per due pattugliatori per la Guardia costiera, che sono dei mezzi un po' particolari, che stiamo progettando e di cui dovremmo iniziare la costruzione a partire dal prossimo mese di settembre.

Attualmente, per quanto concerne la parte militare, gli ordini italiani incidono per una percentuale molto ridotta sul fatturato; per fortuna, però, anche a seguito di alcune acquisizioni che abbiamo fatto negli Stati Uniti,

oggi riceviamo dall'estero quasi il doppio delle commesse rispetto a quelle interne. Anche per quanto riguarda il civile, circa il 70 per cento della nostra produzione in questo momento è destinata tutta ad altri Paesi.

In realtà c'è da dire che viviamo oggi in una situazione caratterizzata, non solo dal calo della domanda – perfino nel civile – ma anche da un confronto agguerrito con la concorrenza, peraltro ormai prevalentemente europea, se si considera che abbiamo abbandonato da circa 20 anni la produzione di quelle navi che oggi vengono realizzate solo in Estremo Oriente (Corea, Cina e Giappone).

Il nostro principale concorrente oggi è in Germania e pensate solo che cosa può significare questo sotto il profilo dei tassi di interesse che nei confronti dei clienti dobbiamo in qualche modo cercare di colmare rispetto al nostro concorrente. La situazione oggi è dura. Per questo, riallacciandomi anche a quanto è stato detto dalla senatrice Pinotti, mi suona strano che vengano spesso richiamate le dichiarazioni di rappresentanti del Governo, dei sindacati o anche delle Regioni circa la necessità di mantenere aperti i cantieri. Da parte nostra c'è tutta la disponibilità a mantenerli in piedi: sono «*piezzi 'e core*» (ad Ancona li chiamano addirittura «arsenali», come ai tempi dello Stato Pontificio), ma è anche vero che, se nel mondo non ci sono le navi, i cantieri non si possono mantenere.

Per la verità è stata proprio Fincantieri ad assicurarsi le commesse per quelle poche navi che sono state realizzate negli ultimi anni e ce la metteremo tutta anche in futuro, malgrado le fondamentali differenze che dal punto di vista finanziario comunque esistono rispetto al passato. Non voglio parlare qui della produttività, per non rischiare di essere nuovamente attaccato, ma si tratta di un problema della Fincantieri e del Paese rispetto al quale non dovremmo chiudere gli occhi.

Per quanto riguarda la questione della ricerca, come ha ricordato prima il senatore Ramponi, sono di lungo corso nel settore militare. Quello che posso dire è che la ricerca da parte delle aziende si fa innanzitutto attraverso la costruzione delle navi: tutto il resto, se si fa ricerca, significa pagare gli ingegneri e non so quanto sia utile. Pertanto, nel momento in cui ci viene commissionata la realizzazione di una nave, la stessa incorpora già al suo interno un'attività di ricerca, perché incorpora innovazione: non ci occupiamo della ricerca fine a se stessa, se non nella misura in cui ciò è necessario per mantenere in piedi un apparato di tipo ingegneristico.

In questo momento avremmo certamente bisogno di un sostegno da parte del Governo, anche se questo non sarebbe comunque risolutivo per tutti i cantieri perché, se non abbiamo più commesse, si pone chiaramente un problema: pensiamo, ad esempio, al caso di Sestri Levante, che la senatrice Pinotti ben conosce. Abbiamo progettato, ad esempio, per l'India l'apparato di propulsione della loro portaerei ed abbiamo fornito assistenza al cantiere nella costruzione; abbiamo inoltre realizzato due navi per i rifornimenti di squadra – le uniche al mondo a doppio scafo – assicurando quindi quanto di più elevato dal punto di vista tecnologico, tant'è che il Governo un paio di anni fa aveva previsto la costruzione di due navi

logistiche di ultima generazione, che poi però, per necessità di bilancio, sono state cancellate.

Questo tipo di scelte certamente ci condiziona. Oggi stiamo comunque facendo una battaglia con il CNR perché ci sarebbe la possibilità di costruire una nave oceanografica, settore nel quale siamo i principali produttori al mondo, come risulta sia da quello che abbiamo fatto in Italia, che da quanto stiamo facendo negli Stati Uniti. È ovvio che ogni prodotto incorpora innovazione e rappresenta un'evoluzione rispetto ai precedenti, assicurandoci anche un po' di forza vitale, non solo per mantenere l'apparato ingegneristico, ma anche per riuscire ad andare avanti.

Infine voglio dire al senatore Del Vecchio che, per quanto riguarda la possibilità di avviare collaborazioni, nel settore navale il discorso è un po' diverso rispetto agli altri comparti, perché parliamo di numeri molto piccoli. Esistono attualmente collaborazioni, ad esempio con la Francia, ma pensare al consolidamento dell'industria europea nel nostro settore non è conveniente come può essere invece per altri, e forse non è neppure necessario.

Quello che stiamo facendo è delocalizzare la nostra produzione, offrendo sostanzialmente un aiuto ad altri Paesi. È un intervento importante, i cui frutti ci ritornano indietro, anche in virtù degli investimenti che abbiamo fatto, visto che, come anche il senatore Esposito sa, abbiamo contratti in corso, che speriamo di chiudere, per la costruzione di navi FREMM.

PRESIDENTE. Ringrazio, anche a nome dei colleghi, i nostri ospiti per il contributo offerto ai nostri lavori, augurando ovviamente tanta fortuna a Fincantieri, un'azienda che gioca un ruolo fondamentale nella produzione del nostro Paese.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,30.

