



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 39

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

10^a COMMISSIONE PERMANENTE (Industria,
commercio, turismo)

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

312^a seduta: martedì 3 luglio 2012

Presidenza del vice presidente GARRAFFA

I N D I C E

Audizione di rappresentanti di Fincantieri

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 7 e <i>passim</i>	<i>BONO</i>	Pag. 3, 4, 9 e <i>passim</i>
* ARMATO (PD)	4, 8, 9 e <i>passim</i>		
CASOLI (Pdl)	7		
DI NARDO (IdV)	13		
GARRAFFA (PD)	12, 14, 16 e <i>passim</i>		

Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti
e lo sviluppo d'impresa (Invitalia)

* PRESIDENTE	Pag. 16, 22, 26	* ARCURI	Pag. 16, 26
BUBBICO (PD)	23	* INNOCENZI BOTTI	20, 23

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-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; 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-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, accompagnato da Fabrizio Palermo, vice direttore generale e CFO, Marcello Sorrentino, direttore delle relazioni istituzionali, Antonio Autorino, responsabile ufficio stampa, e Alessandro Bais, responsabile relazioni istituzionali; Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia e Giancarlo Innocenzi Botti, presidente, accompagnati da Stefano Andreani, direttore delle relazioni istituzionali e con i media, e Antonio Troise, capo ufficio stampa.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Fincantieri

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane, con particolare riguardo ai settori manifatturiero, chimico, meccanico e aerospaziale, sospesa nella seduta del 19 giugno scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo 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 lo svolgimento di audizioni. Ascoltiamo per primi i rappresentanti di Fincantieri. Saluto e ringrazio il dottor Giuseppe Bono, amministratore delegato, accompagnato da Fabrizio Palermo, vice direttore generale e CFO, Marcello Sorrentino, direttore delle relazioni istituzionali, Antonio Autorino, responsabile ufficio stampa, e Alessandro Bais, responsabile relazioni istituzionali.

L'audizione del dottor Bono è stata programmata anche con riferimento alle garbate sollecitazioni della senatrice Armato; sottolineo la parola «garbate», perché qualche volta capita di riceverne di non garbate (non mi riferisco di certo alla senatrice Armato). È quindi importante il tipo di rapporto che siamo riusciti a creare all'interno della Commissione.

Prego l'amministratore delegato, dottor Bono, di rendere la sua relazione introduttiva, per dare poi la possibilità ai colleghi di intervenire.

BONO. Signor Presidente, essere auditi in Parlamento rappresenta sempre una buona occasione per illustrare lo stato dell'arte in una sede ristretta, consentendoci una riflessione.

Siamo stati auditi in questa Commissione, a fine marzo 2011; siamo, poi, stati auditi in altre commissioni, in cui sostanzialmente abbiamo denunciato lo stato di crisi della cantieristica ed evidenziato l'opportunità di procedere ad una riorganizzazione del Gruppo. Chi ha seguito le nostre vicende sa che abbiamo poi presentato un piano di riorganizzazione, che prevedeva la chiusura – almeno ufficialmente – di due cantieri, scelti non a caso (si trattava di quelli che presentavano le maggiori deficienze infrastrutturali). Alla fine, il 21 dicembre 2011 abbiamo stipulato un accordo con il sindacato, sottoscritto da CISL, Uil e Ugl, in cui di fatto si prevede una cassa integrazione fino a un massimo di 3.600 persone per tutto il 2013 ed esuberi per 1.260 persone, a cui si aggiungono 330 unità, che abbiamo successivamente concordato per il cantiere Sestri Levante.

PRESIDENTE. Sono i totali rispetto a tutte le strutture?

BONO. Sì. L'accordo nazionale è stato poi declinato, con l'appoggio della Fiom, da tutti i cantieri.

ARMATO (*PD*). Tranne da quello di Castellammare di Stabia.

BONO. Ora ci arrivo: in quel caso le motivazioni sono diverse.

Abbiamo quindi recuperato a livello locale l'unitarietà sindacale. Ci ha fatto piacere, perché se non altro ciò significa che siamo riusciti a comunicare e condividere quelli che sarebbero stati gli effetti della crisi.

Non abbiamo ancora chiuso alcun accordo per Castellammare di Stabia per un motivo semplice: abbiamo firmato un protocollo d'intesa con il Ministero per lo sviluppo economico, in cui era previsto uno studio da parte del Registro italiano navale (Rina), pagato dalla Fincantieri, per verificare se la deficienza infrastrutturale del cantiere potesse essere in qualche modo sanata attraverso la costruzione di un bacino.

Nel frattempo il cantiere di Castellammare non è rimasto fermo. Come avevamo promesso fin dal 2010, infatti, abbiamo acquisito dalla Guardia costiera due navi pattugliatori, su cui si sta lavorando, naturalmente con una forza ridotta rispetto al totale. Per il futuro abbiamo immaginato anche per Castellammare una missione che possa prescindere in questa fase dagli interventi infrastrutturali. La nostra intenzione, infatti, è di tenere aperti i cantieri in qualche modo, anche se con personale ridotto, mantenendoli comunque in attività. Non possiamo aspettare che siano realizzate opere pubbliche che naturalmente richiederanno tempi che sappiamo non essere brevi. Se un'attività produttiva dovesse essere sospesa per qualche anno, sarebbe difficile riprenderla.

È nostra intenzione – e stiamo lavorando su questo – definire una missione per quel cantiere che, seppure con forze ridotte rispetto alla normalità, possa rappresentare una speranza di continuità anche per il futuro. Questa è la nostra idea. Siamo abbastanza fiduciosi che questo possa essere realizzato e stiamo lavorando in questo senso.

Nel frattempo abbiamo operato delle scelte che era giusto fare per la Fincantieri nel suo complesso. A Castellammare di Stabia nel tempo si è sviluppato un indotto qualificato che noi, anche sacrificando altri in altre parti d'Italia, abbiamo fatto lavorare in cantieri che presentavano maggiori possibilità. Nel 2011 le imprese di Castellammare che lavoravano in parte per il cantiere grazie alla Fincantieri hanno registrato un fatturato di oltre 110 milioni di euro in altri cantieri.

Ovviamente, come stiamo facendo in tutte le sedi in cui svolgiamo le nostre attività, in questa fase abbiamo cercato di rafforzare l'indotto specializzato, professionalizzato, il che effettivamente può rappresentare (non solo per noi, ma anche per i lavoratori stessi) una possibilità di sviluppo per il futuro. Conosciamo le osservazioni che ci vengono mosse sull'indotto, ma posso assicurare che dell'indotto qualificato, di quello che può e deve sopravvivere, ci siamo fatti carico. C'è un altro tipo di indotto, non solo a Castellammare, ma anche in altri siti, che, per retaggio del passato, non dimostra quelle capacità e quella tecnica professionale di cui abbiamo bisogno: di questi non possiamo farci carico, perché la competizione sul mercato non ce lo consentirebbe.

La nostra azienda, dopo aver fatto la sua riorganizzazione e aver firmato gli accordi con il sindacato, ha potuto dimostrare di essere sana. Abbiamo chiuso il bilancio fino al 2011 con un utile e soprattutto senza debiti. È quindi un'azienda sana, che si può sviluppare in futuro.

Riteniamo di essere sempre protagonisti, ma su un mercato che se prima commissionava, per esempio, 16-18 navi da crociera all'anno, oggi ne commissiona 6-8 (quando va bene, perché questa è una speranza futura). In questo mercato, che è più ristretto, per mantenere la nostra *leadership* dobbiamo essere maggiormente competitivi. Questa è la nostra politica.

Per essere più competitivi dobbiamo essere attenti alle attività, a dove e come le svolgiamo. Al riguardo, faccio rilevare che abbiamo otto cantieri unici al mondo che svolgono questa attività, mentre Francia, Germania e Finlandia, tanto per dire dei nostri concorrenti europei, ne hanno uno solo. Noi abbiamo mantenuto questi otto cantieri in piedi e pensiamo di mantenerli anche per il futuro, ancorché vi sia un'attività ridotta rispetto al passato, circostanza di cui dobbiamo tener conto, così come dobbiamo tener conto del fatto che la competizione sta avvenendo a livello globale. Un anno fa i giapponesi, con Mitsubishi, sono entrati nel settore delle crociere e ci hanno sottratto la commessa di due navi per le quali concorrevamo, con una differenza di prezzo di 160 milioni a nave, ancorché fossimo i migliori in Europa. Dico questo per farvi render conto di cosa sia la concorrenza.

Per essere maggiormente competitivi in futuro pensiamo che Fincantieri abbia bisogno di internazionalizzarsi, vale a dire di avere una dimensione che le possa consentire di competere su un mercato in cui vi sono i colossi giapponesi, coreani e cinesi. Non avendo tale dimensione vinceremo forse le prossime commesse sulle navi da crociera, compiendo

uno sforzo immane, ma non avremo più la forza per vincere in futuro. Stiamo quindi lavorando in questo senso.

Abbiamo scritto tutto questo nei nostri piani, che sono stati approvati oltre che dal sindacato anche dai Ministeri del lavoro e dello sviluppo economico.

In aggiunta ai nostri buoni propositi speriamo non ci venga meno l'aiuto di tutti, anche del Parlamento. Dico questo perché sono così cosciente della situazione del nostro Paese che credo siamo l'unica grande azienda che, ad esempio, non riceve provvidenze per la ricerca, comparto per il quale da tre anni non riceviamo un euro.

Il fatturato che abbiamo totalizzato lo scorso anno per la parte delle forniture militari all'Italia credo sia stato il 9-10 per cento del totale, per circa 200 milioni (stiamo realizzando fregate e due sottomarini). Il resto lo dobbiamo conquistare giorno per giorno sul mercato mondiale, con la concorrenza agguerrita del Cile, della Corea e del Giappone. Se non consideriamo questo, possiamo guardare ad un futuro a breve, per il quale forse troviamo una soluzione, ma a lungo andare, se non realizzeremo quel che ho detto, rischiamo di perdere anche questo che è uno dei pochi grandi settori industriali ad alta intensità di manodopera che ormai rimangono al Paese, con tutta la miriade di piccole e medie imprese che fanno della costruzione navale un sistema complesso ed importante che non si limita alla sola costruzione.

Finora abbiamo mantenuto quello che abbiamo detto e lo dico senza spocchia, ma come motivo d'orgoglio anche per i miei collaboratori. Abbiamo condotto da soli una grande battaglia sindacale, alcune volte anche contro la politica a tutti i livelli, e alla fine l'abbiamo spuntata perché, con un po' di pazienza, abbiamo fatto intendere le nostre ragioni e ci aspettiamo che il sindacato, come sta facendo, ci segua sulla via di una maggiore produttività che dobbiamo realizzare nei nostri cantieri.

Se la politica dovesse ritenere di investire qualcosa nei settori che sono alla frontiera della barriera tecnologica con il resto del mondo, penso sarebbe meglio concentrare le risorse laddove rappresentiamo qualcosa a livello mondiale piuttosto che disperderle in mille rivoli. Noi siamo *leader* mondiali e non credo che l'Italia abbia molte aziende che lo siano.

Peraltro voglio ricordare, ma non per lamentarmi, che tra tutte le aziende che in Italia vantano crediti noi dobbiamo incassare 130 milioni di euro di contributi sul vecchio regime, quando la cantieristica era sovvenzionata a livello europeo, per navi che abbiamo consegnato nel 2005. Ci farebbe comodo avere quei soldi e riteniamo che, dal momento che le navi le abbiamo costruite e consegnate, prima o poi i debiti vadano onorati.

Ho contenuto il mio intervento in poche parole, ma credo di aver fornito il quadro della situazione. Nel documento che lascerò agli atti della Commissione troverete più dati che spiegano quanto ho detto, ma la sostanza del documento è racchiusa nelle mie parole.

Stiamo lavorando per il mantenimento della nostra attuale struttura e perché a breve si possa concludere, anche nell'ultimo cantiere, un accordo

con il sindacato. Stiamo lavorando in questo senso con il Ministero dello sviluppo economico, gli Enti locali, la Regione ed il Comune, sperando, nel momento in cui arriveremo a proporre l'accordo, di poter dare una missione al cantiere che offra una prospettiva di continuità, assicurando un po' di tranquillità a coloro che potranno far parte a pieno diritto del futuro del cantiere stesso.

PRESIDENTE. Avendo letto velocemente il *dossier* che avete consegnato, vorrei sottolineare l'atipicità della società nel settore della cantieristica. Si potrebbe immaginare che Fincantieri, nel corso degli anni, si sia sempre più caratterizzata come struttura pubblica a disposizione del pubblico, mentre ha sviluppato una multiformità dei cantieri, dai *mega-yacht* a produzioni per altro tipo di mercato, sia italiano che estero (navi da crociera, *ferries*, navi militari), giocando a tutto campo nel settore della cantieristica.

Dalle dichiarazioni del dottor Bono devo pensare che il piano industriale che oggi presentate vada oltre l'attuale crisi, nel senso che avete garanzie di commesse tali per cui nei prossimi anni potrete tranquillamente sopravvivere. Oggi, infatti, il nodo più importante che viviamo all'interno del mercato internazionale non è tanto prosperare, quanto sopravvivere in settori come questo dove la concorrenza, come si è detto, è particolarmente agguerrita dato che Corea, Giappone e Cina, con prezzi particolari, creano difficoltà.

Fincantieri è riuscita a mantenere un mercato, soprattutto in termini occupazionali. Dai dati sul numero delle persone che occupa riportati nel documento presentato si evince infatti che, nonostante tutte le difficoltà, la riduzione dell'occupazione è stata contenuta, nonostante la diminuzione del *business*, la successiva riduzione per il *turnover* e il piano esodi. Questo è un fatto particolarmente positivo in un momento così difficile.

CASOLI (*PdL*). Signor Presidente, mi scuso se sono arrivato con un leggero ritardo, non dovuto a mancanza di interesse per quanto il dottor Bono aveva da esporre.

Sono molto contento di come il dottor Bono ha inteso affrontare questa presentazione introduttiva. Diversamente dal presidente Cursi, non ritengo che Fincantieri abbia la possibilità di sopravvivere, bensì che abbia la possibilità di passare all'attacco perché le conoscenze, le capacità e le tecnologie presenti all'interno dell'azienda non sono seconde ad alcuno. Anzi, se un appunto devo fare, forse è proprio che si debba puntare su tutti i cantieri. Qui non posso esimermi, visto che ognuno di noi rappresenta un territorio, di parlare di quanto interessa maggiormente il mio.

Provengo dalla provincia di Ancona. Lì è presente un cantiere navale dove avete dimostrato una grande sensibilità per il territorio, riuscendo a coniugare la sopravvivenza di un cantiere con la necessità di un territorio di mantenere ben salda una conoscenza e una capacità di fare, che sicuramente quel cantiere ha espresso nel passato. Ciò detto, penso che quello

che la Fincantieri può e forse deve incominciare a fare è «eliminare gli oblò» e concentrarsi maggiormente, anche nei cantieri come quello di Ancona, su interventi a favore della ricerca e dell'innovazione tecnologica, che possono darci quel vantaggio competitivo che neanche i giapponesi riusciranno ad avere in futuro. So che non è un compito facile.

Lo stabilimento di Ancona sarà uno di quelli in cui verranno realizzati i cassoni per raddrizzare il relitto della Costa Concordia; deve inoltre finire la costruzione di una nave che penso occuperà il cantiere per tutto il 2012 e per una parte del 2013. Restano le domande, che ritengo sicuramente superabili dal vostro piano industriale, su cosa succederà dopo: a tal proposito mi piacerebbe capire quali siano le vostre intenzioni e se intendiate continuare – sono sicuro che sarà così – a dimostrare la sensibilità di cui avete dato prova fino a questo momento.

ARMATO (PD). Signor Presidente, voglio anche io ringraziare il dottor Bono e i suoi collaboratori per essere qui oggi. Tuttavia, dopo il ringraziamento (che non è formale) e dopo aver preso atto del piano industriale che egli ci ha illustrato – poi lo esamineremo in modo più approfondito – non posso esprimere la stessa soddisfazione manifestata dal collega Casoli, dal momento che io rappresento il territorio campano dove (come lei sa, dottor Bono) è presente il cantiere di Castellammare di Stabia: il negletto, l'abbandonato da questo piano. Infatti, al momento non risulta siano stati sottoscritti accordi locali, che discenderebbero dal piano industriale di cui lei parlava, e alcuni punti fermi di quel percorso che si era individuato insieme – intendo le istituzioni, l'azienda e le parti sociali – sono rimasti al palo.

Sicuramente la responsabilità non è tutta di Fincantieri: penso, per esempio, allo studio di fattibilità che il registro navale avrebbe dovuto preparare e che non ha ancora prodotto; tuttavia, è necessario che il protocollo di intesa venga trasformato in un accordo di programma, quindi che si convochi al più presto un tavolo nazionale, come abbiamo chiesto anche recentemente al Governo, e per il quale spesso ci siamo battuti.

Vorrei poi sottolineare – e anche questo è il mio punto di vista personale – una totale latitanza nei fatti delle amministrazioni locali, a cominciare dalla Regione, che non hanno adottato alcuna iniziativa utile per un rilancio dei cantieri di Castellammare di Stabia. Ciò premesso, spero vengano posti in campo interventi concreti.

Lei ha affermato che assumerà l'impegno di non abbandonare Castellammare, tuttavia vorrei conoscere le ragioni per le quali ancora non si sia firmato quell'accordo locale, così come è avvenuto negli altri sette cantieri: le chiedo se si tratti di ragioni oggettive, ovvero spiegabili.

È vero, c'è la crisi della cantieristica, come ben sappiamo, di cui Fincantieri non ha colpa, così come non è colpa di Fincantieri se c'è una grande competizione dovuta ad un minor costo del lavoro nella costruzione di una nave, ma le conseguenze di tutto questo non possono ricadere solo su Castellammare.

Dottor Bono, vorrei chiederle notizie in merito alla costruzione quasi ultimata di due pattugliatori, che comunque al momento impegna soltanto 100 degli oltre 600 dipendenti.

BONO. Non è così.

ARMATO (PD). Parlo dello stato attuale; evidentemente c'è stato un momento in cui era impiegato un numero maggiore di persone: sono le informazioni che ho acquisito localmente; poi ascolterò quanto lei mi dirà. Considerata la scadenza del periodo di cassa integrazione, le chiedo se ci siano dei progetti o delle missioni industriali che la Fincantieri ritenga di assegnare a Castellammare. In particolare, il collega Casoli faceva riferimento al contratto per rimuovere la Concordia: parte di questo lavoro sarà fatto dal cantiere di Castellammare?

La commessa Viking è superata, perché abbiamo preso atto del fatto che non c'era possibilità di costruire quelle navi a Castellammare, ma Fincantieri avrebbe firmato nuovi contratti per una nave da crociera per il marchio Regent, per una nave Costa, per altre due navi da crociera e per due *mega-yacht*.

BONO. Speriamo di firmare questi contratti!

ARMATO (PD). Pensavo fossero già andati in porto, così come era stato detto dallo stesso presidente Antonini. Ad ogni modo, se Fincantieri vincerà quegli appalti, le commesse potranno andare in parte a beneficio del cantiere di Castellammare di Stabia?

Vorrei poi ottenere qualche chiarimento rispetto al prestito da 140 milioni di euro concesso dalla Banca europea per gli investimenti (Bei), che consentirà a Fincantieri di investire nel settore della cantieristica. La scorsa settimana credo si sia firmato un accordo per sbloccare parte di questi fondi: in che modo Fincantieri intende investire?

In conclusione, dottor Bono, vorremmo sapere quale sia la missione futura per Castellammare: penso che in questo momento dalle sue risposte debba venire una qualche certezza e maggiore concretezza.

PRESIDENTE. Mentre lei parlava, senatrice Armato, stavo leggendo che nella relazione che il dottor Bono ha lasciato agli atti è riportato che Castellammare di Stabia, così come il cantiere di Sestri, ha una logistica inadeguata: spazi limitati, strutture e dimensioni non sufficienti.

BONO. Intanto ringrazio il senatore Casoli, sempre attento alle nostre vicende anconetane. Per la verità, la commessa dei cassoni è stata firmata ieri; dobbiamo ancora annunciarla, ragion per cui vi invito sempre a rivolgervi alla fonte, perché altrimenti si possono ottenere informazioni parziali, per non dire di parte.

Ad Ancona abbiamo fatto l'accordo, come lei sa, senatore, l'abbiamo mantenuto e pensiamo di non chiuderlo, anche perché Ancona, contraria-

mente a Castellammare di Stabia e a Sestri Levante, non ha problemi infrastrutturali: mancava la banchina, che però è stata fatta negli ultimi anni; il cantiere non è grandissimo, ma dal punto di vista delle infrastrutture è a posto.

Rispetto a tutte le commesse di cui si parla, sulle nuove attività che stiamo perseguendo in giro per il mondo vorrei fare una premessa. Certi tipi di nave non li costruiremo mai più: l'Italia e l'Europa li hanno abbandonati vent'anni fa. Negli anni Ottanta l'Europa era il primo produttore al mondo di navi, con una quota intorno al 34-35 per cento, in concorrenza con il Giappone. Oggi la quota dell'Europa nel mercato mondiale delle navi è il 3 o 4 per cento. La produzione di navi *standard*, come quelle che trasportano merci o le petroliere, si è spostata in estremo oriente: prima in Giappone, poi in Corea, ora in Cina, perché i costi in Giappone sono aumentati, stanno aumentando in Corea e non so se dopo la Cina ci sarà il Vietnam o un altro Paese. Si tratta comunque di navi costruite in serie, che richiedono impianti specifici e spazi enormi, che un nostro cantiere (forse neanche Monfalcone, che è il cantiere più grande che abbiamo) non riuscirebbe ad avere.

Dobbiamo, quindi, fare di necessità virtù: l'economia italiana e quella europea devono individuare nicchie di mercato ad elevato valore aggiunto. Per questo obiettivo abbiamo lavorato finora e stiamo ancora lavorando. Non ci basta più la fetta di mercato in cui ci eravamo collocati e ce ne stiamo trovando un'altra.

Mi rincuora la sollecitazione che proviene dalla Commissione sulla necessità di andare all'attacco. Noi stiamo andando all'attacco e speriamo che il Paese ci segua. Vogliamo essere non solo il campione italiano della cantieristica (che già siamo), ma anche quello europeo. Se non riusciamo ad essere il campione europeo, la competizione mondiale ci trafiggerà nel giro di pochi anni. La nostra strategia è diventare il numero uno in Europa e vedere poi cosa succede. Come sapete, abbiamo già cantieri militari negli Stati Uniti.

Ringrazio il Presidente per aver sottolineato il fatto che, pur essendo un'azienda il cui padrone è pubblico, Fincantieri è stata gestita – come credo debbano essere gestite tutte le aziende, soprattutto quelle pubbliche – con la massima attenzione, dando prospettive per il futuro e combattendo anche le battaglie più dure; naturalmente, infatti, fare una battaglia sindacale in cui si dichiarano esuberanti e cassa integrazione è più difficile in un'azienda pubblica che in una privata. Penso, però, che ce lo abbia imposto il senso del dovere. Dobbiamo andare all'attacco, altrimenti la Fincantieri non durerà, su questo non c'è dubbio.

Vede, senatrice Armato, mi sarei potuto trincerare dietro la crisi, dietro il fatto che ci sono cantieri privi delle strutture e delle infrastrutture specifiche per poter operare. Questi cantieri sono stati tenuti in piedi in una situazione di *boom* di mercato – di questo dobbiamo prendere atto – ma alcune situazioni, anche se durate secoli, non si possono replicare in dieci minuti: ci vuole tempo.

Voglio essere concreto. Il mio è un invito amichevole: ormai ci conosciamo bene e sapete che quello che devo dire lo dico con la massima franchezza, perché è doveroso dare l'informazione. Attualmente, all'interno del cantiere di Castellammare di Stabia, vi sono 370 persone, più 12 in trasferta: abbiamo in totale 382 persone impiegate, non 100. Capisco che la zona versi in una situazione difficile, ma vi prego di aiutarci, se vogliamo salvare anche quel cantiere.

ARMATO (PD). Ci deve dire come.

BONO. Facendo informazione corretta, verificando le fonti e cercando di capire le situazioni. È vero che non c'è ancora il tavolo di concertazione; lo aprirò solo nel momento in cui potrò fondarlo su elementi concreti, come abbiamo fatto da altre parti. Spero che lo potremo aprire a breve. Abbiamo detto cosa vogliamo fare a Castellammare per proseguire l'attività: abbiamo detto quali navi possa fare il cantiere, così com'è. Non possiamo aspettare che si facciano investimenti di centinaia di milioni di euro in infrastrutture; possiamo anche trincerarci dietro a questo miraggio, ma non so quanti realisticamente sappiano cosa occorre fare nei prossimi due o tre anni per restare almeno sul mercato e per superare le storture infrastrutturali.

PRESIDENTE. Nell'ultima pagina leggo: «L'incidenza dei ricavi sviluppati da programmi da committente pubblico sul totale ricavi del Gruppo nel 2011 è stata pari al 9 per cento. Al fine di supportare la difesa e lo sviluppo dell'azienda Fincantieri si attende un impegno da parte del Governo a finanziare commesse pubbliche almeno in linea con i valori 2011».

Già questa è una richiesta precisa. State chiedendo al Governo di porre attenzione, nel decreto sviluppo che varerà, al tema della costruzione di Fincantieri da parte pubblica e di mantenere lo stesso livello di finanziamento, il che costituirebbe un risultato.

BONO. Se ci cancellano anche i pochi programmi militari che abbiamo è finita. Ci rendiamo conto che il bilancio dello Stato è quello che è; vorremmo, però, che se ne rendessero conto anche gli altri – i sindacati, le istituzioni locali e quelle parlamentari – e non addossassero tutto sulle spalle del sottoscritto e dei suoi collaboratori.

Si tratta di una crisi globale ed epocale che parte dal fatto che vi è una storia: il cantiere di Castellammare di Stabia è più o meno uguale a com'era nel 1700. Non sarò certo io a chiuderlo, la storia mi condannerebbe, ma dobbiamo fare quello che possiamo. Abbiamo dichiarato qual è la missione del cantiere: faremo navi di piccole e medie dimensioni, quelle che il cantiere può realizzare nell'attuale struttura. Poi vedremo se si potranno realizzare i bacini. Se non facciamo questo tipo di navi, dobbiamo chiudere il cantiere. Le navi da crociera e i traghetti non si possono fare.

Senatrice Armato, abbiamo portato la produzione dei traghetti dalla Finlandia a Castellammare. Li abbiamo fatti lì. Non mi si può imputare alcunché, nemmeno su Castellammare. Tutti i cantieri stanno pagando la crisi.

Definire per ogni cantiere una missione non è semplice. In alcuni cantieri ci siamo riusciti prima; su quello di Castellammare di Stabia ci stiamo lavorando e speriamo di riuscire a tenerlo aperto, questa è la missione (visto che si parlava di concretezza). Stiamo lavorando per acquisire commesse. Quella che ha citato è una parte delle commesse che abbiamo in discussione. Nella discussione di queste commesse, uno dei punti fondamentali in questo momento, per esempio, sono le garanzie per l'esportazione. Anche in questo caso, per noi è vitale un sistema Paese e delle istituzioni che garantiscano un sostegno all'esportazione, altrimenti non possiamo accettare le commesse. Siccome una nave costa da 200 a 500 milioni di euro, pensate di che entità di investimenti stiamo parlando. Noi ci presentiamo alla Sace e alla Cassa depositi e prestiti con commesse di 2 o 3 miliardi di euro, quindi ci rendiamo conto che non sia un discorso semplice.

PRESIDENTE. Quindi l'elenco contenuto a pagina 25 della relazione si riferisce alle cose che Fincantieri potrebbe fare (ossia navi di media dimensione), mantenendo lo spazio di finanziamento del 9 per cento?

BONO. A meno che non si vada oltre quello.

Abbiamo in parte già trasformato due cantieri, che tradizionalmente costruiscono imbarcazioni militari, per fare i *mega-yacht*. Riva Trigoso, Muggiano, Sestri Levante e La Spezia realizzano navi militari. Abbiamo aggiunto la produzione di *mega-yacht*. Più di questo non possiamo fare. Abbiamo accettato commesse all'estero che stiamo realizzando in quei cantieri: una nave per l'Algeria e altre per gli Emirati Arabi Uniti. Stiamo sul mercato.

Nel comunicato abbiamo scritto a cosa servono i 140 milioni di euro della Banca europea degli investimenti (Bei): a finanziare la ricerca. Poiché lo Stato non ci finanzia da questo punto di vista, abbiamo stretto un accordo con la Bei, che ci dà 140 milioni di euro per supportare i nostri programmi di ricerca. Ovviamente poi li dovremo restituire, perché sono finanziamenti, anche se a tassi inferiori di quelli che avremmo potuto ottenere sul mercato. Come si sa, una parte della nostra ricerca ha luogo negli stabilimenti del Sud, ivi compreso Castellammare di Stabia.

GARRAFFA (PD). Signor Presidente, il dottor Bono ha detto che Fincantieri costruisce anche navi da crociera oppure ho sentito male?

Vorrei sapere se a Palermo, dopo 15 giorni di sciopero, avete poi raggiunto un accordo e cosa prevedete, anche dal punto di vista strutturale, rispetto alle commesse che potrete evadere nel cantiere palermitano.

DI NARDO (*IdV*). Signor Presidente, ho ascoltato il dottor Bono e credo che su Castellammare occorra fare chiarezza, perché è vero che ci sono 382 operai ed impiegati che attualmente stanno ancora in busta paga della Fincantieri, ma è anche vero che altri 400 ne stanno fuori e c'è un indotto di 750 persone che attualmente non lavorano.

Mi occupo dell'operaio e dell'occupazione: mi rendo conto delle esigenze, però credo che sia anche necessario fare chiarezza. Peraltro, questa storia non nasce oggi: la vicenda di Fincantieri e dello stabilimento di Castellammare è nata tre anni fa.

Ci battiamo per trovare una compensazione, in termini economici, anche da parte della Regione, perché si pensa di costruire un bacino di costruzione, e quando siamo quasi arrivati alla fine del percorso la Fincantieri fa sapere che comunque, anche con quel bacino di costruzione, non vi sono grandi possibilità, visto che ormai non siamo più competitivi sul mercato della cantieristica. Siamo costretti ad andare addirittura in Cina perché, come ho sentito dire poc'anzi, anche Monfalcone non avrebbe la possibilità di costruire portacontainer come si realizzano in Cina, non essendovi le capacità.

Diciamo allora (cosa che non ho ancora sentito) che cosa vogliamo fare del cantiere di Castellammare di Stabia.

Quando sento parlare di «piccole e medie dimensioni» mi chiedo: con questa nuova produttività saremo capaci di mantenere l'attuale livello occupazionale dell'impianto di Castellammare? Non parlo dell'indotto, perché si può rispondere che esso non sia di competenza o di interesse della Fincantieri, ma vorrei sapere se riusciremo a mantenere le 700 unità operative presenti a Castellammare.

Se da parte dell'azienda è previsto un percorso diverso diciamolo e chiudiamo questa storia, perché la zona di Castellammare è diventata pericolosa anche dal punto di vista della criminalità, essendo quel cantiere chiuso da quattro anni.

È vero che c'è la cassa integrazione e che anche da parte della Regione c'è stata un'attenzione, ma è anche vero che in quella zona vi sono 1.400 persone che non sanno che fine debbano fare. Facciamo chiarezza. Poi anche il mondo della politica si assumerà l'impegno di spiegare, se c'è, un percorso diverso, ma non possiamo portare ancora avanti questa situazione. Anche nel piano che ho letto è tutto un «forse» e un «vediamo» e non si sa cosa accadrà.

Si è parlato della nave Concordia, ma questi discorsi non danno sicurezza o certezza. Con gli operai bisogna parlare con chiarezza, perché non è più possibile andare avanti in queste condizioni: occorre capire cosa voglia fare la Fincantieri!

BONO. Sarò brevissimo.

Senatore Garraffa, ci facciamo carico di tutte le osservazioni svolte, ma non ho capito perché dobbiamo essere noi a farcene carico, dal momento che questo è il Parlamento, l'organo che legifera e che può fare tutto quello che vuole: ci può dare i soldi per costruire le navi, ci può or-

dinare le navi, può fare tutto; mentre io devo andare a trovare commesse sul mercato e sul mercato mi trovo in concorrenza con gli altri.

Vuole sapere una cosa su Palermo? Gli scioperi vanno pure bene.

GARRAFFA (PD). Senza polemica, volevo sapere dove fate le navi da crociera.

BONO. Lo sanno pure i sassi che a Palermo non si possono fare le navi da crociera.

GARRAFFA (PD). Ho chiesto dove le facciate.

BONO. Le costruiamo a Monfalcone, a Marghera, ad Ancona e le costruiamo probabilmente anche a Sestri Ponente: le realizzeremo dove le abbiamo sempre fatte.

Palermo è un cantiere che effettua riparazioni e che per essere operativo ha bisogno dei bacini galleggianti. È cosa annosa: risale all'ottobre 2002 il primo accordo che ho firmato con la Regione Sicilia, con l'allora governatore Cuffaro, per la messa a norma e l'ammodernamento dei bacini, che non sono nostri, ma della Regione.

Ebbene, la gara per il bacino da 19.000 tonnellate è stata bandita ed è andata in porto tre mesi fa e in questi giorni aspettiamo l'assegnazione della gara per il bacino da 52.000 tonnellate, perché svolgeremo lì queste attività di lavorazione. Il bacino da 100.000 tonnellate, per il quale avrò firmato 10.000 protocolli, è fermo e senza bacini non possiamo lavorare.

Detto questo, però, noi il cantiere non l'abbiamo chiuso. Lo teniamo aperto.

Capisco l'ansia per il futuro, ma un'azienda che lavora come noi, sul mercato e per commessa, quando garantisce due anni ha due anni per fare altre cose: non credo vi sia una attività per la quale si possa venire qui e dire quello che succederà fra 10 anni. Non so quello che succederà tra 10 anni, può darsi anche che la cantieristica cesserà di esistere e sarà inventata un'altra cosa.

Il problema nostro è quello dei prossimi due o tre anni, per avere il tempo per lavorare per i tre anni successivi, e i prossimi due o tre anni saranno ancora anni di crisi. Se non vediamo questo, che gira per il mondo, diventa un po' *misleading* il discorso che stiamo facendo.

L'impegno che possiamo assumere e che io posso prendere dal punto di vista dell'azienda (accettando naturalmente tutti gli aiuti ed i suggerimenti) è di non chiudere i cantieri, di tenerli aperti.

Non è vero che abbiamo fatto interventi a favore dell'uno o dell'altro: Ancona è stata ferma per un anno, Castellammare non si è fermata per un anno.

Più di questo non saprei dire.

PRESIDENTE. Formulo una proposta per la Commissione. Nel decreto sviluppo, che avrete sicuramente letto, c'è una parte relativa alla

portualità. Potremmo immaginare di sollecitare i Gruppi parlamentari della Camera affinché possa essere inserita una norma specifica per la Fincantieri. Io lo farò.

ARMATO (PD). Per quanto mi riguarda ci deve essere vicino il piano per Castellammare: non può essere un'altra volta la Cenerentola.

BONO. Perché la Cenerentola? Allora, la vogliamo dire tutta?

ARMATO (PD). Lei ha ragione quando si lamenta, però non mi si può dire che manchino le commesse, che manchi la strategia industriale da parte della politica e del Governo, mentre si chiudono gli accordi cantiere per cantiere e non per Castellammare, per il quale non c'è un progetto, perché non mi pare che nel suo documento ci sia. Non c'è una missione industriale chiara per Castellammare.

Allora, mettiamo i soldi su Fincantieri, però voglio un piano per il cantiere di Castellammare.

È giusto quanto afferma il dottor Bono relativamente alle «lacune» della politica, ma non è detto che poi i risultati debbano essere soddisfacenti solo per lui.

BONO. Cerchiamo di venirci incontro, senatrice.

Lei era presente a Napoli quando io, a nome della Fincantieri, ho presentato un prodotto nuovo, studiato da noi, che era un inceneritore...

ARMATO (PD). Le piattaforme in mare per i rifiuti. Si sono fatte?

BONO. Aspettiamo che qualcuno ci faccia l'ordine. La vuole sapere tutta?

Abbiamo presentato un progetto studiato da noi per il dragaggio dei porti. Nella portualità non si sa che per dragare il porto ci saranno migliaia di operatori; ebbene, noi abbiamo proposto di farlo con una nave che draga e porta fuori mattoncini inerti che possono essere utilizzati, ma nessun porto si è interessato al progetto. Abbiamo fatto un altro progetto sulle carceri galleggianti: anche in questo caso nessun interesse. È qui che il Parlamento deve darci una mano; noi abbiamo studiato progetti utili per la comunità, non per creare occupazione.

GARRAFFA (PD). Dottor Bono, lei ci dice la sua verità e noi parliamo sulla base delle notizie di cui disponiamo.

In merito alle vicende palermitane, sappiamo perfettamente che non si possono costruire navi da crociera, però la vertenza è durata perché Fintecna, che presumo sia una realtà più grande rispetto a Fincantieri...

BONO. È il nostro azionista.

GARRAFFA (PD). Appunto. Come dicevo, Fintecna voleva fare nell'area del bacino un complesso turistico finanziato con il Programma di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio (Prusst), cosa che per fortuna non è avvenuta; adesso cerchiamo di allargare il bacino. Fortunatamente, Fintecna, la vostra madre, ha cambiato il suo piano.

BONO. Mi dispiace dover precisare, senatore, che non è così. Noi abbiamo ceduto una parte di un terreno che non ci serviva, con un magazzino che era fatiscente, prospiciente all'area dell'ex Manifattura tabacchi; lo abbiamo ceduto a Fintecna in cambio di un magazzino in un altro posto.

GARRAFFA (PD). Volevate fare un albergo davanti al cantiere navale.

BONO. Caro senatore Garraffa, a Palermo – lo sanno anche i sassi – scorre il Canale Passo di Rigano, che è una fogna a cielo aperto, e non riusciamo a coprirlo; ci portiamo le navi da crociera a riparare con tutta la gente. Il nostro è un lavoro difficile e duro: questa è la verità. Se vogliamo mantenere l'azienda dobbiamo farci tanti nemici.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bono per il contributo fornito ai lavori della Commissione.

Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia)

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono con l'audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia).

Rivolgo un saluto agli ospiti, il dottor Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia, e il dottor Giancarlo Innocenzi Botti, presidente, che sono accompagnati dal dottor Stefano Andreani, direttore delle relazioni istituzionali e con i media, e da Antonio Troise, capo ufficio stampa, e ringraziandoli per la presenza all'odierna seduta li invito a prendere la parola affinché possano illustrare il progetto industriale, che hanno deciso (con nostro enorme piacere) di presentare a questa Commissione.

ARCURI. Signor Presidente, onorevoli senatori, abbiamo presentato la relazione sulle attività 2010 che, dati i tempi di funzionamento dei lavori parlamentari (a volte eccessivamente asimmetrici rispetto alla nostra dimensione aziendale), si prevede sia resa pubblica soltanto in questi giorni. Farò un intervento riepilogativo, con continui riferimenti al 2011, che è l'ultimo esercizio di attività che l'Agenzia ha svolto.

Come sicuramente ricorderete, a partire dal 2007 l'Agenzia è stata sottoposta ad un intenso piano di riordino e dismissioni, eseguito ai sensi della legge finanziaria che il Parlamento ha approvato nel dicembre 2006,

alla quale hanno fatto seguito alcune direttive del Ministro vigilante, ovvero il titolare del Dicastero dello sviluppo economico. L'operazione di riordino e di dismissioni si è conclusa nel 2010 con i risultati che sintetizzerò in seguito.

Nel 2011, il Consiglio di amministrazione, che nel frattempo si era insediato dal giugno 2010, avvicinando per quattro quinti il precedente Consiglio (in carica dal 2007), ha approvato un piano di sviluppo, che ha cominciato a vedere la luce a partire dal 2011. Quindi, riepilogando, dal 2007 al 2010 abbiamo provveduto a riordinare quella che fu Sviluppo Italia; dal 2011 stiamo lavorando per implementare il piano che consente anche al nostro Paese di avere un'agenzia interamente posseduta dallo Stato, preposta a pianificare e realizzare politiche per lo sviluppo e per l'attrazione degli investimenti.

Rispetto ai punti salienti del piano di riordino, cito qualche numero: nel 2007 Sviluppo Italia aveva complessivamente 216 società, tra controllate, subcontrollate e partecipate. Al netto di quelle (alcune decine) che siamo costretti a detenere per legge (tra le tante misure agevolative, gestiamo la legge n. 181 del 1989, che prevede che l'Agenzia acquisti temporaneamente partecipazioni in società finanziate, che successivamente, in un lasso temporale tra i tre e i cinque anni, dismette), di quelle 216 società ne sono rimaste attualmente soltanto cinque: una si occupa di turismo (Italia Turismo), da noi controllata al 58 per cento e posseduta per il restante 42 per cento da Fintecna; un'altra si occupa di porti turistici (Italia Navigando), di cui ancora oggi siamo proprietari solo per l'88 per cento, perché il 12 per cento è in possesso da sempre di un soggetto privato, ma stiamo concludendo una complicata operazione per riappropriarci della totalità del capitale; la terza si chiama Infratel Italia S.p.A. e si occupa di posare cavi e di realizzare reti a banda larga nelle aree di *digital divide*; la quarta si chiama Invitalia Attività Produttive S.p.A. ed è una società di ingegneria che svolge lavori di bonifica nelle aree industriali in crisi; la quinta e ultima società si chiama Invitalia Partecipazioni S.p.A. e detiene le partecipazioni residue che erano originate dal piano di riordino.

Devo quindi sottolineare a questa Commissione che, senza particolare enfasi (come invece altre volte è accaduto, accade e accadrà), abbiamo ridimensionato il perimetro delle partecipazioni pubbliche di circa 200 società. Nel 2007 i componenti degli organi di amministrazione e di controllo della società, senza deleghe, ovvero al netto di quelli preposti a gestire l'arcipelago di partecipazioni, erano 492. Questi 492 cittadini costavano sei milioni di euro all'anno in soli gettoni di presenza. Nelle cinque società rimaste all'interno del perimetro non c'è più nessuno che percepisca gettoni di presenza, dato che tutti i membri dei Consigli di amministrazione sono dirigenti di Invitalia e, in quanto tali, non retribuiti.

Il Gruppo aveva 1.717 dipendenti; oggi ne ha 927. Il perimetro occupazionale, quindi, è stato di fatto ridotto della metà, in modo non traumatico: a parte qualche decina di dirigenti, con i quali è stato interrotto il rapporto di lavoro, gli altri sono stati accompagnati all'esodo attraverso

una politica di incentivazione o inseriti nelle società cedute o, ancora, non sono stati oggetto di rinnovi contrattuali alla scadenza.

Avevamo 70 milioni di euro annui di costi per prestazioni esterne nella sola capogruppo, che rappresentavano il 55 per cento dei ricavi, una percentuale «molto originale» del conto economico. Oggi questi 70 milioni di euro, al netto delle prestazioni intergruppo (cioè delle attività che facciamo realizzare dalle nostre controllate), si sono ridotti a 6.

In questo triennio, quindi, abbiamo riorganizzato – e vi ho dato soltanto i tratti salienti – quella che fu Sviluppo Italia, adeguando la nuova Agenzia alle previsioni della norma e a *standard* di civiltà accettabili per un Paese democratico avanzato.

Dal 2011 abbiamo elaborato e condiviso con i Ministri interessati un piano di sviluppo. Invitalia è di proprietà del Ministero dell'economia e delle finanze, è gestita dal Ministro dello sviluppo economico e di essa si avvale il Presidente del Consiglio per il tramite del Ministro per la coesione territoriale.

Al momento attuale, svolgiamo fundamentalmente quattro attività. Gestiamo la quasi totalità degli incentivi per la crescita che il Governo mette a disposizione dei cittadini e delle imprese: da quelli di impatto microeconomico, come la norma già nota come «legge sul prestito d'onore», n. 608 del 1996, ovvero la legge che agevola i cittadini che vogliono avviare attività di autoimpiego, di lavoro autonomo e di microimpresa (che è la più piccola in quanto a dimensioni), ai più recenti contratti di sviluppo, che sostituiscono i vecchi contratti di programma. I contratti di sviluppo sono la misura principale che il Governo mette in campo per promuovere lo sviluppo del sistema produttivo del Paese. Queste attività sono ormai organizzate in una struttura dedicata, la cui *performance* e la cui efficacia sono misurabili in modo standardizzato ed elementare.

Nel corso degli ultimi anni, il Governo ci ha assegnato una lunga sequenza di misure in chiave anticrisi. Segnalo, ad esempio, il Fondo per il salvataggio e la ristrutturazione delle imprese in difficoltà. Una parte di queste misure ha trovato una nuova architettura nel decreto sviluppo di recente emanazione governativa, che ha provveduto a riordinare il sistema degli incentivi e in cui viene confermato il ruolo di Invitalia, cui è altresì affidata una nuova misura, inerente alla gestione delle cosiddette crisi industriali complesse, che nasce da una derivazione della legge n. 181 del 1989.

La seconda attività che l'Agenzia svolge inerisce allo sviluppo di programmi per la crescita posti in essere dai vari Ministeri per concorrere allo sviluppo del Paese e al riequilibrio territoriale. Nel corso degli ultimi anni, segnalo, tra i tanti, i programmi relativi al recupero del sito archeologico di Pompei, di cui l'Agenzia è incaricata, in collaborazione con il Ministero per la coesione territoriale e con il Ministero per i beni e le attività culturali. L'obiettivo consiste nell'ingegnerizzare e realizzare il meccanismo per il restauro del principale sito archeologico del nostro Paese, a fronte di un finanziamento europeo molto importante, più di 105 milioni di euro, che finalmente il nostro Paese ha ottenuto nel periodo compreso

tra la fine del precedente Governo e l'inizio dell'attuale. Segnalo, infine, un altro importante programma per la realizzazione e la razionalizzazione dei distretti tecnologici, che realizziamo per conto del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca.

Questo elenco mostra l'articolazione e l'ampiezza delle attività che sono finalizzate, da un lato (come per qualsiasi agenzia di un Paese moderno), all'implementazione delle politiche per lo sviluppo che il Governo può prevedere, pur nella scarsità delle risorse disponibili, e, dall'altro, al riequilibrio dello svantaggio territoriale che storicamente danneggia o ritarda lo sviluppo del nostro Mezzogiorno.

La terza attività concerne una serie di programmi comunitari, per i quali, per conto del Governo, prestiamo la cosiddetta assistenza tecnica; per esempio, il Programma operativo nazionale ricerca e competitività, quello interregionale Attrattori culturali, naturali e turismo e altri.

La quarta e ultima attività riguarda l'attrazione di investimenti esteri (un argomento particolarmente in voga in queste settimane), della quale si occupa preminentemente il presidente, al quale poi lascerò la parola per l'illustrazione dei dettagli.

Questo è il quadro generale che emerge dalla combinazione dei documenti che abbiamo consegnato (la relazione sulle attività 2010 e il bilancio e la relazione sulla gestione 2011).

Evidentemente possiamo acquisire – anche se mi rendo conto di essere la persona meno deputata a dirlo – che l'operazione pensata nella precedente legislatura di riorganizzazione o, come dico io, «di civilizzazione» di Sviluppo Italia sia conclusa. Al di là di chi ha avuto la ventura o la fortuna di realizzarla, tale operazione può essere anche utilmente considerata, e da essa si può trarre qualche spunto, in questa stagione in cui si discute – e speriamo non ci si limiti a discutere – di un ridimensionamento o recupero di efficienza di apparati della pubblica amministrazione centrale e locale, per la quale il Governo ha inteso incaricare un Commissario straordinario che in queste ore sta lavorando sulla questione, sinteticamente definita *spending review*.

Possiamo prendere atto che esiste ormai un'Agenzia, nell'accezione anglosassone del termine, che il Governo in molte delle sue diramazioni utilizza per progettare e realizzare politiche per la crescita e che auspichiamo venga utilizzata vieppiù nella fase storica che speriamo di accingerci a vivere, in cui la centralità delle politiche per lo sviluppo verrà recuperata, una volta che l'effettività delle politiche del contenimento della spesa sarà stata definitivamente conseguita.

Non avrei molto altro da aggiungere, se non due questioni che segnalo all'attenzione della Commissione. La prima ha a che fare con il permanere all'interno del perimetro dell'azienda dell'ultima partecipazione che ci è stato chiesto di non dismettere, che è un cantiere navale sito a Carrara. Si tratta di una partecipazione che ha un impatto insopportabile sull'equilibrio dei conti del Gruppo, che avevamo messo in liquidazione dopo aver provato invano una sua privatizzazione nel corso del 2010 e che il Governo ci ha chiesto, *per tabulas*, di mantenere all'interno del pe-

rimetro fino alla fine di quest'anno. Stiamo ora di nuovo tentando una privatizzazione del cantiere, all'esito della quale, qualora sia positiva, esso uscirà dal perimetro del Gruppo. Qualora il nostro sforzo non dovesse produrre i risultati auspicati, dovremo per forza provvedere, con tutti gli strumenti che la legislazione ci consente, ad interromperne le attività.

Il secondo punto che vorrei segnalare ha a che fare con il nostro ruolo nelle attività per la riconversione del sito industriale di Termini Imerese, rispetto al quale svolgiamo, per decreto, funzioni di *advisor* del Ministero e della Regione. Si era ipotizzato di aver trovato una soluzione che rispondeva alle esigenze del territorio ed ai vincoli che erano stati posti alla base della ricerca di una sostituzione della FIAT. I vincoli derivano dal fatto che si «preferiva» – per dirla educatamente – che il subentrante alla FIAT continuasse ad operare in un settore, che è quello dell'*automotive*, nel quale il sito era focalizzato. Ebbene, sembrava si fosse trovata una soluzione facendo subentrare la DR Motor Company, un gruppo italiano di matrice molisana che avrebbe prodotto in Sicilia quattro modelli, ma questa soluzione oggi sembra messa in discussione da una crisi finanziaria della capogruppo del soggetto che avrebbe dovuto investire in Sicilia.

Al riguardo, penso sia utile fare chiarezza in questa sede: il progetto in Sicilia, con una qualche iniezione di capitale proprio da parte dell'investitore, è assolutamente realizzabile. Quindi, le polemiche che leggiamo e le preoccupazioni che ascoltiamo in questi giorni sono sacrosante, ma vanno ben tarate. Il problema infatti non è nella fattibilità del progetto in Sicilia, ma nella crisi del soggetto che lo propone, attraverso una sua società in Sicilia, l'iniziativa. Crisi che ha origini altrove e che ad oggi non ha trovato altrove soluzioni. Sulla base di quanto ripetutamente indicato dal Ministro dello sviluppo economico e nella possibilità che questa crisi venisse confermata, ci siamo messi comunque a cercare soluzioni alternative, avendo, in ogni caso, nel frattempo risolto, con un accordo tra l'azienda FIAT, le organizzazioni sindacali ed il Governo, il problema di un terzo dei dipendenti, i quali vengono accompagnati all'età pensionabile con incentivi aziendali.

Se siete d'accordo, lascerei la parola al presidente per la parte relativa agli investimenti esteri.

INNOCENZI BOTTI. Come ha anticipato il dottor Arcuri, l'attività dell'attrazione di investimenti, per delega da parte del Consiglio, è stata assegnata a me. Anche io, come il dottor Arcuri, vorrei focalizzare l'attenzione sulla parte relativa alla attività del 2011 e di parte del 2012. Questo per due ragioni, la prima delle quali è che il nuovo Consiglio si è insediato nel secondo semestre del 2010 e, anche se nella relazione è riportata l'intera attività di attrazione investimenti svolta dall'Agenzia nel 2010, la parte più significativa di tale attività è susseguente al conferimento della delega, laddove ha ricevuto una accelerazione.

Credo sia noto a tutti che è oltremodo difficile attrarre investimenti in questo Paese. Come ha detto il dottor Arcuri, l'attrazione di investimenti è

argomento di cronaca quotidiana ed anche in questo periodo se ne parla molto: siamo tutti convinti che questo Paese potrebbe avere o avrebbe i requisiti per attrarre investimenti, mentre in realtà non si sono attuati interventi strutturali che aiutino a risolvere il problema della difficoltà ad attrarre investimenti.

Dalla tabella stilata dalla *World Bank* due mesi fa si evince che l'Italia, per attrarre investimenti o comunque facilitare impresa è all'87° posto nella classifica mondiale: all'86° posto c'è la Mongolia e all'88° posto la Giamaica. Quindi per fare impresa a livello mondiale siamo appena dopo la Mongolia e subito prima la Giamaica.

Conosciamo tutti le ragioni per le quali siamo in queste condizioni. Tuttavia, sono stati messi a fuoco quattro temi in particolare, che sono quelli più interessanti e che se fossero affrontati probabilmente faciliterebbero l'attrazione di investimenti. Tra questi – ma immagino sia un ritornello facile per chiunque legga le attività economiche o si informi su queste questioni – vi è il sistema fiscale. Vi sono Paesi al mondo che hanno avviato un rapporto diretto tra l'attrazione di investimenti (e quindi la facilitazione degli attrattori di investimenti) e il comparto fiscale. Personalmente ho avuto una serie di incontri con i rappresentanti dell'Agenzia delle entrate per capire se c'erano le condizioni per avviare una sorta di facilitatore nei confronti di possibili investitori stranieri. Credo sappiate tutti che in tantissimi Paesi vicini ai nostri, dalla Carinzia alla Svizzera, c'è una concorrenza all'interno delle Regioni stesse per come facilitare l'attrazione degli investimenti dal punto di vista fiscale. Ebbene, all'Agenzia delle entrate mi hanno risposto che occorre una serie di interventi normativi per arrivare a questa conclusione. Quindi, sono ben lieto di discutere al livello virtuale la possibilità di creare condizioni *tailor-made*, quindi un po' personali rispetto a taluni attrattori, ma è ovvio che occorrono interventi dal punto di vista normativo.

Un altro degli aspetti che costringono a rallentare se non addirittura ad impedire l'attrazione di investimento è l'inefficienza del sistema della giustizia civile in senso lato. Ovviamente, gli investitori conoscono perfettamente la situazione di questo Paese, quindi sanno che se dovessero avviare procedimenti per l'attività che svolgono, i tempi di risoluzione sono talmente lunghi da non essere assolutamente comparabili con nessuno degli altri Paesi verso i quali indirizzano i loro interessi di investimento.

C'è poi la rigidità del mercato del lavoro. Vi sembrerà strano, ma facciamo una grandissima difficoltà – e abbiamo più volte evidenziato questo aspetto alle istituzioni competenti, compresi i Ministeri del lavoro e dell'interno – relativamente al rilascio dei permessi di soggiorno.

Ci sono Paesi come la Cina o il Giappone che hanno difficoltà a far ottenere il permesso di soggiorno ai loro *manager*, e per loro è fondamentale perché sapete benissimo che la maggiore parte di queste aziende ha il *country manager* del loro Paese e poi quadri che provengono anche dall'Italia. Abbiamo più volte sottolineato questo aspetto, e personalmente ho scritto anch'io al nuovo Ministro dell'interno affinché le prefetture facilitino l'operazione in questi casi, anche perché stiamo parlando di *mana-*

ger. Capisco la preoccupazione per quanto riguarda quadri intermedi oppure lavoratori di livello inferiore, perché per alcuni Paesi come la Cina e il Giappone sono di difficile identificazione: si è detto spesso che talvolta venivano rilasciati permessi di soggiorno trasferiti a più persone, visto che si somigliano tutti e i nomi sono più o meno gli stessi.

Un'altra questione importante è l'eccessiva invadenza della burocrazia. Spesso, per poter ottenere talune autorizzazioni per facilitare l'insediamento di aziende in alcune Regioni dobbiamo omettere agli investitori il fatto che il vaglio della burocrazia comunale, provinciale, regionale e poi statale è, ahimè, una lungaggine che dissuade, quando non sconsiglia totalmente gli investitori a venire. Per non parlare poi della molteplicità dei soggetti che si occupano di questa attività.

Il nostro è un Paese che paradossalmente, pur avendo la difficoltà più grande ad attrarre investitori, ha al contempo forse la quantità maggiore di soggetti che attraggono investimenti; è un paradosso inspiegabile: sembra quasi quello dei francesi che, pur avendo una cucina così grassa, hanno il colesterolo più basso in Europa.

Spesso ci è capitato di recarci in alcuni luoghi a fare un'attività di promozione o a iniziare dei seminari e abbiamo trovato addirittura Comuni, Province, Regioni che a loro volta fanno l'attrazione. Peraltro, il paradosso è che poi sono loro a complicare di più e spesso la problematica burocratica. Noi allora avremmo anche qualche idea in proposito, che abbiamo sottoposto a più riprese alle istituzioni alle quali ci riferiamo; certo, ci farebbe piacere se il Presidente di questa Commissione si facesse carico magari di presentare interventi normativi a soluzione di queste problematiche: fino a quando non si interviene in maniera decisiva sulla questione credo che avremo sempre grandi difficoltà a fare l'attrazione degli investimenti. Ciò nonostante – questa è una premessa necessaria perché anche voi abbiate un quadro di riferimento su come si colloca l'attività dell'agenzia – abbiamo incrementato l'attività di attrazione degli investimenti in una modalità leggermente differente rispetto a quella precedente. Abbiamo quasi totalmente eliminato le missioni di sistema, che personalmente – mi assumo la responsabilità di questa valutazione – ritengo servano oggettivamente a poco, perché c'è una quantità incredibile di soggetti che si presentano agli investitori ma manca un *target* preciso: è una bella dimostrazione di una parata di soggetti che vanno fuori, ma nella realtà la conclusione di attività è quasi inesistente. Abbiamo individuato alcuni Paesi *target*, che sono quelli che una volta venivano chiamati emergenti e che oggi sono abbondantemente emersi; quindi, abbiamo identificato una serie di prodotti per questi Paesi *target* per i quali abbiamo specificità e caratteristiche univoche; mi riferisco per esempio alle energie rinnovabili. Forse non lo sapete, ma l'Italia nel settore delle energie rinnovabili è tra le prime al mondo.

PRESIDENTE. E a basso costo per lo Stato.

INNOCENZI BOTTI. Siamo riusciti, per esempio, ad attrarre in Italia alcune aziende dal Giappone, tra cui la Sharp – quindi, non parliamo di piccole aziende – con cui abbiamo avviato una serie di interventi. Abbiamo messo a punto progetti che riguardano in modo particolare le biotecnologie e la salute, la micromeccanica, la logistica, il turismo, il *fashion* e il *food*. Abbiamo organizzato una serie di eventi diretti e mirati facendo colloqui specifici *B2B*. Abbiamo sottoscritto una serie di accordi con alcuni soggetti internazionali, che per esempio in alcuni Paesi sono istituzionalmente incaricati di fare questo mestiere: la banca (la *China development bank* per la Cina, e la *Mitsubishi bank* per il Giappone) o altri soggetti che svolgono questo tipo di attività per conto dei Paesi con i quali ci rapportiamo. Insomma, abbiamo organizzato incontri mirati, portando un portfolio di progetti specifici in questi Paesi. Il risultato è stato per certi versi sicuramente al di sopra delle aspettative, perché l'anno scorso abbiamo incrementato in maniera considerevole il numero delle aziende che siamo riusciti a portare in Italia; compito facilitato, come dicevo prima, anche dalle aziende giapponesi in virtù nello specifico delle energie rinnovabili e del fatto che hanno una moneta forte rispetto all'euro. Come avviene in questi casi, ci siamo trovati sull'onda favorevole da questo punto di vista.

Un aspetto non secondario, che meriterebbe un'attenzione normativa sicuramente maggiore, riguarda le piccole e medie imprese. Il nostro Paese ha, a mio avviso, due giacimenti importanti che non è ancora in grado di sfruttare al meglio: il primo – ahimè – come sappiamo è quello del turismo, il secondo è quello delle piccole e medie imprese; il modello delle piccole e medie imprese italiane è preso come riferimento da tutti i Paesi con cui ci rapportiamo.

Dovremmo affrontare anche tale questione dal punto di vista normativo per supportare il processo di internazionalizzazione delle piccole e medie imprese, che presentano caratteristiche estremamente importanti nel confronto con i Paesi di cui stiamo parlando, ma che non hanno né le risorse, né le strutture, né la capacità necessarie per affrontare i mercati emergenti. Dalla Corea, a Singapore, all'Indonesia, chiunque voglia avviare un processo progettuale si riferisce, come nuovo modello di sviluppo, all'esempio delle piccole e medie imprese italiane.

L'altro paradosso è che in questi Paesi si studiano piani pluriennali per sviluppare il modello delle piccole e medie imprese, cosa che noi non facciamo.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, ringrazio il presidente e l'amministratore delegato di Invitalia e non solo per il rendiconto dell'attività, che pure meriterebbe una considerevole attenzione da parte nostra: magari potremo operare un approfondimento più specifico sulla scorta del documento che, immagino, ci verrà consegnato e che avremmo modo di approfondire; ringrazio gli auditi anche per una serie di spunti che credo debbano e possano essere colti.

Vorrei, intanto, affrontare il tema relativo all'attrazione degli investimenti. Mi pare di poter capire, dottor Arcuri (e vorrei una sua valutazione a riguardo), che i mali che caratterizzano il nostro Paese siano piuttosto conosciuti e – ahimè – piuttosto presenti anche in altri contesti. Il punto non è tanto, immagino, quello di risolvere in un solo momento tutte le criticità e i ritardi che segnano il nostro modo di collocarci nello scenario internazionale, quanto piuttosto di affrontare il problema dell'affidabilità del Paese. Per affidabilità si intende anche la volontà di risolvere le criticità e di agire attraverso la costanza di un impegno ordinario, affinché possano essere realizzati obiettivi di qualità nei diversi settori: nella giustizia civile, nel funzionamento dei mercati interni, nella semplificazione amministrativa, nella certezza del diritto. Occorre, inoltre, prevedere vantaggi che nella comparazione con altri sistemi possano determinare orientamenti tesi a cogliere le opportunità presenti nel Paese.

Dovremmo forse sviluppare una riflessione più accurata proprio sul tema delle piccole e medie imprese, che lei, dottor Arcuri, segnala in modo particolare. In questo mi pare che la sua comunicazione dimostri quanto sia significativo lo spazio a nostra disposizione.

Ha ancora senso praticare nel nostro Paese politiche incentivanti di natura differenziata? Ha ancora senso, per risolvere i ritardi del Mezzogiorno, ipotizzare politiche che, nel tentativo di attrarre nuovi investimenti, di fatto determinano una modificazione nelle ordinarie dinamiche di mercato?

Penso che l'esperienza maturata nel superamento della vecchia dimensione dell'intervento diretto dello Stato (216 società ne erano in una qualche misura l'emblema e la stessa vicenda del cantiere nautico ne è una residua testimonianza) dimostri quanto quell'approccio non solo non sia risultato fecondo, ma abbia anche generato fattori distorsivi che di fatto hanno impedito l'avvio di quel ciclo positivo che avrebbe consentito alle piccole e medie imprese di esprimere il potenziale di cui sono titolari, in una relazione diretta con i territori, ciascuno dei quali nasconde delle potenzialità. In proposito, si è fatto riferimento ai giacimenti culturali.

In questo senso rischiamo di ripetere gli stessi errori: grandi intuizioni, capacità di costruire scenari innovativi e avanzati, ma scarsa capacità di mantenere determinate posizioni decidendo di continuare a investire in termini di politiche pubbliche, di attenzione e di risorse materiali, sapendo aspettare i buoni risultati. Noi spesso cambiamo strada nel tentativo di inseguire risultati non ottenibili attraverso semplici scorciatoie.

La domanda è la seguente. Premesso che la percezione che riceviamo è che siamo in presenza di uno strumento agile, la cui funzione più proficua e innovativa è alimentare politiche industriali in grado di catalizzare risorse, energie e competenze, qual è il vostro giudizio, proprio sulla scorta dell'esperienza maturata, rispetto alle scelte da compiere? È, infatti, ragionevole condividere il pensiero di chi ritiene che, considerata la sua profondità, potremo uscire dalla crisi che stiamo vivendo non tentando di recuperare quello che abbiamo perso e che non potremo più avere,

ma solo se saremo capaci di mettere in campo nuove idee, di costruire nuove dinamiche e di promuovere nuovi attori.

Cosa pensate a questo riguardo e come, ove si ritenesse che ciò possa essere possibile, credete che le politiche pubbliche, a partire dai provvedimenti che esamineremo nelle prossime settimane, possano essere meglio finalizzate allo scopo?

ARCURI. Rispondo a questi primi quesiti, con la promessa di tornare volentieri a rispondere alle altre domande poste dai senatori. Le questioni che pone il senatore Bubbico sono analitiche e complesse. Ci si chiede alla fine la nostra opinione sulla scorta dell'esperienza maturata.

Dobbiamo partire da un dato di fatto, confutare il quale – tra le tante cose che in questi anni andiamo confutando di noi stessi – è inopportuno: abbiamo ancora, all'interno del nostro territorio, il più vasto ed antico divario di sviluppo nell'Europa a 27. Non esiste infatti nell'Europa attuale un Paese che abbia, da quando è diventato nazione, il 40 per cento dei suoi cittadini in ritardo di sviluppo rispetto all'altro 60 per cento e non esiste alcun Paese nell'Unione a 27 in cui questo 40 per cento conti 20 milioni di persone.

Dovremmo prendere atto – e mi pare che nel suo intervento lo faccia, per cui non posso far altro che confermare le sue riflessioni – che le politiche che finora sono state adottate o che si è tentato di implementare non tanto per infrastrutturare questa parte di Paese, quanto per svilupparlo, sono fallite. Le ragioni per le quali sono fallite sono nel senso del divario: il divario è lo stesso di quando le politiche di industrializzazione del Mezzogiorno d'Italia sono state avviate.

Cosa si può fare? Si deve prendere atto che il mondo si è aperto e che ormai competiamo con altri Paesi, con altri contesti e con altre comunità.

A mio avviso, si deve prendere atto anche del fatto che non abbiamo più risorse pubbliche in quantità tali per cui possiamo immaginare architetture di politiche industriali moderne con le disponibilità che un tempo avevamo o dicevamo di avere.

In aggiunta, bisognerebbe svolgere due riflessioni, che per ora accenno. La prima è non continuare ad affastellare nuove idee e nuove proiezioni, nuove normative, politiche industriali e socioeconomiche dimenticandosi di valutare le precedenti. Faccio questo lavoro da cinque anni ed ho sentito almeno tre approcci alla soluzione del divario di sviluppo ed ho preso atto che, per le più varie ragioni, essi sono rimasti solo tre approcci. Niente di più.

La seconda riflessione è che, come direbbero gli esperti, bisognerebbe finalmente partire dalla domanda e smetterla di partire dall'offerta. Immaginare di calare di nuovo un sistema di opportunità – non le chiamiamo più agevolazioni o incentivi – dimenticandosi di capire cosa serva ai luoghi o alle comunità cui queste opportunità sono destinate e cosa vogliono per davvero mi parrebbe un esercizio di nuovo inutile. Viceversa, analizzare quali siano i fabbisogni dei luoghi e cercare di accompagnarli

e di incontrarli, esperimento che finora mai è stato fatto, mi sembrerebbe un'operazione più proficua. Considerando – e mi taccio – un'apparente contraddizione che ho imparato in questi cinque anni, e cioè che nelle aree in ritardo di sviluppo l'ultima cosa che bisogna calare sono i danari e che, seconda apparente contraddizione, la massa monetaria che è sembrato essere stata calata nel nostro Mezzogiorno negli ultimi 10 anni in realtà non è stata fatta pervenire al Sud: è stato solo detto che la si sarebbe calata. Il che è ancora peggio.

Ragionare sulla domanda invece che sull'offerta e smetterla di misurare la qualità delle politiche in funzione degli stanziamenti economico-monetari strumentali alla loro realizzazione sarebbe un contributo finalmente di civiltà e forse destinato a qualche speranza di successo.

PRESIDENTE. Dottor Arcuri, considerati la normativa esistente, le risorse che sono state effettivamente conferite e quelle soltanto previste dalle norme, vorremmo avere da voi un quadro dal quale emergesse cosa può fare Invitalia e quale possa essere un processo di razionalizzazione, proprio partendo dalla domanda del territorio per arrivare all'offerta, individuando anche i settori da privilegiare. Tale quadro ci aiuterebbe a comprendere meglio il tipo di lavoro necessario per calibrare eventualmente un nostro possibile contributo. A tal fine sarebbe utile programmare una prossima audizione.

ARCURI. Certo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti e dichiaro concluse le audizioni odierne.

Avverto la Commissione che la documentazione consegnata dai rappresentanti della Fincantieri e dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa (Invitalia), poiché nulla osta da parte loro, sarà pubblicata sulla pagina *web* della Commissione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

