

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 12,45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sull'attuale situazione della cantieristica italiana.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, del Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, sull'attuale situazione della cantieristica italiana.

Do la parola al Ministro Corrado Passera per lo svolgimento della relazione.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie presidente. Ho preparato una relazione per economia di tempi, trattandosi di un tema complesso, con molte sfaccettature.

Partiamo dalla cantieristica italiana, un settore noto nel mondo soprattutto per la produzione di navi *cruise*, cioè da crociera, ma anche ricca di esperienze di piccole e

medie imprese che si inseriscono nei diversi settori della costruzione navale e che risente fortemente non solo della crisi economica mondiale, ma anche della concorrenza dei Paesi asiatici e della vicina Turchia.

Il comparto è costituito essenzialmente dai cantieri iscritti, ai sensi della legge n. 234 del 1989, negli albi dei costruttori e dei riparatori. L'iscrizione agli albi ha costituito uno dei requisiti per l'erogazione dei contributi pubblici destinati alla costruzione e trasformazione navale.

La produzione nei cantieri nazionali è principalmente di tipo commerciale e militare, con un impiego complessivo in termini di ore di manodopera di circa 14,5 milioni, di cui il 56 per cento è relativo a manodopera di appalto con ditte esterne al cantiere. Questo settore industriale richiede sviluppo e ha un grosso indotto nel settore di *design*, tappezzeria, *hi-tech* e accessori.

La situazione cantieristica italiana non si discosta molto da quella mondiale, dove l'acquisizione degli ordini ha iniziato progressivamente a ridursi dal 2008, anche se il continente europeo è certamente una delle aree che ha maggiormente risentito della crisi internazionale. Gli ultimi anni hanno visto la chiusura di numerosi storici poli naval-meccanici. L'industria italiana ha comunque mantenuto un ruolo di *leadership* per le navi da crociera, che rappresentano oggi la quota di mercato più rilevante. Tale situazione ha determinato, però, un'eccessiva dipendenza da un comparto di nicchia a discapito di altre produzioni. Le imprese europee hanno dimostrato una maggiore dinamicità nel mercato, rivolgendosi allo sviluppo di nuovi settori nel campo navale.

I cantieri navali nazionali affrontano oggi con gravi difficoltà il campo della ricerca e della sperimentazione di nuove tipologie di unità, per esempio le cosiddette *green ship*, o di tecnologie innovative relative ai processi produttivi. Di contro il settore del cosiddetto *recycling*, il riciclaggio delle navi, oggetto di attenzione da parte della Comunità europea, non è mai stato visto come un'opportunità per i cantieri di demolizione e di riparazione.

La diversificazione innovativa della cantieristica e, più in generale, la ristrutturazione del settore rappresentano una sfida particolare in termini di formazione e competenze. Con la realizzazione di nuovi tipi di navi l'ingegneria navale e le applicazioni marittime richiedono importanti investimenti anche in risorse umane.

In tale contesto un particolare approfondimento va riservato alla produzione Fincantieri. La crisi economica finanziaria internazionale, che ha colpito pesantemente l'intero settore cantieristico mondiale, ha fatto registrare per Fincantieri una drastica riduzione degli ordini, con una conseguente concreta riduzione dei volumi e dell'attività produttiva in tutti i cantieri del gruppo.

Tali effetti sono risultati più evidenti per i cantieri più disagiati da un punto di vista infrastrutturale.

Appare opportuno evidenziare che Fincantieri opera con una complessa e storica situazione aziendale in un momento di forte peggioramento del cambio tra l'euro e il dollaro e di un forte incremento del costo di tutti i fattori produttivi.

Presso il Ministero dello sviluppo economico sono stati attivati i tavoli di confronto settoriale e di singolo gruppo o di impresa industriale. In questo quadro si sta sviluppando il confronto sul Piano quadriennale di Fincantieri.

In questi giorni si sta operando in continuità con l'intesa raggiunta lo scorso 21 dicembre 2011. Appaiono di particolare interesse le successive intese applicative all'accordo generale, che hanno consentito il recupero delle situazioni di maggiore contestazione, come quella di Palermo e di Sestri Ponente. In realtà, sono coperti tutti

i cantieri della Fincantieri con appositi accordi. Ne rimane uno su cui aspettiamo uno studio di fattibilità.

Nelle prossime settimane sarà affrontata anche la situazione del cantiere di Castellammare, quello che stavo citando, mentre sull'area di Genova è già in fase attuativa l'accordo di programma del 28 luglio 2011, relativo al cosiddetto ribaltamento a mare, per la realizzazione di una nuova area mare destinata allo sviluppo di attività navalmeccaniche anche di carattere innovativo.

L'accordo di programma è relativo al sito produttivo Fincantieri di Genova Sestri, che si ripropone, tra l'altro, di razionalizzare l'allocatione delle attività produttive nell'area portuale in questione e di migliorare l'efficienza del sito stesso.

Per tale iniziativa il decreto-legge cosiddetto «milleproroghe» del 2011 e il relativo decreto applicativo hanno previsto l'assegnazione di 50 milioni di euro, con la possibilità, in base all'accordo, di reperire ulteriori 20 milioni di euro a valere sul Fondo infrastrutture portuali, per la realizzazione di un banchinamento che sposti verso mare l'intera area portuale interessata alle lavorazioni del cantiere navale. Sulla questione sono stati chiesti chiarimenti da parte della Commissione europea, puntualmente forniti, e il Governo è impegnato a superare eventuali obiezioni che dovessero essere al riguardo formalizzate dai competenti servizi dell'esecutivo comunitario.

Le note razionalizzazioni della spesa pubblica in questi ultimi anni hanno fatto registrare una forte riduzione delle commesse da parte della Marina militare italiana. Il Ministero dello sviluppo economico, in stretto collegamento con gli altri ministeri competenti, sta orientando e supportando la committenza di navi militari (programma FREMM, pattugliatori, motovedette) e di supporto alle attività civili pubbliche (navi oceanografiche e supporto logistico).

Per quanto riguarda, in particolare, il programma FREMM, anche nell'attuale fase di scarsità di risorse pubbliche, il Governo ha garantito la continuità del

progetto con il completamento della committenza per ulteriori quattro navi. Tuttavia, seppure in un contesto di mercato ancora fortemente penalizzato dalla crisi economica internazionale, Fincantieri si conferma un'azienda *leader* a livello mondiale con risultati economico-finanziari di tutto rilievo, che hanno fatto registrare nell'esercizio 2011 un ritorno all'utile pari a oltre 10 milioni e un eccesso di cassa di euro pari ad altri 166 milioni.

Inoltre, secondo le informazioni che l'amministratore delegato ha fornito al Parlamento, è stato definito, dopo lunghe trattative con le organizzazioni sindacali, il Piano di riorganizzazione aziendale che consentirebbe all'azienda di adeguare la capacità produttiva all'attuale domanda e, più in generale, di efficientare tutto il sistema aziendale per metterlo in grado di fronteggiare la crescente competitività del mercato senza procedere a licenziamenti, ma attraverso un articolato utilizzo di interventi consistenti nel blocco selettivo del *turnover*, nella trasformazione di parte dei rapporti di lavoro da *full-time* a *part-time*, nell'incentivazione dei trasferimenti volontari all'interno dell'azienda, nell'esternalizzazione di attività, nonché nel ricorso agli ammortizzatori sociali disponibili.

Tuttavia, il necessario e inevitabile percorso che Fincantieri dovrà affrontare si presenta complesso e pieno di sfide strategiche, ma la realizzazione di tale Piano di riorganizzazione potrà certamente contribuire a rafforzare la propria posizione competitiva, facendola diventare la prima tra numerose società cantieristiche al mondo ad aver affrontato i problemi strutturali.

Attraverso il riassetto del sistema organizzativo e produttivo e sulla base dell'esperienza acquisita negli ultimi anni nell'ambito del processo di diversificazione delle proprie attività, l'azienda potrebbe puntare nella direzione dell'internazionalizzazione del *business* militare e nello sviluppo di nuovi settori, quali *off-shore* eolico, *megayacht* e sistemi marini.

Parliamo del settore delle riparazioni e delle trasformazioni navali, che non ha

risentito in modo particolare della pesante flessione di domanda innescata dalla crisi economica finanziaria, ma ha comunque subito un rallentamento dell'attività, in quanto il perdurare di livelli di scambi commerciali poco soddisfacenti ha indotto il settore armatoriale a una riduzione del *budget* e al rinvio dei lavori di manutenzione e di ammodernamento.

Rimangono, tuttavia, positive le prospettive legate al settore delle navi da crociera per quanto riguarda gli interventi di riparazione, i cosiddetti *refitting*, a fronte sia della crescita dimensionale della flotta crocieristica, sia del raggiungimento per un numero rilevante di navi del periodo di mezza età, che rende non più rinviabili i lavori di ammodernamento.

A tal proposito, proprio per il settore in esame si evidenzia l'acquisizione, da parte dei cantieri Palumbo, del cantiere navale di Malta, cantiere in grado di accogliere navi superiori alle 300.000 tonnellate ubicato in posizione strategica al centro del Mediterraneo. Si segnala, inoltre, il pieno regime raggiunto dai bacini di Trieste, avvantaggiati dalla posizione e dal fatto di avere una delle poche vasche navali di grandi dimensioni disponibili nel Mediterraneo. Infine, presso lo stabilimento Fincantieri di Palermo è stato dato inizio al rifacimento dei due bacini di carenaggio da 52.000 e 19.000 tonnellate che era previsto.

Parliamo ora di politica europea e di reazione alla crisi della cantieristica navale, nel quadro di una politica integrata per il mare che ha posto con più forza, nel corso del 2011, la questione sia della riduzione delle emissioni navi, sia della sostituzione di numerose unità obsolete.

La cantieristica navale è stata nello scorso anno oggetto di un rinnovato interesse da parte delle istituzioni europee, con l'obiettivo di sostenere e soprattutto di sviluppare questo settore industriale, che risente fortemente non solo della crisi economica mondiale, ma anche della concorrenza dei Paesi asiatici.

Compatibilmente con la precedente disciplina degli aiuti di Stato, in vigore fino al 31 dicembre 2011, la legge finanziaria

2007 ha destinato 25 milioni di euro per il triennio 2007-2009 a ben 41 progetti di innovazione di prodotto e di processo industriale. In base alla nuova disciplina europea degli aiuti di Stato alla costruzione navale 2011/C364/06, entrata in vigore il 1° gennaio 2012 e con validità fino al 31 dicembre 2013, sarà consentito autorizzare aiuti per l'innovazione tecnologica per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto mare, nonché per i crediti all'esportazione.

Peraltro, il sostegno alla ricerca e allo sviluppo si è attuato attraverso il finanziamento nell'ambito del programma Industria 2015 di un progetto guidato da Fincantieri per la realizzazione di sistemi di impianti innovativi di bordo per il controllo e la gestione delle navi. Da solo questo progetto ha comportato un investimento di circa 30 milioni. A questo si aggiungono alcuni importanti progetti finanziati sullo stesso programma e sviluppati dal Registro italiano navale (RINA) e da aziende del gruppo Finmeccanica per il controllo delle navi oltre che delle operazioni portuali a fini logistici.

Spendo un'ultima parola ultima sugli indirizzi strategici che il ministero intende perseguire. Quelli prioritari possono essere sintetizzati nel modo seguente: sviluppo dell'innovazione di prodotto nei comparti leader (*cruise*, crociere, *yacht* e *megayacht*) per assicurare la competitività verso i Paesi emergenti; miglioramento dell'efficienza energetica e riduzione delle emissioni, intervenendo sui materiali innovativi, sugli impianti di bordo e sui propulsori (una particolare attenzione è dedicata alle operazioni navali nelle aree sensibili, lagunari e nei parchi naturali, aree ad alto valore paesaggistico); diversificazione della produzione verso segmenti emergenti legati ad attività *off-shore* e di servizio delle aree urbane più congestionate; sicurezza dei passeggeri e delle merci sia in mare che nelle attività portuali e alleggerimento del retroporto in ottica *smart city*.

Ho letto velocemente per avere più tempo per raccogliere le vostre domande.

PRESIDENTE. Grazie, signor Ministro. Diamo il benvenuto anche al dottor Pujia, che si occupa presso il Ministero dei temi del trasporto marittimo.

Do la parola ai deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SANDRO BIASOTTI. Grazie, presidente. Rivolgo un ringraziamento al Ministro per la sua relazione su un settore così difficile, che ha dato preoccupazioni a tanti di noi, considerando che, per esempio, la crisi della Fincantieri ci è nota. Fa seguito a una crisi mondiale di concorrenza dei Paesi emergenti, ma è anche una crisi di strutture logistiche.

Noi ci rendiamo benissimo conto che in una società normale privata otto cantieri in Italia sarebbero un assurdo. Tuttavia li abbiamo e, considerata la crisi occupazionale, diventa difficile poterne chiudere qualcuno, tanto che malgrado i contributi delle società di consulenza prevedessero la chiusura di due stabilimenti, quello di Castellammare di Stabia e quello di Sestri Ponente, per fortuna, la Fincantieri e il Governo hanno agito in senso contrario.

Noi avevamo già accolto con estremo favore la relazione resa a gennaio dai vertici di Fincantieri e anche l'intervento del ministero atto a tranquillizzare anche chi non voleva essere tranquillizzato. C'è, infatti, anche tanta strumentalizzazione. Già a gennaio la Fincantieri era venuta a comunicarci che non avrebbe licenziato nessuno e addirittura che per i dipendenti che sarebbero entrati in cassa integrazione si sarebbe integrato con risorse della società.

Purtroppo, siamo arrivati ad affermare che Sanremo ha salvato la Fincantieri, perché nella settimana in cui si minacciava di andare a occupare il Festival di Sanremo si è trovata la soluzione, che era quella che, in realtà, si era già trovata prima. I giornali e le televisioni hanno affermato tutti che gli operai sarebbero andati a occupare la sede del festival nella serata in cui partecipava Celentano. Lo preciso solo per colore, non ne faccio un appunto.

Sarebbe determinante, signor Ministro, che la rimanenza dei 70 milioni per il ribaltamento del cantiere di Sestri Ponente venisse recuperata il più presto possibile. Anche questa è una scusa per agitare chi vuole essere agitato.

Volevo chiederle poi che cosa pensa dell'ipotesi che ha portato in questa sede la Fincantieri di costruire, per esempio, a Sestri, ma anche in altri stabilimenti, piattaforme per lo smaltimento dei rifiuti solidi. Io la trovo, per quanto riguarda il nostro territorio genovese, un'idea geniale. Noi stiamo per portare a compimento un gassificatore. Ne esiste uno in tutto il mondo, che non funziona, a Osaka, e vorremmo metterne uno a Genova. Questa potrebbe essere una soluzione molto importante, come anche quella delle carceri galleggianti. Vorrei sapere che cosa ne pensa il Governo. Non so se lei potrà fornire una risposta, essendo coinvolto anche il Ministero dell'interno, ma ritengo che potrebbe essere uno sbocco di crescita notevole.

Chiudo per lasciare spazio agli altri con un invito che c'entra e non c'entra con il tema in oggetto. La Costa Crociere è in una situazione di grave disagio, anche alla luce delle ultime notizie. Io credo che dovremmo sostenerla, il Governo *in primis* e tutti noi *in secundis*, perché è una società di fatto totalmente italiana. Tutte le sue navi sono state costruite in Italia e ci lavorano 10.000 persone italiane.

Vorrei che tali persone sentissero, come finora non hanno sentito, un forte appoggio. So per certo che in materia di sicurezza la Costa è all'avanguardia nel mondo. Se poi un capitano compie azioni che non vanno compiute non credo che sia responsabilità dell'azienda, ma responsabilità personale.

Io credo che sia proprio necessario dare una mano alla compagnia, perché non vorrei che anche la Costa facesse costruire le sue prossime navi, visto che il capitale è straniero, a Hong Kong anziché da altre parti. Grazie.

DEBORAH BERGAMINI. Ringrazio il Ministro della relazione che, come ha

anticipato, presenta luci e ombre. È evidente che ci troviamo ad affrontare un settore in cui l'Italia è senz'altro un'eccellenza, ma si tratta di un settore che vede numeri che lasciano poco all'immaginazione, se teniamo presente che le commesse europee, per quanto riguarda la costruzione di navi, sono scese dal 33 per cento circa del 1981 al 6 per cento di oggi.

Si sta registrando una forte crisi e anche una sorta di generale riconversione verso il settore della riparazione navale, piuttosto che verso quello della costruzione. Ciò è dovuto, da un lato, a una storica criticità nel settore infrastrutturale legato alla cantieristica che il nostro Paese sconta e, dall'altro, anche ad alcuni ambiti di incertezza giuridica, dovuti anch'essi a una lunga storia. Il fatto è che molte nostre aziende registrano una forte crisi, una grave difficoltà o addirittura una tendenza all'emigrazione.

Io ho presentato un'interrogazione al ministero da lei presieduto, signor Ministro, proprio nei giorni scorsi, relativa all'ipotesi, che pare molto sostanziata, che l'Autorità portuale di Marsiglia stia negoziando fortemente affinché proprio Marsiglia divenga il polo del Mediterraneo per la riparazione navale. Sono notizie che naturalmente preoccupano, perché abbiamo già visto altri aspetti della portualità nazionale pagare un prezzo molto pesante verso Paesi vicini. *In primis* mi riferisco proprio alla Francia.

È chiaro che questo è il frutto, come lei ha giustamente rilevato nella sua relazione, di una mancata politica industriale integrata. Lei ha parlato proprio di una politica integrata di cui il nostro Paese è stato carente per lunghi decenni. Vorrei conoscere in prospettiva la posizione sua e del ministero per quanto riguarda una scelta che ormai non è più possibile rimandare: sono o non sono strategiche la cantieristica e, più in generale, la portualità nel nostro Paese?

MARIO TULLO. Ho seguito con attenzione il Ministro, che ringrazio per la sua relazione. Francamente non posso non provare a svolgere anche un ragionamento

di posizionamento politico della fase che stiamo vivendo. Non possiamo chiedere a un Ministro che da cento giorni ha assunto tale incarico di realizzare ciò che non è stato realizzato nei tre anni precedenti.

Non voglio alimentare polemica, ma penso che la nostra vocazione sia il mare e non il cielo. Quando si buttano via, a mio giudizio ovviamente, 3-4 miliardi per salvare l'Alitalia, penso che, se essi fossero stati investiti sulle leggi che attualmente abbiamo — sulla cantieristica la fortuna di questo Paese, che ha raddoppiato o triplicato la sua flotta, si deve al doppio registro e ad altre misure — si sarebbe potuto affrontare diversamente la crisi, che, ahimè, è di carattere internazionale. Si registrano una contrazione degli ordini e altri fenomeni che conosciamo.

Io credo che questo Governo abbia affrontato una situazione di emergenza. Ci stiamo tirando fuori dalle secche, ma evidentemente resta il tema che lei ha posto alcuni giorni fa ancora con forza, quello della crescita. Bisogna con coraggio investire anche attraverso commesse pubbliche, ma soprattutto alimentando quelle private e incoraggiando le leggi che, per esempio, sulla cantieristica esistono. Lei ha parlato del Piano europeo di ammodernamento per rientrare nei parametri. Penso alle questioni che abbiamo discusso poco fa sulla Tirrenia.

Per quanto riguarda la Fincantieri, è positivo il fatto che i cantieri siano tutti coperti da ordini, il che ha garantito un po' di respiro, non solo a Genova, ma anche altrove, sapendo che sul militare, come lei ha giustamente osservato, c'è una contrazione. Attenzione, però: il 2013 è vicino e le FREMM tra un po' andranno in sofferenza. Questo era un problema aperto esistente.

Purtroppo, dal punto di vista della tensione sociale, più che altro assopita dai carichi di lavoro, si riscontra una difficoltà rispetto al Piano che Fincantieri ci ha presentato a gennaio, perché le norme in termini di previdenza hanno lasciato scoperto chi ha sottoscritto patti dopo il 4 dicembre. Credo che il Ministro lo sappia. Occorre sanare questo aspetto, perché la

Fincantieri ha predisposto alcune uscite agevolando gli esodi. Il tema deve essere recuperato.

Più complessivamente bisognerebbe compiere uno sforzo, se ci sono le condizioni economiche per ragionare, su quali investimenti si possono compiere, soprattutto su innovazione e ricerca. Poi c'è la questione più generale della portualità, che la collega Bergamini ha sollevato un attimo fa. Da questo punto di vista credo che noi continueremo a pensare che l'autonomia finanziaria per quanto riguarda i porti possa agevolare anche interventi da parte di privati che rientrano in un sistema che agevola anche la cantieristica. Su questo aspetto continueremo il confronto col Governo, nonché il sostegno nei suoi confronti.

SETTIMO NIZZI. Ho ascoltato con attenzione la relazione del Ministro e mi è sembrato di non sentire nulla per quanto riguarda l'enorme numero di cantieri navali che producono e lavorano sulla manutenzione delle unità da diporto, ossia sul settore diportistico. Gli abbiamo dato una bella mazzata con queste norme e con la tassazione alcuni mesi fa.

Io ho votato naturalmente a favore, perché ho votato la fiducia su quel provvedimento, ma non possiamo salvare solo la Fincantieri. Abbiamo l'obbligo di salvare anche un enorme numero di aziende che producono il *made in Italy*, che sono forti e soprattutto che danno una buona risposta per quanto riguarda il prodotto interno lordo in Italia.

Noi abbiamo un problema specifico, che riguarda la tassazione che abbiamo imposto ai natanti, seppur in maniera ridotta per quelli usurati. Quest'anno avremo un'ulteriore riduzione dell'acquisto e soprattutto della manutenzione. Buona parte di questi natanti andrà a stazionare in Francia.

Io abito in Sardegna, in Costa Smeralda, a Olbia e so che buona parte delle numerosissime imbarcazioni che venivano da noi quest'anno andranno in Corsica, così come avvenne all'epoca della famigerata tassa sul lusso voluta da Soru.

Io vorrei che nella rivisitazione dei conti, così come si sta facendo nella rivisitazione delle iniziative assunte dal Governo, venisse pesata molto più coscientemente questa tassa, che è assolutamente iniqua, ma che soprattutto crea un grosso danno a un settore che, come tanti altri in Italia, è in crisi. Se aiutiamo la Fincantieri e la grossa cantieristica, cerchiamo di dare una mano anche alla cantieristica da diporto, che è diffusa in tutta Italia. In tutte le regioni ci sono porti turistici e aziende che producono imbarcazioni, ragion per cui c'è molto lavoro.

LUCA GIORGIO BARBARESCHI. Volevo ringraziare il Ministro per la relazione e mi associo a quanto già detto sulla società Costa Crociere, un'azienda che conosco molto bene per la grande qualità che ha sempre mostrato in questi anni e soprattutto per la mole di turismo che ha mosso in Italia. Parliamo di 5 milioni di persone che hanno transitato solo sulle navi Costa.

Sono d'accordo sul problema della sicurezza, perché conosco bene queste navi, che sono esempi di eccellenza tecnologica e architettonica. Immagino che cosa significhi oggi per l'amministratore delegato trovarsi in una situazione anche di presa in giro sui *media*, senza tener conto della portata di questa vicenda.

Mi permetto di svolgere un piccolo appunto sul problema dei porti. Il tema della logistica e il tema degli RFID, i *Radio Frequency Identification Tag*, che sono diffusi forse in tutto il resto dell'Europa. Rappresentano un mondo di tecnologia che crea uno sviluppo e un'ottimizzazione di tutto il problema della logistica italiana. Il sistema aeroportuale e ferroviario in Italia è ancora molto indietro in tal senso, mentre in Germania stanno fiorendo le aziende legate agli RFID, che ottimizzano sia il trasporto, sia la sicurezza. Chiedo di avere un po' di attenzione su questo tema, su cui, secondo me, siamo ancora molto indietro.

La terza questione non è nell'ordine del giorno di oggi, ma prego il Ministro al prossimo incontro sul tema dell'Agenda

digitale di parlare anche del mondo dei contenuti. Parliamo sempre di digitale, di connessioni, di cavi e di satellite, ma quello dei contenuti è un settore che in tutto il mondo sta creando tantissima occupazione nella declinazione su tutti i tipi di piattaforme.

Non c'entra con la cantieristica e, infatti, ho premesso che è fuori tema, però, secondo me, si tratta di un'emergenza grossa. Se perdiamo questo treno, diventeremo — come siamo diventati sull'autostrada i casellanti di auto straniere — i casellanti anche di prodotti stranieri, con un grande problema culturale e di occupazione. Grazie ancora.

FULVIO BONAVIDACOLA. Signor Ministro, naturalmente unisco anche i miei ringraziamenti a quelli che le sono pervenuti. Lei comprenderà che una Commissione come la nostra, che da tempo cerca di convincere qualcuno che sviluppo significa infrastrutture, avendo di fronte una persona che dovrebbe unire questi due temi che per la prima volta sembra si incontrino, ha un motivo di grande attesa, che determina una situazione di comprensibile aspettativa.

A questo proposito comprenderà anche che parlare di materiale rotabile senza parlare di sviluppo di una politica dei trasporti ferroviari è inutile, così come parlare di uno sviluppo della cantieristica senza affrontare il tema delle nostre strategie per la politica dell'uso del mare sarebbe un'esercitazione piuttosto accademica.

Da questo punto di vista le avanzo due richieste. La prima è un approccio meno mondano ai temi della cantieristica: più che pensare alle navi da crociera e ai *megayacht* io penso alle nostre autostrade, che sono al collasso. Il tema del riequilibrio modale del trasporto soprattutto merci non è una scelta, ma un'assoluta necessità.

Signor Ministro, quella delle autostrade del mare è, compatibilmente — lo do per scontato — con i vincoli, le condizioni di finanza pubblica e le ristrettezze di risorse, una scelta che dovremmo compiere.

Oggi una politica delle autostrade del mare è resa necessaria dal collasso autostradale. Ciò significa attuare una politica dei trasporti ferroviari per il materiale rotabile e, quindi, per la cantieristica.

Passo al secondo tema e chiudo. Noi abbiamo bisogno di una politica, un po' come si è fatto per la rottamazione dei veicoli, di ammodernamento dell'armamento. Naturalmente questo tema incrocia i vincoli normativi in ambito europeo. Tuttavia, l'Italia può assumere un'iniziativa, Ministro, perché l'Unione europea stabilisca che i porti europei debbano essere scalati da navi che devono rispettare determinati standard tecnici e di sicurezza?

Ciò aprirebbe un fronte importante sia per la rottamazione delle navi che superano i 30-40 anni di vita e che ancora girano per i nostri mari, sia per la manutenzione. Cantieristica non significa soltanto costruire nuove navi, ma anche farne il tagliando periodico. È lavoro per la cantieristica, ma naturalmente si svolge se esiste un controllo sugli standard di sicurezza.

Io sono stato il presidente di un'Autorità portuale e conosco le problematiche. È un tema di politica europea, ma io credo che vada posto in questi termini.

GIAN CARLO DI VIZIA. Ringrazio il Ministro. Sono d'accordo con l'intervento del collega Nizzi sulla diportistica, soprattutto per la Liguria, la regione dalla quale provengo, che è la regina in questo campo, con 24.000 posti barca. Esiste il rischio che effettivamente perdiamo posizioni a favore della diportistica francese.

Per affrontare il problema della Fincantieri, dal momento che è il tema dominante, rilevo la crisi, a cui lei faceva riferimento, della cantieristica europea, che dal 35 per cento è scesa al 4 per cento. La Fincantieri cerca di mantenere un equilibrio finché può, ma il tutto comporta difficoltà ad affrontare la competizione internazionale soprattutto da parte delle economie emergenti. Lei ha citato Turchia e Paesi asiatici.

È inutile compiere tanti miracoli su questi aspetti, però dobbiamo pensare a come uscirne fuori. La Fincantieri lavora molto sulle commesse militari. Non mi dilungo su queste tematiche, ma ricordo che i cantieri di Muggiano e di Riva Trigoso sono quelli che svolgono questo tipo di lavoro.

Inoltre, il rinnovo della flotta dei traghetti potrebbe dare lavoro alla Fincantieri. Ma la fonte di lavoro principale è legata soprattutto alla politica estera del Governo. Tramite accordi internazionali, per esempio, altri Paesi hanno stretto rapporti con le economie emergenti africane. Gli Stati Uniti d'America hanno stipulato contratti con l'Angola, un Paese ricchissimo di materie prime e di petrolio.

La Cina, che è un Paese molto importante dal punto di vista economico, sta investendo molto nel settore degli *yacht* e sta svolgendo molti lavori. Addirittura in un fiordo nel Mar Giallo ha ordinato la ricostruzione di una città copia di Venezia, cui sono interessate anche alcune imprese italiane. In molte isole viene costruito il più grande teatro del mondo dopo il Metropolitan da 4.500 posti a 8.000 posti e ci sono imprenditori italiani interessati, insieme ai cinesi, proprio sulla cantieristica.

Io credo che le possibilità di uscire fuori dalla crisi per la Fincantieri siano molto legate al successo degli accordi internazionali.

Per chiudere, data l'ora tarda, oltre a far riferimento all'esempio del Brasile — che aveva effettuato alcune commesse di navi, anche se, poi, le vicende di Cesare Battisti hanno incrinato questo ordine economico — faccio riferimento al ciclo dei rifiuti, signor Ministro. Secondo me, è importante anche l'attività che sta svolgendo la Fincantieri su settori diversi dalla cantieristica.

Al di fuori del fatto che poi la Fincantieri riprenda questi lavori, rilevo che il nostro Paese ha ricevuto denunce dall'Unione europea sulla politica del ciclo dei rifiuti. Ci sono anche regioni, come la mia, la Liguria, che non hanno ancora emergenze conclamate, ma non hanno

nemmeno una politica seria di smaltimento rifiuti. In Liguria non ci sono termovalorizzatori o discariche adibite, non c'è un Piano regionale preciso. In altre regioni d'Italia, che conosciamo, ci sono diversi problemi che comportano costi enormi per il Paese nel portare i rifiuti in Germania. Io credo che il Paese butti via molte risorse. Il settore dei rifiuti è un settore importante, a cui il Governo deve prestare attenzione, perché può risolvere tanti problemi occupazionali e, nello stesso tempo, ambientali, nel rispetto proprio dell'ambiente in cui viviamo. Grazie.

PRESIDENTE. Nel dare la parola al Ministro preciso che non risponderà sui temi della comunicazione e dell'Agenda digitale. Tengo a ricordare ai colleghi che abbiamo avuto l'assegnazione del provvedimento Meta-Gentiloni sull'agenda digitale e, quindi, chiederemo successivamente al Ministro di poter tornare a parlare su questo argomento, quando inizieremo l'esame del provvedimento.

Do la parola al Ministro Passera per la replica.

CORRADO PASSERA, *Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti*. In diversi interventi è emerso il tema principale, ma non l'unico, come giustamente è stato osservato, della cantieristica, ossia il tema della Fincantieri.

Sulla Fincantieri ci siamo oggettivamente impegnati molto. La Fincantieri è un'azienda che ha dimostrato nel tempo di essere capace di competere in tanti settori importanti e che deve adesso investire per poter competere anche in altri. Contro l'opinione di molti, probabilmente più razionali, consulenti, che chiedevano la chiusura di un dato numero di impianti, ci siamo impegnati a impegnarci perché gli otto esistenti possano rimanere e per adesso il Piano dell'azienda prevede proprio questo.

Siamo riusciti a stipulare accordi a livello di gruppo sugli ammortizzatori sociali e accordi specifici per i singoli cantieri. Il fatto che poi tali accordi, anche i

più difficili, siano stati firmati da tutti i sindacati porta a ben sperare per l'azienda.

Non è stato Sanremo a salvare la Fincantieri. Il lavoro che è arrivato casualmente in quei giorni era iniziato da mesi ed era stato svolto sulla base di un impegno preciso a spingere in tale direzione che anch'io personalmente avevo assunto nei confronti sia dell'azienda, sia del sindacato. L'azienda ha dimostrato intelligenza nell'individuare lavorazioni che hanno portato lavoro a Sestri. Se poi l'ha salvata anche Sanremo, meglio così, ma non è da quel punto che siamo partiti.

Il progetto del ribaltamento è molto importante e i soldi, essendoci assunti l'impegno, ci saranno.

Delle navi per smaltimento dei rifiuti hanno parlato l'onorevole Biasotti e altri. Effettivamente è uno dei progetti ben studiati e finanziati, peraltro, come diversi progetti di ricerca e di sviluppo, dal ministero. È un'area importante, in cui l'azienda ha effettuato lo studio e la messa a punto di progetti convincenti. Adesso devono essere le amministrazioni ad approfittare di questa opportunità per risolvere problemi che sono già impellenti o che lo diventeranno.

Sulle carceri galleggianti, non essendo il mio campo, non mi sento di fare previsioni, ma certamente anche in questo ambito l'azienda si sarebbe messa in condizione di avanzare proposte o comunque studi congiunti interessanti. Dal momento, però, che sono le amministrazioni locali i luoghi in cui parlare di smaltimento sono altre amministrazioni che possono fornire una risposta.

Riguardo alla società Costa Crociere, che alcuni colleghi hanno ricordato, essendo il ministero l'Autorità che sta svolgendo le indagini sulla vicenda, mi si permetta di non aggiungere niente. Sarebbe come preannunciare risultati che oggi non sono in grado di comunicare, neanche nell'eventuale associarmi a quanto avete affermato.

L'onorevole Bergamini ha sottolineato l'importanza del tema delle riparazioni. Confermo che è molto importante non

lasciarci portar via questo settore da altri. Bisogna che tutti si rendano conto che il tema delle riparazioni non è meno nobile di quello delle costruzioni e, quindi, anche se c'è chi è quasi andato contro questa posizione, dobbiamo cogliere fino in fondo le opportunità delle riparazioni in tutti i cantieri, compreso quello di Genova. Il ribaltamento è un'opportunità e non soltanto dove già oggi si effettuano riparazioni, come a Palermo e in alcuni altri luoghi.

Il collegamento tra cantieristica e portualità è giusto e importante. Magari in un'altra occasione parleremo di porti in maniera compiuta.

La vocazione al mare e le autostrade del mare, secondo me, non vanno visti in confronto con altri sistemi. Mi risparmierei di ritornare sul tema di altri settori che possiamo discutere altrove.

Il problema della committenza militare sicuramente si pone, ma fa parte di un tema più generale di risorse limitate. In ogni caso, come molti hanno osservato, esistono numerosi Paesi del resto del mondo che possono diventare committenti e la politica estera e gli accordi internazionali possono svolgere un ruolo attivo molto importante.

Non si può parlare né di autostrade nel mare, né di cantieristica senza parlare anche di porti e di logistica legata ai porti. Ciò significa sia tecnologia, sia altre infrastrutture per collegare i porti. Magari in un'altra occasione ne faremo un oggetto specifico di discussione.

L'onorevole Nizzi chiede del settore diportistico e rileva la sua importanza, sottolineando il tema delle aziende in difficoltà e delle scelte fiscali. Stiamo approfondendo. Mi lasci usare questa parola, perché sicuramente ciascuna delle scelte possibili presenta vantaggi e svantaggi. Certamente occorre recuperare un'evacuazione intollerabile, ma, nello stesso tempo,

dobbiamo trovare il modo per non danneggiare un settore che oggettivamente è uno dei più forti della nostra economia e che ha un indotto molto più ampio di quanto taluni pensano.

Sul problema dei porti e delle tecnologie di riconoscimento non ho altro da aggiungere e dell'Agenda digitale parleremo in seguito.

Quanto a infrastrutture e trasporto considerati insieme, si aggiunge ora anche lo sviluppo. Si tratta, quindi, di un *booster* che sicuramente cercheremo di utilizzare.

Quello del parco navigante e degli incentivi all'ammodernamento o disincentivi al non ammodernamento è un tema che a livello di Europa va posto. Ho trovato nelle ultime occasioni una sensibilità a parlarne, perché non c'è dubbio che il tema della cantieristica, che noi vediamo in piccolo, è molto forte in tutta Europa.

Credo che lo smaltimento dei rifiuti sia un'opportunità forte e la collaborazione tra centro, amministrazioni locali, porti e Fincantieri in questo caso, più che diportistica, sarà cruciale. Si tratta di uno dei settori che noi consideriamo complessivamente, con tutte le implicazioni sia infrastrutturali, sia tecnologiche, sia di settori a valle e a monte, una delle filiere importanti nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

Licenziato per la stampa
il 5 giugno 2012.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

