SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE E A PARTECIPAZIONE STATALE

4° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 GIUGNO 1999

Presidenza del presidente CAPONI

IC 1318

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Audizione dei rappresentanti della Finmeccanica

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 8, 11 e *passim*
DE LUCA Athos *(Verdi-l'Ulivo)* 15
MICELE *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 9
MUNGARI *(Forza Italia)* 16
PAPPALARDO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 12
TRAVAGLIA *(Forza Italia)* 8, 9
BONO . . . . . *Pag.* 3, 10, 11 e *passim*
ROTH . . . . . 5, 8, 9 e *passim*

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Giuseppe Bono, direttore generale della Finmeccanica, il dottor Luigi Roth, responsabile del settore trasporti, e il dottor Claudio Lourier, responsabile delle relazioni istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

Audizione dei rappresentanti della Finmeccanica

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul processo di privatizzazione delle imprese pubbliche e a partecipazione statale, sospesa nella seduta del 1º ottobre scorso. È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti della Finmeccanica, ai quali do senz'altro il benvenuto, scusandomi anzitutto per l'attesa, ma purtroppo i lavori parlamentari sono imprevedibili nei loro sviluppi.

Comunico che per la procedura informativa all'ordine del giorno della seduta odierna è stata richiesta la pubblicità, prevista dall'articolo 33, comma 4, del Regolamento. Avverto che la Presidenza del Senato, in previsione di tale richiesta, aveva preventivamente fatto conoscere il suo assenso. Non facendosi osservazioni, detta forma di pubblicità, pertanto, viene adottata per il prosieguo dei lavori.

L'oggetto dell'indagine conoscitiva è noto. Da voi vogliamo ricevere informazioni sui programmi della Finmeccanica, con particolare riferimento alle aziende meridionali del settore ferroviario. Com'è nostra consuetudine, ad una vostra prima introduzione seguiranno le nostre domande. Do quindi la parola al dottor Giuseppe Bono, direttore generale della Finmeccanica.

BONO. Signor Presidente, cercherò di essere breve per lasciare più spazio possibile alle domande dei commissari. Prima di soffermarmi sulla situazione delle società Breda Costruzioni Meccaniche e Ansaldo Trasporti, vorrei parlare del settore ferroviario in generale. A noi piange il cuore per l'attuale stato delle cose, perché il settore ha competenze e tecnologie per poter giocare un ruolo importante in campo internazionale, dove nel recente passato ha raggiunto enormi successi. Purtroppo, il settore è condizionato dal continuo slittamento, che dura ormai da tanti anni, di una definizione chiara dei programmi dei committenti nazionali, in particolare le Ferrovie dello Stato. Manca una programmazione che dia certezza agli investimenti delle aziende e soprattutto manca un arco temporale entro cui inquadrare l'attività delle aziende stesse.

Il settore ferroviario è notevole in tutto il mondo e senza la committenza delle aziende nazionali, di fatto, non sopravvive. L'apertura del mer-

cato italiano alla competizione internazionale è avvenuta, come spesso accade, quasi selvaggiamente, mentre altri paesi, come la Francia e la Germania, prima di aprire avevano sistemato alcune questioni delle loro aziende.

Ci troviamo quindi di fronte ad un mercato che è in flessione, che in ogni caso non è in aumento; ci troviamo di fronte ad una situazione della domanda che risulta quanto meno stagnante, mentre l'offerta si presenta invece sovrabbondante. Il settore a livello internazionale è dominato da quattro gruppi di dimensioni superiori alle nostre: in Germania abbiamo due gruppi, la Siemens e l'Abb, in Francia abbiamo la Alstom, mentre in Canada abbiamo la Bombardier, che ha propaggini in altre parti del mondo. Noi veniamo dopo questi, ad una certa distanza. La situazione che si è venuta a creare è che Siemens e Abb-Daimler-Adtranz stanno attraversando una situazione di crisi terribile perché perdono circa 1.000 miliardi l'anno ciascuno. L'Abb è uscita dall'Adtranz e oggi il gruppo è rappresentato solo dalla Daimler-Mercedes, la quale a sua volta sta tentando di uscire dal gruppo. Regge un poco la Alstom che ha avuto tradizionalmente commesse esterne dovute all'alta velocità e al TGV.

In questa situazione abbiamo inquadrato la nostra strategia nel settore. Siamo quindi partiti da una posizione che riteniamo valida dal punto di vista della nostra tecnologia e del posizionamento nel mercato. Le nostre dimensioni sono modeste rispetto agli altri, però due di questi grossi gruppi sono in crisi, anche più di noi. Nell'ambito di questo scenario abbiamo cercato di capire se il settore ha delle possibilità autonome di sviluppo oppure no. Abbiamo stabilito che per potere immaginare uno sviluppo importante e autonomo bisognerà – come si dice – purtroppo mettere a posto i conti; occorrerà ridare competitività alle aziende e sopratutto agire sulla struttura dei costi in modo che siano coerenti con i prezzi del mercato.

Noi crediamo che il settore abbia delle potenzialità enormi, con una domanda inespressa che prima o poi dovrà emergere sia per quanto riguarda il trasporto ferroviario (in vista di un cambiamento del trasporto delle merci che in genere avviene attraverso i Tir), sia dal punto di vista del trasporto pubblico nelle città, rappresentato dalle metropolitane leggere e pesanti. Non credo di dover spendere molte parole su questi aspetti. Sicuramente il settore nei prossimi anni ha delle prospettive importanti. Ci siamo posti il problema di sopravvivere e quindi di creare una situazione di competitività che ci consenta di approfittare della ripresa della domanda, che ci auguriamo avvenga presto.

Siamo partiti con un piano di ristrutturazione abbastanza significativo che interessa diverse realtà produttive. In Italia abbiamo circa 16 siti produttivi (è la storia che ci porta a questa configurazione) che sicuramente non rappresentano il massimo per agevolare la competitività delle aziende. Tale piano di ristrutturazione recentemente ha raccolto anche l'adesione di gran parte del sindacato nazionale. Ci sono alcune realtà che probabilmente pensano di essere in qualche modo penalizzate rispetto ad altre: vedremo che nella sostanza non è così.

Il piano ha comportato circa 500 esuberi, nella sostanza, e così come ci siamo comportati per altre ristrutturazioni non abbiamo inteso espellere nessuno dall'attività produttiva se non accompagnato dalla mobilità o attraverso il pensionamento. Abbiamo stabilito di ricorrere alla cassa integrazione per un certo periodo, cioè per la durata del piano, e al termine pensiamo di ricollocare questi lavoratori al nostro interno. Per essere un po' più specifico per quanto riguarda il piano e i siti credo sia giusto ascoltare il dottor Roth, responsabile del settore trasporti.

ROTH. Formulerò una brevissima osservazione e farò poi un'integrazione. I *player* internazionali, che hanno assunto un atteggiamento molto preciso nei confronti di se stessi quando il mercato procedeva in un certo modo, voglio ricordare che hanno adottato piani di ristrutturazione perdendo circa il 25 per cento degli addetti. Siemens e Adtranz, che tra l'altro sono organizzati in modo assolutamente opposto, la prima in modo monocratico e rigido, la seconda in modo quasi consortile, hanno tentato una dura ristrutturazione. Noi non abbiamo pensato di seguire questo esempio; rimane però il fatto che il settore è attualmente in crisi nel mondo.

Mi permetterò di occupare tre minuti di tempo per chiarire cosa s'intende quando parliamo del nostro settore, perchè mi rendo conto che, mentre per gli addetti ai lavori il concetto è noto, vale la pena fare il punto sull'argomento.

Il nostro settore consolidato, quindi Ansaldo Trasporti Spa, posseduta per il 50 per cento da Finmeccanica e Breda Costruzioni Ferroviarie, posseduta per il cento per cento da Finmeccanica, aveva un paio di punti percentuali in più come quota di mercato rispetto ad ora. Dunque, consolidando il settore abbiamo perso circa due punti di quote di mercato. Questo è accaduto perchè per il settore rotabile in particolare gli ultimi anni sono stati fortemente mortificanti; infatti mi pare siano circa quattro anni che non si effettuano più gare per materiale rotabile. Altra sorte ha invece il segnalamento, che pure è fermo, e il settore dei sistemi, dove stiamo lavorando relativamente a regime.

Il consolidamento di Ansaldo Trasporti e Breda Costruzioni Ferroviarie, possedute nelle quote che ho ricordato, ha portato ad una fusione che rappresenta forse uno dei processi industriali più importanti nello scenario dell'industria italiana. In realtà la fusione è ancora in corso, perchè si tratta di processi che non possono avvenire dall'oggi al domani. Le due aziende sono assolutamente complementari, la Breda Costruzioni Ferroviarie si occupa di sistemi meccanici (dal carrello alla cassa e altro), mentre Ansaldo Trasporti si occupa di elettrotrazionistica e di segnalamento. Queste peculiarità aziendali pongono le aziende in una situazione almeno teorica di grande *appeal*, e quindi sulla carta formiamo un gruppo integrato in termini di funzionalità e di capacità di esprimere un prodotto-sistema.

Loro possono ben comprendere come fondere due aziende di questo tipo non sia nè immediato, nè facile. Le due aziende non sono ancora fuse, ma funzionano secondo un meccanismo di consorzio che ci consente

di gestirle in termini di funzionalità; prima di avere un'azienda sola occorre gestire un periodo transitorio di alcuni mesi.

Siamo sostanzialmente organizzati in tre divisioni: la divisione sistemi, che occupa circa 290 unità, tutti tecnici e ingegneri che si occupano delle gare e dei sistemi di trasporto completi, in genere metropolitani e urbani; la seconda è la divisione veicoli; la terza copre il settore segnalamento. La divisione sistemi è completamente di origine Ansaldo Trasporti, mentre la seconda, la divisione veicoli, funziona praticamente con una parte Ansaldo Trasporti, per tutta la parte meccanica del veicolo, che funziona insieme, o almeno noi abbiamo la presunzione di farla funzionare insieme, con la parte trazionistica e imprenditrice. La terza divisione è la divisione segnalazioni: è tutto quanto, impiantistica, componentistica, sistematica, serve sia per la parte di sicurezza che per la parte di controllo alla gestione del traffico ferroviario.

Questo è lo scenario che vale un po' meno di 7.000 unità. Purtroppo in Italia su 16 siti, pochi consentono gestioni in termini di economia, quindi di produzione a livelli accettabili rispetto a quanto espresso dagli altri grandi competitori sul mercato.

Il piano industriale che noi abbiamo proposto e che con fatica, ma anche con grande attenzione da parte delle parti sociali, è stato siglato 15 giorni fa, prevede quindi un grosso sforzo di efficienza e ha naturalmente un aspetto di risparmio in quanto alcune funzioni centrali, in particolare per la divisione veicoli, vengono concentrate e quindi danno esito ad una serie di risparmi anche in termini di numero di addetti. Questo è un fenomeno abbastanza relativo, in quanto le due aziende erano assolutamente complementari; oggi invece noi stiamo facendo un grosso sforzo, seguiti anche dai nostri colleghi e dalle maestranze, sui livelli di efficienza e di efficacia del nostro lavoro. Questo ha comportato un numero di unità pari a 500 che nell'arco del piano, cioè circa quattro anni, dovrebbero trovare collocazioni, diciamo senza traumi, quindi aggiuntive, mentre il completamento di 500 addetti dovrebbe trovare una riallocazione nell'azienda. Sono questi numeri già noti, ma ci tenevo a ricordarli qui, almeno in termini sintetici.

Alcune unità faticano ad avere delle produzioni accettabili dal punto di vista del costo. Faccio presente che alcune produzioni viaggiano per l'Italia per l'ampliamento lavori rispetto alle specializzazioni che noi abbiamo. Questo sia perchè il mercato italiano è progressivamente andato a zero (non abbiamo avuto più commesse se non alcune opzioni di certe commesse per gare vinte circa quattro anni fa), sia perchè il mercato internazionale è diventato più duro ed è oggetto di grande attenzione e di aggressione forte da parte degli altri competitori. Tenuto conto che questa è la vera differenza, possiamo dire che sui mercati nazionali per lo meno fino all'anno scorso il protezionismo verso le industrie locali era stato tale da non permetterci di entrare fisicamente in nessuno dei mercati emergenti e nei forti mercati di sviluppo.

Ricordo che i forti mercati di sviluppo sono soprattutto in Europa; il mercato ferroviario è un mercato che deve ancora venire per gli Stati

Uniti, c'è un po' di *masstransit* sia sulla costa atlantica che sulla costa pacifica, ma ciò non è proporzionato nè agli investimenti, nè al numero degli abitanti e ai siti metropolitani esistenti. Per fortuna le nostre aziende già avevano un'esperienza in quei mercati, dove avevano vinto gare che vanno da Cleveland a Boston, da Atlanta a San Francisco, da Los Angeles a Seattle a Washington quando i nostri competitori e la nostra concorrenza non erano così aggressivi. Alcuni mercati, come quello statunitense del *masstransit*, che noi ritenevamo e riteniamo il nostro secondo mercato domestico, ci consentono di vendere i nostri prodotti e vi abbiamo vinto gare naturalmente secondo le regole del gioco, e là il gioco era un gioco molto preciso, pesante, duro ed estremamente competitivo.

Il grosso sforzo che il nostro assetto industriale sta facendo è anche quello di organizzare una quarta attività, dopo i sistemi, il segnalamento e i veicoli (certamente gli esercenti sempre più si possessano delle attività non strettamente connesse con il trasporto stesso), che è quella del *service.* Il *service* è una parte fondamentale per il nostro settore, un settore industriale che non fornisce dei prodotti elementari semplici. Noi cerchiamo di vendere dei sistemi complessi, che tra l'altro durano molti anni; la vita di un treno, di una locomotiva, di una carrozza si può prevedere intorno ai 20-25 anni. Quindi è di grande importanza il fattore della manutenzione, il *service* appunto, che si dedica e si deve dedicare sia alla riabilitazione dei mezzi, che vengono talvolta completamente rifatti, che alle manutenzioni preventive. Questo mercato andrà verso delle gare che richiederanno non solo di acquistare dei treni, o parti di treni, o locomotive, ma addirittura pacchetti completi, probabilmente anche assistiti da meccanismi finanziari che consentano a chi acquista di avere un pacchetto completo, dal finanziamento dell'acquisto alla manutenzione futura.

Tutto questo – ci rendiamo conto – ha comportato dei grossi sforzi di adeguamento per la realtà che abbiamo affrontato, con grande rispetto per le varie realtà. Capiamo benissimo come ogni realtà, ancorchè investita da alcune decine di unità su cui noi stiamo intervenendo, abbia il proprio specifico, grave problema da considerare; però siamo partiti anche da una realtà che non ci dà soluzioni alternative.

Ci è stato detto da più parti che il nostro è un piano molto aggressivo e sembra anche piuttosto ottimista, visto che, per adesso, il nostro interlocutore principale, anche istituzionale, non solamente dal punto di vista commerciale, sono le Ferrovie dello Stato, che sono purtroppo per tutti impegnate in un'opera di ristrutturazione faticosa e lunga. Ciò non consente – questo è un eufemismo – di avere interlocutori precisi e permanenti, nè consente di avere un sistema certo in base al quale noi da mesi, forse da anni, stiamo cercando di costruire un tavolo permanente di scambio. Questo tavolo deve partire dalla ricerca e dall'individuazione dello sviluppo dei prodotti, ma anche da un momento comune per la costruzione di progetti nei quali, ognuno nelle proprie autonome responsabilità dirette e indirette, deve far capire le coerenze globali. Questa è una gravissima situazione che, se diventerà permanente, potrebbe crearci dei problemi ulteriori. La nostra fa parte di quel tipo di aziende che necessi-

tano di piani pluriennali; noi produciamo prodotti che fra progettarli, svilupparli e realizzarli vedono passare tempi di 36, 48, 60 mesi. Quindi la nostra è un'azienda che ha bisogno di certezza, o per lo meno di programmi relativamente ben delineati a livello di grandi numeri.

Ho cercato di sintetizzare in poco tempo tutte le notizie che mi sembrava importante dare per offrire uno scenario complessivo; sono naturalmente a vostra disposizione per tutto quello che sarà ritenuto utile e necessario per capire meglio quanto in poco tempo non sono riuscito bene ad approfondire.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Bono e il dottor Roth per la loro esauriente esposizione introduttiva ed invito i colleghi che intendano porre domande o richieste di chiarimento a prendere la parola.

TRAVAGLIA. Ci sembra di capire dalla sua esposizione che anche la situazione del nostro principale concorrente non sia molto felice. Tuttavia da quanto ci avete illustrato sembra che i nostri concorrenti siano molto ben organizzati, probabilmente meglio di noi, se non altro in termini di strutture e per quanto concerne i problemi legati alla ristrutturazione, agli esuberi e quant'altro. Sembrano anche ben difesi per quanto riguarda una nostra possibile penetrazione. Com'è stato infatti rilevato, noi abbiamo difficoltà quasi fisiche ad entrare nel loro mercato. Quindi la situazione non sembra essere molto favorevole, anche se migliore della nostra, non dico in termini di rendimento economico, ma di situazione organizzativa. Se questo è vero, il mercato non ha prospettive molte rosee, se complessivamente considerate. Mi chiedo poi se le due nostre aziende siano tra loro complementari; probabilmente, mettendo insieme le risorse possono diventare un'azienda sola, anche se con due identità distinte.

Vorrei una vostra valutazione sulle potenzialità del mercato, alla luce di questa situazione generalizzata di malessere. Inoltre, vorrei sapere se avete compiuto simulazioni delle prospettive produttive delle aziende a ristrutturazione conclusa e quindi se avete valutato la futura situazione del nostro complesso produttivo, senza tenere conto di alcuna remora occupazionale.

ROTH. Il suo approccio, senatore Travaglia, è molto diretto. L'andamento del settore ferroviario presenta caratteristiche di rilevante ciclicità, ma se dovessimo stralciare questa ciclicità ci renderemmo conto che essa presenta un segno positivo, almeno così appare dai nostri piani, anche se al momento attuale presenta alti e bassi. Periodicamente approntiamo dei piani, in genere triennali, e riteniamo che a valle di una ritrovata fisiologia, cambiando le ruote di un treno in corsa – e mai un simile paragone è stato meglio usato – ci siano due osservazioni di fare: innanzi tutto, occorre compiere alcune scelte alternative nella strategia da seguire, poi individuare talune tattiche per risparmiare, pur aumentando l'efficienza del settore.

TRAVAGLIA. Le vostre aziende operano su ben 16 siti produttivi. Mi sembra che l'esubero riguardi più i siti che il personale.

ROTH. Lei ha centrato una delle problematiche più rilevanti, relativa alle grosse diseconomie del settore. Ammesso che riusciremo a razionalizzare i siti produttivi – pure con tutto il rispetto per la storia e le tradizioni delle produzioni e del numero degli addetti – e a portarci ad accettabili livelli di produzione e di rendimento, dovremmo comunque guardarci intorno per capire con chi stare e come stare. Occorre considerare le varie ipotesi di alleanza, nella consapevolezza che le altre industrie sono di più elevata dimensione e per di più sono difese dai loro sistemi di mercato. In altre parole, esse sono inserite in un contesto di competitività di carattere globale, mentre nel nostro caso oserei parlare di multidomesticità, intesa quasi sempre come capacità di presenza commerciale, ma quasi mai come capacità di presenza industriale. A fronte di questo, gli altri paesi sono presenti industrialmente nel mondo, quindi capaci di esprimersi in termini di sistema-paese, con prodotti in grado di stare sul mercato. Tutte queste aziende, anche se perdono mille miliardi a testa, hanno la capacità di non fallire e di permanere all'interno del mercato.

Quasi tutti i paesi stanno portando avanti un processo di razionalizzazione e di riduzione del numero degli addetti. In alcuni casi si tratta di un discorso non troppo difficile, in altri di un'opera durissima e drammatica. Non è detto che gli attuali assetti rimangano tali. È vero invece che all'interno di un mercato globale sostanzialmente ciclico le grandi aziende possono procedere a grandi compensazioni, che noi invece facciamo con il fiato grosso. Insomma, laddove il mercato versa in una situazione di malessere, possono avere un fiato più lungo e una maggiore capacità di ossigenazione.

MICELE. Come ha affermato il dottor Bono, nel settore esistono forti difficoltà e le potenzialità sono condizionate da circostanze che ne impediscono lo sviluppo. Mi riferisco, in particolare, alla precarietà relativa alla programmazione delle committenze o alla difficoltà di stabilire un arco temporale entro cui collocare le strategie degli investimenti.

Qualche giorno fa a Matera abbiamo ricevuto la visita del ministro dei trasporti Treu che ha visitato la Ferrosud, incontrando le maestranze, i responsabili delle istituzioni regionali, i sindacati. Riallaciandomi alle osservazioni prima ascoltate, vorrei ricordare alcune affermazioni fatte dal ministro Treu in quella occasione. Innanzi tutto, egli ha assicurato l'avvio di importanti commesse nel settore ferroviario, in particolare un impegno di 8000 miliardi annui con le Ferrovie dello Stato. In secondo luogo, ha affermato che l'Ansaldo-Breda è già impegnata attualmente in gare per l'importo di 1000 miliardi. In terzo luogo, ha assunto l'impegno, nella sua qualità di Ministro del Governo D'Alema, di fare in modo che la Ferrosud di Matera rimanga all'interno della società Ansaldo.

A proposito del piano di ristrutturazione, si diceva prima che alla Ferrosud e all'Ansaldo – divisione segnalamento ferroviario sono in gioco

soltanto poche decine di unità di addetti, ma la questione principale riguarda la prospettiva di questi due siti all'interno del più vasto progetto di ristrutturazione degli stabilimenti situati nel Mezzogiorno, perchè noi abbiamo un'azienda, la Ferrosud, che tutti riconoscono essere un gioiello, che è altamente produttiva, presenta dei bilanci non in passivo e ha un forte patrimonio di professionalità e produttività, rispetto alla quale il piano di ristrutturazione prevede una forma di privatizzazione che non esclude, anzi in un certo senso sollecita, l'espulsione di questa azienda dal settore ferroviario. Vorrei capire come si concilia il destino di questa azienda, che presenta le caratteristiche che ho detto, ha alle sue spalle produzioni e commesse di alto livello, come l'Eurotunnel della Manica e altri lavori, con la decisione di espellerla dal settore ferroviario.

Il problema non è tanto la privatizzazione di questa azienda, esigenza che possiamo anche comprendere, quanto il fatto che il patrimonio di alta specializzazione e professionalità della Ferrosud viene messo in discussione da un piano industriale che sacrifica tutto ad esigenze economiche che non tengono in debito risalto i problemi dello sviluppo e dell'occupazione nel Mezzogiorno. Manco a farlo apposta (non sono solo i sindacati della Basilicata che non hanno firmato l'intesa, ma anche quelli di Palermo) tutti e due i siti produttivi della Basilicata vengono messi in discussione, e si tratta di due siti caratterizzati da alta professionalità, competitività, con le carte in regola per poter continuare a restare sul mercato.

BONO. Apprendiamo lietamente che il ministro Treu afferma che destinerà 8.000 miliardi all'anno agli investimenti, noi ci accontenteremmo anche di 1.000 miliardi. Se poi questi 8.000 miliardi riguardano l'armamento, noi non c'entriamo nulla con questo settore.

Sono abbastanza vecchio per ricordarmi come sono nati gli stabilimenti di cui si parla. Ricordo che quando è nata la Ferrosud di Matera, quasi contemporaneamente alla Omeca di Reggio Calabria, l'operazione rientrava nell'ambito delle molte iniziative a favore dello sviluppo del Mezzogiorno. Lo stabilimento godeva di una serie di commesse già preassegnate, con la promessa che successivamente il flusso delle commesse sarebbe continuato. Purtroppo oggi la realtà non è più quella di allora.

Abbiamo davanti questo scenario: se le ferrovie riprendono ad ordinare, questo può avvenire presumibilmente per non più di 1.000 miliardi; noi abbiamo un fatturato di circa 2.200 miliardi l'anno e una buona parte di questo fatturato lo dobbiamo andare a recuperare all'estero. La situazione di mercato è quella che abbiamo prima descritto. Come molte altre aziende italiane ed europee siamo destinati a delocalizzare all'estero una parte della produzione. Su questo non c'è alcun dubbio. Se pensiamo che l'occupazione possa riprendere in Europa basandosi sull'industria manifatturiera ci facciamo delle illusioni perchè, come avviene in altri settori, quando acquisiamo una commessa in alcuni paesi ci chiedono delle compensazioni industriali che spesso superano il cento per cento della commessa stessa. Questa è la realtà.

Per esempio, abbiamo vinto una commessa di elicotteri in Sudafrica sulla base di una gara internazionale trasparente, anche perchè ci interessano le gare scorrette, preferiamo perderle. Abbiamo dovuto dare delle compensazioni industriali, come una fabbrica di *jeans*, facendo montare sul posto parte degli elicotteri, contribuendo a fornire tecnologia per una fabbrica di *service* per gli elicotteri. E ormai una regola in campo internazionale che per acquisire una commessa una parte del lavoro deve essere delocalizzata in quel paese.

PRESIDENTE. Solo da noi la Nestlé compra la Perugina e poi i «Baci» li fa fabbricare in Argentina.

BONO. Nel campo della difesa anche da noi è normale. Quando l'Italia compra aerei dalla Boeing e dalla Airbus pretende delle compensazioni a favore dell'industria nazionale. Abbiamo vinto in Iran una gara per fornire 30 turbogas per produrre energia. Per quanto riguarda gli ultimi 15, ci hanno impegnato a fornire loro la tecnologia per costruirli e montarli in quel paese perché successivamente possano costruirne delle parti. Questa è una realtà internazionale e noi facciamo i conti con questa.

Per quanto riguarda il sito di Matera, che occupa 300 persone, non può occuparsi da solo di costruzioni ferroviarie, anche perché produce solo delle parti. Abbiamo pensato di associare qualcuno che potesse fare delle lavorazioni meccaniche utilizzando lo stabilimento che sicuramente è attrezzato bene, ha gli impianti e il personale adatti per poter procedere ad una riconversione senza far costruire in quel sito un pezzo di carrozza ferroviaria che è poi da trasferire a Pistoia o a Reggio Calabria per essere utilizzata. Magari facciamogli costruire un assale, facciamola specializzare dandogli una possibilità di sopravvivenza. Se non consideriamo la situazione, di fatto rischiamo di non cogliere l'evoluzione dell'economia in un settore che riteniamo importante, però probabilmente in Italia questo settore produrrà sempre meno carrozze e altro e invece svilupperà capacità sistemica.

Ci stiamo occupando della fornitura di metropolitane per Manchester e Birmingham in Gran Bretagna, inoltre siamo impegnati anche in Francia e in Norvegia, quindi in paesi che non sono poveri di tecnologia. Per molte di queste commesse ci dobbiamo impegnare a trovare le risorse finanziarie per la realizzazione di tutti i sistemi per 25 anni, dopodiché ci pagheranno con i proventi dei traffici. In alcuni settori non si tratta più di possedere la capacità di costruire un treno o una centrale elettrica, ma di fornire un pacchetto completo, ivi compreso il finanziamento. Per certi versi non si vende più il treno o la metropolitana, fra qualche tempo venderemo il posto passeggero perché la ferrovia o la società municipale che gestisce il servizio non ha interesse ad assumersi il rischio di gestire tutto l'investimento. La proposta è quella di un certo prezzo per passeggero e noi ci dobbiamo attrezzare per poter corrispondere a questa evoluzione della domanda rispetto alla quale difficilmente si tornerà indietro.

PAPPALARDO. Volevo tornare sulle questioni sollevate dal collega Micele, con una premessa però. Questa audizione è propedeutica a quella del Ministro dell'industria, perché ovviamente, al di là dei piani di Finmeccanica, quello che ci interessa capire è il destino di parte cospicua di questo settore del nostro paese. Siccome la politica industriale, sia pure in forme non più dirigistiche, la fa il Ministro dell'industria, e dovrebbe continuare a farla (su questo c'è un dibattito aperto, ma prendiamola almeno come ipotesi di lavoro) vorrei da voi una serie di informazioni che ci consentano poi di fare un discorso più ampio e di respiro strategico con il Ministro.

Ora, non vorrei che suoni polemico, ma io temo che ancora oggi per certi aspetti ci sia un buon margine di indeterminatezza in quello che ci avete appena detto. Io capisco tutte le difficoltà, capisco le caratteristiche del mercato, capisco l'evoluzione del settore, però qui si tratta di decidere che uso vogliamo fare di una realtà produttiva certo non insignificante, e soprattutto quale destino questa realtà può avere nel Mezzogiorno. Dico questo, e non sembri polemico, perché mi sono andato a rivedere le audizioni in questi ultimi anni dell'ingegner Lina e ho notato che di anno in anno ci sono variazioni nei programmi di una qualche entità. Ad esempio, in un'audizione dell'autunno del 1997 alla Camera dei deputati, richiesto di dire a che punto era l'integrazione tra Ansaldo Trasporti e Breda, l'ingegner Lina risponde che «adesso bisogna affrontare il problema alla radice, bisogna fondere le strutture tra loro, perché non vi è motivo per mantenerle separate, e bisogna fare questo in un disegno più ampio in cui il segnalamento sia parte integrante del portafoglio di attività di Finmeccanica nel settore dei trasporti». Aggiunge anche che non c'è in previsione alcuna cessione di questo ramo di azienda, anche se il segnalamento è un'attività appetibile. Ora, il problema affrontato alla radice sta a questo punto nei termini di un'aggregazione consortile: sono passati circa due anni.

Sempre in quella circostanza l'ingegner Lina dice che non c'è nessuna intenzione di separare il segnalamento dai veicoli. Aggiunge ancora che, certo, ci sono processi di ristrutturazione che comportano esuberi di personale, ma non solo, anche creazione di centri di eccellenza che consentano, laddove gli esuberi ci sono, di poter giocare la carta della riconversione su altre attività.

Il 7 aprile 1998, nell'audizione tenutasi presso questa Commissione, l'ingegner Lina, esaminando la situazione di Ansaldo Ferroviaria, ha affermato che essa presenta un buon portafoglio di ordini, un positivo posizionamento sul mercato, e che tutto ciò consente di procedere in autonomia in caso di necessità. E nel 1999 abbiamo il piano di ristrutturazione, gli esuberi, la cassa integrazione e quant'altro!

Io capisco tutte queste difficiltà, ma credo che almeno su alcuni punti ci si debba pronunciare in maniera esplicita. Qui ho sentito parlare di forme di protezione che i paesi europei adottano nei confronti della produzione nazionale; nel momento in cui siamo in un mercato unico in

cui vige la libera concorrenza, vorrei capire come si spiega una situazione di questo genere.

In secondo luogo, va bene, 16 siti produttivi forse sono tanti, però io ho dato un'occhiata al protocollo d'intesa che avete sottoscritto con le organizzazioni sindacali e quello che balza agli occhi è che sembra che i punti di crisi e di sofferenza siano tutti nel Mezzogiorno. Vorrei capire per quali ragioni. Sono impianti scarsamente produttivi? Ci sono problemi di logistica? Quale spiegazione si può dare alla scelta di fatto di mantenere integri più o meno gli impianti al Nord e di intervenire in maniera abbastanza pesante negli impianti del Mezzogiorno, tranne quello di Napoli, che guarda caso è l'unico che non viene toccato? Vorrei capire se sono scelte squisitamente aziendali.

Ancora. Mi è sembrato di cogliere un'incertezza rispetto alle prospettive. Voi dite: intanto cerchiamo di ristrutturare, vediamo di farcela perchè l'andamento ciclico del mercato può anche produrre una situazione di favore che oggi non è accertabile; però poi, se questo non si dovesse verificare, o non dovessimo riuscire a far fronte a queste complicazioni, si può pensare a qualche *partner,* a qualche fusione o qualcosa del genere con altre imprese magari straniere che operano nel settore, oppure a dismissioni. E in quali rami d'azienda? Allora quella separazione tra segnalamento, sistemi e veicoli che l'ingegner Lina escludeva è invece oggi un'ipotesi presa in considerazione? E altrimenti come si intende procedere? Si vuole privatizzare? È la terza ipotesi. E allora, con quali soci elettivi? Italiani, stranieri, privati? Vi chiedo queste informazioni perchè quando verrà qui il Ministro dell'industria noi dobbiamo poter discutere di questo. Noi abbiamo un settore di produzione a certi livelli anche di redditività; voi stessi dite che è un settore con potenzialità enormi (cito testualmente il dottor Bono), sia pure con un mercato complicato e oscillante. Abbiamo competenze, abbiamo *know how,* abbiamo possibilità di investimento in ricerca tecnologica, il problema è capire che cosa fare.

Guardate, questo è uno strano paese. Noi ci stiamo facendo lentamente espellere da tutti i settori tecnologicamente sviluppati. Se questo è il destino che attende anche i trasporti, ditecelo pure perchè troviamo un'altra soluzione. Questo sia per mantenere un certo insediamento produttivo nel Mezzogiorno, sia anche per garantire certi livelli di occupazione qualificata. Certo, la cosa non interessa a voi, ma se si gira dalle mie parti la cosa che mi rinfacciano sempre è come si concilia la firma di un patto per il lavoro e per lo sviluppo con lo smantellamento di tutti i settori di punta del sistema produttivo meridionale.

BONO. Purtroppo, o per fortuna, la maggior parte degli insediamenti stanno al Sud. Noi al Nord abbiamo 3-4 insediamenti importanti: Genova, Pistoia, Milano e Torino. Per Milano e Torino prevediamo che possano essere chiusi; parliamo di realtà molto modeste. A Genova c'è un insediamento, a Pistoia c'è la divisione veicoli meccanici, dove sono occupate più di 1.000 persone, ma la maggior parte dei siti industriali del settore trasporti della Finmeccanica è situata nel Mezzogiorno. Se tocchiamo i

siti, quindi, lo facciamo lì dove li abbiamo. A Napoli non lo possiamo fare perchè ci sono le competenze della trazione; dovremmo spostare la trazione in un altro posto, e quindi spostare tutte le competenze di impiegati e operai. Però abbiamo toccato Napoli con la «tassa» più importante, perchè circa 200 persone delle 500 occupate rimangono a Napoli. Purtroppo, il settore non guadagna, non sta bene dal punto di vista reddituale, abbiamo perso 200-300 miliardi.

Ma come si sono difese le aziende nazionali presenti in altri paesi? Si sono difese abbastanza intelligentemente. Prima dell'introduzione dell'obbligo concernente le gare internazionali hanno preso commesse fino al 2000-2001. Ma c'è un altro particolare. La maggior parte dei settori industriali italiani si è sviluppata sulla base della domanda interna nazionale. Molto ha fatto il paese per consentire lo sviluppo di settori ad alta tecnologia, anzi moltissimo, perchè abbiamo una base che molti in Europa ci invidiano; ma le nostre dimensioni, stante anche il mercato che è interno e non è certo al livello di quello di altri paesi, hanno consentito lo sviluppo di industrie di dimensioni ridotte rispetto agli altri paesi.

Il problema delle alleanze riguarda la sopravvivenza dell'azienda. In questa fase di ripartizione del lavoro a livello europeo ci presentiamo con realtà che dal punto di vista tecnologico e del prodotto sono eccellenti, ma purtroppo sono di modeste dimensioni. Al contrario, la domanda del mercato interno di altri paesi ha consentito di creare dei colossi. Ad esempio, c'è un'azienda straniera che ha 5.000 miliardi di fatturato e ha 600 treni veloci, contro i 60 presenti in Italia, non certo perchè il nostro treno veloce sia peggiore del loro.

Questi sono i problemi. Uno dei nostri obiettivi è di mantenere integro il settore, quindi non ci sono diversità rispetto alle dichiarazioni rese in passato nelle Commissioni parlamentari. Abbiamo parlato della presenza di un'articolazione organizzativa perchè abbiamo sistemi che prendono commesse che riguardano la realizzazione, ad esempio, della metropolitana. Ci sono ingegneri e impiantisti; la divisione veicoli si occupa materialmente della costruzione del treno o della metropolitana; ci sono poi i sistemi collaterali di segnalamento. Però il settore è unitario, la società è unica, c'è un'articolazione organizzativa perchè si tratta di mestieri diversi.

Abbiamo un'ambizione: che il settore ferroviario possa diventare uno di quelli in cui nel mercato internazionale l'Italia conta qualcosa. Il senatore Micele ha riferito nel suo intervento delle dichiarazioni del ministro Treu che assicurava l'avvio di importanti commesse nel settore ferroviario. Se il ministro Treu confermerà nei fatti quello che prima ricordava il senatore Micele, sicuramente potremmo ricevere un aiuto enorme. Come voi sapete, nel corso della trattativa con i sindacati è stato richiesto dal sindacato di aprire un tavolo con i Ministri dell'industria e dei trasporti. Ci siamo incontrati, abbiamo fatto vedere i nostri piani, non abbiamo chiesto assistenza per il settore ferroviario, ma quello di cui ha realmente bisogno. Ad ogni modo, la riunione richiesta non si è tenuta.

DE LUCA Athos. Il problema dei trasporti e della mobilità rappresenta il grande tema del terzo millennio. Mi sembra contraddittorio che i rappresentanti della Finmeccanica ci illustrino invece le difficoltà in cui versa una delle più grandi aziende del settore ferroviario.

Probabilmente si tratta di una scelta politica strategica. Puntiamo sul trasporto su gomma nelle grandi città, quindi sugli autobus, oppure vogliamo modificarlo? Questa domanda non la rivolgo soltanto a voi, ma anche a me stesso e ai colleghi. Abbiamo constatato ormai la non sostenibilità del trasporto su gomma; nelle nostre città non si respira più e forse è necessaria una strategia del Governo basata sul potenziamento del trasporto pubblico, in quanto un paese moderno non può continuare a muoversi con ritmi di percorrenza così lenti. La mobilità rappresenta un fattore strategico per lo sviluppo di un paese moderno e per la qualità della vita.

Vorrei aggiungere qualche osservazione sul trasporto ambientale e sulla qualità del trasporto, sulla necessità di avere mezzi sempre più compatibili, meno inquinanti, più silenziosi, più efficienti. Ci sono enormi esigenze e grandi prospettive di sviluppo. Avete segnali positivi rispetto a tale situazione? Nell'Aula del Senato abbiamo condotto una battaglia per l'efficienza energetica, che riguardava anche l'industria della motorizzazione, per avere mezzi di avanguardia. Forse l'Italia potrebbe avere un *know how* particolare in questo settore, conquistando anche quote di mercato esterno, ma dovremmo essere in grado di offrire un prodotto più all'avanguardia, capace di soddisfare le richieste del mercato.

ROTH. Desidero far presente al senatore De Luca che la legge sulle metropolitane non ha ancora avuto attuazione. Questa mancanza di progetto, in maniera voluta o meno, ha modificato fortemente i programmi di sviluppo che abbiamo messo in moto. Per quanto riguarda i mezzi, abbiamo realizzato un filobus che prende corrente ed energia da terra; è un prodotto nuovo che ci è richiesto in tutto il mondo. Dal punto di vista ecologico è interessante ed è stato proposto anche al sindaco di Roma come esperimento.

Al momento attuale è partita la sperimentazione a Trieste, con dodici mezzi e per tre o quattro chilometri, dopo di che sarà sperimentato a Padova e Savona. È uno strumento interessante, sia urbano che interurbano, da utilizzare su percorsi protetti per collegare piccole città. Apro una breve parentesi: può essere utilizzato dai comuni non solo per il trasporto di persone, ma anche ad altri fini (raccolta di rifiuti urbani, manutenzione delle strade, elettricità). Abbiamo inoltre puntato su mezzi che dal punto di vista del rumore siano meno inquinanti; ad esempio, sui Taf, i treni ad alta frequentazione, sul Sirio, un tram urbano della ditta Breda, che ha poca rumorosità e buona velocità, offrendo un servizio che è in linea con le caratteristiche e le esigenze tecnologiche, ambientali e delle persone fortemente avvertibili nelle realtà cittadine.

BONO. I prodotti li abbiamo, aspettiamo che ce li ordinino.

MUNGARI. Una breve domanda. So che è stato definito il contenzioso giudiziario con l'EFIM. Vorrei conoscere le transazioni che sono avvenute, come sono state regolate le partite del dare e dell'avere e con quale costo. Formulo queste domande perché sono relatore della Commissione d'inchiesta sull'EFlM, anche se la Commissione da un pò di tempo è latitante.

BONO. Non posso fornire una risposta breve, ho bisogno almeno di mezz'ora. Le manderò una risposta per iscritto, perché si tratta di un procedimento durato due anni o forse più.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti della Finmeccanica per il contributo che hanno offerto alla Commissione e dichiaro conclusa l'audizione. Il dottor Bono, magari attraverso il dottor Lourier, ci farà pervenire una nota scritta, soprattutto per quanto riguarda la vicenda EFIM.

Dichiaro chiusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. GIANCARLO STAFFA