

□ **Interrogazione n. 234**

presentata in data 5 luglio 2016

a iniziativa del Consigliere Zaffiri, Zura Puntaroni, Malaigia

“Il caso Benetti e il caso Nautica Marchigiana”

a risposta orale urgente

I sottoscritti consiglieri regionali

Premesso:

- che la nautica marchigiana, intesa come complesso di aziende operanti perlopiù nella costruzione e ristrutturazione delle imbarcazioni da diporto nasce intorno agli anni '70 nella zona del Pesarese con i cantieri Mochi Craft, Moschini, Raffaelli, Cantieri del Sole, perlopiù specializzati nella costruzione di piccole imbarcazioni in legno o vetroresina e nel porto di Ancona con i cantieri Nicolini (ora ISA) e CRN, perlopiù specializzati nella costruzione di grandi imbarcazioni in ferro destinate agli arabi che al tempo stavano acquisendo una ingentissima ricchezza con i petrodollari;
- che lo sviluppo più importante avviene a Fano, con l'ampliamento del nuovo porto peschereccio che permette l'insediamento di diversi capannoni e da qui la possibilità di costruire imbarcazioni che vengono poi immediatamente varate dallo scalo rinnovato;
- che la crescita non conosce soste, servono spazi per nuovi insediamenti e viene così deciso di insediare nuovi opifici industriali nella neonata zona industriale di Bellocchi dove vengono costruiti i cantieri Moschini per una superficie complessiva di 10.000 mq, i nuovi cantieri Mochi Craft su altrettanta superficie coperta e via via si insediano tante altre realtà come i cantieri dell'Adriatico, i cantieri Cecchini, ecc... Una sola battuta d'arresto alla crescita avviene con la prima guerra del Golfo nel 1991, dove il mercato ha una breve contrazione di 3 anni che costringe i cantieri ad adottare gli strumenti della cassa integrazione e della mobilità per la prima volta in più di 20 anni;
- che in questo periodo viene costituito il Consorzio Navale Marchigiano, grazie a contributi regionali, quale centro di aggregazione della nautica marchigiana per superare insieme le difficoltà incontrate con la crisi e per iniziare a ripensare l'ossatura organizzativa dei maggiori cantieri che da piccole realtà artigiane sono diventate vere e proprie industrie con centinaia di addetti e che hanno bisogno di un approccio più manageriale e meno padronale. Il Consorzio mette a disposizione una serie di strumenti per aiutare la cantieristica ad evolversi e soprattutto a fare sistema. E' qui che vengono intrapresi i primi passi per la richiesta di una darsena della cantieristica, di un porto turistico e di aree dedicate alla pesca, e da qui che vengono riorganizzati in cantieri con lo studio di procedure e l'implementazione dei sistemi di gestione e controllo della qualità secondo gli standard Iso 9000;
- che dal 1995 riparte la crescita ancora più rapida portando in pochissimo tempo più di 6000 addetti solo nel comprensorio fanese;
- che la volontà di investire a Fano sta tutta nelle opportunità che il nuovo porto di Fano, nel frattempo in costruzione con il completamento previsto nel 2000, potrà offrire ai cantieri in futuro. Già in questo periodo si parla di un percorso agevolato per trasferire le imbarcazioni dalla zona industriale di Bellocchi al porto per evitare di "smontare" mezza città durante il passaggio delle imbarcazioni;
- che è in questo scenario che il cantiere Benetti, prestigioso marchio del gruppo Azimut di Torino, decide di investire a Fano. Il gruppo Azimut è diventato nel frattempo il primo gruppo europeo per la costruzione di imbarcazioni a motore, con una rete commerciale in 100 paesi e migliaia di dipendenti suddivisi negli stabilimenti di Torino, Viareggio, Savona, Livorno, Piacenza;
- che Fano era attrattiva, era diventata un centro distrettuale fondamentale per la nautica italiana, dove al suo interno operavano le migliori aziende per la costruzione di arredi per la nautica, impianti elettrici, impianti elettronici, costruzione di modelli e stampi, costruzione di scafi in vetroresina, accessorista inox, meccanici navali, progettazione CAD avanzata ecc... Un vero

centro di competenze unico in Italia, migliore addirittura di Viareggio dove la vetroresina, per esempio, non era così diffusa e dove mancava una rete di aziende accessoristiche di supporto alla cantieristica tradizionale;

- che in questo contesto estremamente positivo vi era anche la possibilità di acquisire il 70% del cantiere Moschini in quanto 2 soci per ragioni di salute e di anagrafe decidevano di mollare le loro azioni. Così Benetti investe nell'acquisto dapprima del 70% del cantiere Moschini, poi ne acquisisce completamente il controllo dopo qualche anno ed acquista anche lo scalo di alaggio di Fano ed un altro stabilimento di 4000 metri a Bellocchi specializzato nell'arredamento e allestimento navale;

- che tutto questo nella convinzione che i problemi infrastrutturali vengano risolti al più presto con la realizzazione di aree destinate alla cantieristica nel porto e alla sistemazione di un percorso Bellocchi porto che i più chiamano Strada delle Barche;

- che l'occupazione sale incredibilmente, contando più di 250 addetti diretti solamente nel cantiere Moschini ed un centinaio nello stabilimento ex Siar, quello degli allestimenti. Ma i piani industriali devono essere modificati in quanto non è possibile costruire imbarcazioni di 43 metri nella zona di Bellocchi per l'impossibilità del loro trasporto a mare e così vengono trasferiti solo i gusci al traino a Viareggio per il loro completo allestimento. Ciò determina una nuova strategia di gruppo e Fano, non risolvendo, e a tutt'oggi la situazione è addirittura peggiorata, la viabilità e la possibilità di uso delle aree portuali perde la sua attrattiva per i maggiori costi ed alle problematiche legate alla logistica;

- che il sito produttivo di Fano durante la crisi del 2009 viene quasi dismesso e solo grazie ad una estenuante trattativa sindacale una ottantina di addetti continuano ad operare. Oggi la situazione è ulteriormente precipitata, l'immobilismo politico da più di 16 anni sta causando una ulteriore pesante perdita di occupazione per Fano;

- che, per queste ragioni, si ritiene necessario salvare centinaia di posti di lavoro nel comparto fanese, di ricostruire il distretto della nautica per non perdere le altissime professionalità che ne fanno parte, per completare definitivamente un'opera che è stata pagata dai marchigiani ma che non può essere sfruttata per inadempienze regionali e che potrebbe essere il rilancio di un settore che è stato fiore all'occhiello delle Marche nel mondo;

- che, a seguito degli ultimi avvenimenti di Fano, dove le maestranze del noto cantiere Benetti sono entrate in agitazione per l'avvio delle procedure di cassa integrazione che porterebbe alla chiusura definitiva dello stabilimento di Fano e quindi alla perdita di ulteriori 86 posti di lavoro con gravissimo ulteriore danno all'economia della città e con importanti ripercussioni su tutta la filiera della nautica che coinvolge numerose aziende della provincia di Pesaro con ulteriori aggravii occupazionali,

tutto ciò premesso,

INTERROGANO

la Giunta regionale per conoscere:

- 1) se intende attivare immediatamente un tavolo regionale di concertazione tra la proprietà e le organizzazioni sindacali per scongiurare l'ennesima chiusura nel settore della nautica che potrà compromettere irrimediabilmente il settore e tutte le altissime professionalità che si sono create nel corso degli ultimi decenni. Benetti infatti è rimasto uno degli ultimi stabilimenti produttivi nella nostra costa e sembra deciso di trasferire gli impianti nel Viareggino dove ha la sede principale e delle condizioni infrastrutturali di altissimo livello che permettono una notevole riduzione di costi;
- 2) se intende modificare la strategia industriale marchigiana dando il necessario supporto a tutto il comparto della nautica che, solo nel comprensorio fanese, contava più di 6.000 addetti. Tale settore, che è stato il portabandiera nel mondo della capacità artigiana marchigiana coniugata con l'alta tecnologia ed il design, non ha mai ricevuto le giuste attenzioni del mondo politico

perché non è mai stato considerato un distretto industriale dalla Regione, cosa che invece annoverando centinaia di aziende e migliaia di operatori si è particolarmente distinto in Italia ed all'estero e Fano è rapidamente diventata la seconda cittadina italiana per capacità produttiva navale;

- 3) se intende attivarsi, da subito, affinché il Consorzio Navale Marchigiano, quale organo operativo del distretto nautico con adeguati finanziamenti in modo da poter riaggregare e recuperare le professionalità che a causa della crisi hanno abbandonato il settore. Un patrimonio inestimabile di conoscenze e competenze non può e non deve essere distrutto per cecità regionale. Attualmente il consorzio è stato messo in liquidazione per mancanza di introiti, dopo averlo costituito con fondi regionali nel 1990. Il consorzio era partecipato dalla Regione, dal comune di Fano e dalla Provincia, ovviamente anche dalle imprese del settore e dalle associazioni datoriali quali Confindustria, CNA, Api;
- 4) se intende liberare il porto di Fano dai fanghi di dragaggio stoccati provvisoriamente, ma il termine non è assolutamente corretto in quanto gli stessi sono lì da diversi anni, impedendo il completamento della darsena cantieristica e la sua fruizione. A tal proposito vale la pena ricordare a codesta amministrazione che il consorzio di imprese concessionarie ha già corrisposto 2 milioni di Euro per canoni concessori senza ancora aver potuto usufruire della superficie, con gravissimi danni perché così viene a mancare una importante infrastruttura completata dalla Regione già nel 2000 e che doveva dare il giusto impulso economico a tutto il comparto fanese della nautica;
- 5) se intende completare il dragaggio delle 3 darsene del porto di Fano in maniera definitiva, portando il pescaggio ai valori di progetto per poterlo utilizzare anche per manutenzioni ed il completamento delle grandi barche che vengono realizzate nella zona industriale e che continuano ad avere serissimi problemi di varo;
- 6) se intende completare il collegamento tra il porto e l'area industriale promesso e mai mantenuto per ridurre i costi di trasporto ed essere competitivi rispetto ad altre aree italiane;
- 7) se intende predisporre tutte quelle misure necessarie per un vero rilancio dell'attività cantieristica marchigiana in modo che possa tornare ad essere un pilastro occupazionale ed economico per la nostra regione. Il moltiplicatore del PIL della nautica è di 3 a 1, questo vuol dire che ogni Euro investito produce una ricaduta economica per tutta la regione di 3 volte maggiore.