SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

5ª COMMISSIONE

(Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL FINANZIAMENTO DELLE IMPRESE INDUSTRIALI IN ITALIA

(articolo 48 del Regolamento)

Resoconto stenografico

7ª SEDUTA

MERCOLEDÌ 5 OTTOBRE 1977

Presidenza del Presidente COLAJANNI

INDICE DEGLI ORATORI

PRESIDENTE . . *Pag.* 235, 244, 246 e *passim*
BASADONNA (*CD-DN*) 242
BOLLINI (*PCI*) 252, 253
CAROLLO (*DC*) 241
DE VITO (*DC*) 245, 251
FERMARIELLO (*PCI*) . .244, 246, 247 e *passim*
GIOVANNIELLO (*DC*) 240, 241, 242
RIPAMONTI (*DC*) . . .249, 250, 252 e *passim*
ROSSI Gian Pietro Emilio (*DC*) 257
CORTESI . . . . *Pag.* 236, 240, 241 e *passim*
VIEZZOLI . . . . . 235, 245, 246 e *passim*

Intervengono alla seduta, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente della Finmeccanica, Franco Viezzoli, il presidente dell'Alfa Romeo e dell'Alfa Sud, Gaetano Cortesi, accompagnati dal signor Severino Caio, capo del servizio amministrativo della Finmeccanica.

La seduta ha inizio alle ore 10,20.

S C U T A R I , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul finanziamento delle imprese industriali in Italia.

In particolare quest'oggi dedichiamo la seduta alla gestione dell'Alfa-Sud ed ai suoi rapporti con l'Alfa Romeo e la Finmeccanica e devo dire che a questo proposito le presenze sono particolarmente qualificate, in quanto oltre al presidente Cortesi e al suo collaboratore abbiamo anche il presidente della Finmeccanica, Franco Viezzoli.

La procedura dell'audizione in genere è la seguente: ascoltiamo prima un'esposizione degli intervenuti e poi passiamo alle domande da parte dei senatori e quindi alle risposte.

V I E Z Z O L I . Se mi si consente vorrei fare una brevissima introduzione sull'Alfa Romeo, facendo un po' di storia del passato; il dottor Cortesi farà poi un *flash* sul presente, dopodichè saremo a disposizione per le domande dei senatori.

Vorrei ricordare gli orientamenti e le decisioni assunte nel passato dalla Finmeccanica e dall'Alfa Romeo. Ricordo che nel 1950, cioè 27 anni fa, l'Alfa Romeo era poco più che un'azienda artigianale; aveva lo stabilimento di Portello e quello di Pomigliano. A Portello si fabbricavano veicoli industriali e autovetture, le famose « 1900 », in numero molto limitato. L'attività industriale dell'Alfa Romeo inizia nel 1955 quando venne messa in produzione la « Giulietta », con 7.000 dipendenti, 6.000 vetture all'anno e un fatturato di 33 miliardi. Nel 1960, visto il favorevole andamento del mercato, venne decisa la costruzione dello stabilimento di Arese. Nel 1962-63 esce la « Giulia »; è per la prima volta che l'Alfa Romeo si avvia su una dimensione industriale. Nel 1963 risultano occupati 14.000 dipendenti con una produzione di circa 53.000 vetture ed una vendita di circa 50.000 unità di cui 11.000 all'estero.

Questo favorevole andamento ha fatto sì che il conto economico dell'azienda Alfa Romeo sia stato praticamente in utile fino al 1972. Sulla base di questo progressivo andamento, nei programmi di sviluppo della società, veniva presa in considerazione anche la possibilità della creazione al Sud di attività in campo automobilistico, in aderenza alle direttive del Parlamento e del Governo (mi riferisco alla ben nota riserva del 40 per cento, poi portata all'80 per cento) e anche perchè il mercato automobilistico nel mondo, e in particolare in Italia, era in quel periodo eccezionalmente positivo. Ricordo che l'immatricolato nazionale superava il milione nel 1966 e nel 1968 aveva raggiunto il milione e 200 mila unità. Oggi siamo intorno al milione e 50 mila unità, cioè a distanza di dieci anni siamo tornati grosso modo ai livelli di allora.

Ritornando al 1966, mentre la densità media del parco automobilistico era in Francia di 4,6 abitanti per vettura, in Italia era di 6,5; vi era, quindi, un notevole margine di possibilità di aumento del parco e quindi di crescita dell'industria automobilistica italiana. È a questo punto che nasce l'Alfa Sud, per sposare due opportunità: da un lato quella di creare per il Paese qualcosa di nuovo al Sud e dall'altro quella di immettere l'Alfa Romeo anche nel settore delle cilindrate inferiori.

Vorrei ricordare che nello studio del 1967, fatto in un periodo molto euforico ma con estrema prudenza, si scontava per il 1970 il raggiungimento di una densità media europea di 5 abitanti per vettura, con un incremento medio annuo di circa il 10 per cento sul livello 1966, che avrebbe portato

il parco vetture europeo nel 1970 al livello di 67-68 milioni di unità.

Queste previsioni, è interessante notarlo, sono state confermate fino al 1974, cioè fino alla crisi petrolifera, il che dimostra la validità degli studi fatti allora.

La crisi del petrolio non poteva non risentirsi pesantemente sia all'Alfa Nord che all'Alfa Sud. All'Alfa Nord in particolare, per il tipo di cilindrata e di vettura e all'Alfa Sud per l'andamento del mercato in genere.

Vorrei ricordare inoltre che la realizzazione dell'Alfa Sud, nata dallo studio del 1967, ha costituito un *exploit* eccezionale; infatti in 4 anni è stata creata un'azienda di 15.000 persone, per una produzione annua di 200.000 vetture, ed anche più. È stato indubbiamente uno sforzo eccezionale, le cui conseguenze evidentemente si pagano ancora adesso. Come il dottor Cortesi ha avuto infatti modo di dire, un figlio che nasce di 80 chili nasce stanco. Nel caso particolare, l'Alfa Sud, assorbendo di colpo 15.000 persone e 100 dirigenti nuovi per lo specifico settore, non poteva non pagare lo scotto di tanta fretta di crescere. Vorrei, però, ricordare, come dato positivo, che, nonostante tutto quello che si può dire sull'Alfa Sud, la sua creazione ha rivestito una grande importanza per il Mezzogiorno e per l'area napoletana. In particolare, ha dato vita a 45 nuove aziende, ha dato e dà lavoro a 19 di quelle già esistenti e che occupano, tra le une e le altre, circa 24.000 addetti, con un fatturato di 64 miliardi di forniture, sia all'Alfa Sud che all'Alfa Nord. L'Alfa Sud, con oltre 15.000 persone, è stata quindi un fatto notevolmente positivo nell'ambiente napoletano, e non solo napoletano, per un avvio graduale dell'impreditoria nel Sud. Le riserve sono molte e ne parleremo in occasione delle domande, però non vanno dimenticati questi dati nettamente positivi come l'occupazione e l'entità dello sforzo sostenuto. Ovviamente vi è la parte negativa: ho detto prima che fino al 1972 l'andamento dell'Alfa Nord era stato positivo. La crisi petrolifera e i fatti socioeconomici intervenuti dal 1969 in poi, hanno portato a un'inversione di questo andamento fino a farlo diventare nettamente negativo. Vorrei solo ricordare una cifra: negli ultimi 5 anni, dal 1972 al 1977, considerando il preventivo del 1977 aggiornato ad oggi, il Gruppo Alfa Romeo ha avuto perdite per 550 miliardi, praticamente più di 100 miliardi all'anno per l'Alfa Sud e l'Alfa Nord.

Di questa cifra la componente Alfa Sud rappresenta più del 70 per cento. L'Alfa Sud cioè, ha rappresentato fino ad oggi per il Gruppo IRI e quindi per il Paese un costo di oltre 350 miliardi.

C O R T E S I . Sono qui non sapendo che si dovesse trattare soltanto dell'Alfa Sud, altrimenti in aggiunta alle risposte del questionario avrei potuto portare altre documentazioni; se il Presidente lo ritiene, potrò inviarle in seguito.

Sono all'Alfa Sud da tre anni, per ordine dell'IRI, ma vi sono andato accettando la sfida di una situazione grave che si doveva migliorare. Potrei riepilogarla riferendomi al discorso che feci ai lavoratori dell'Alfa Sud nell'aprile dell'anno scorso, in occasione della nota conferenza di produzione. Il dottor Viezzoli ne ha poco fa riportato l'immagine di una creatura nata con 80 chili di peso; immagine che espressi anche la prima volta che ebbi contatto con il consiglio di fabbrica e alla quale con la fulmineità di comprensione meridionale, che giustamente il Nord deve invidiare, un componente di questo consiglio commentò che allora, dopo la nascita, si sarebbe avuto il calo di peso e che era sperabile non fosse mortale per l'Alfa Sud. Non è il caso di avere questo timore; certo i latini hanno ammonito che « la natura non fa salti », ma l'Alfa Sud costituisce un salto che per me è miracoloso, per le tante difficoltà superate. Nel giro di tre anni, infatti, su un campo di aviazione si è creato e posto in funzione un grandissimo complesso produttivo, nonostante le condizioni in cui si sono fatti gli impianti (ad esempio, la questione degli edili che volevano essere assunti).

È nostra opinione che l'impianto è valido; certamente offre, come ogni grande im-

pianto, motivi di interventi, ma i suoi problemi non sono maggiori di quelli di qualsiasi nuovo grande impianto. Qualsiasi esperto può fare confronti tra l'Alfa Sud e gli impianti europei e, naturalmente, considerando che l'Alfa Sud è tra gli ultimi nati, lo troverà in una media superiore, per ambiente e mezzi, alla media europea.

Analogamente può dirsi per la vettura. Ricordo, ad esempio, il modello Edsel della Ford, così chiamato con il nome della moglie di Ford e quindi creato col meglio delle competenze di ricerche di mercato, impiantistica e stile. Essa non piacque al pubblico ed il suo fallimento è diventato uno dei « classici » nella storia dell'automobilismo. Ora, questo non è avvenuto per l'Alfa Sud: i progettisti hanno saputo creare una nuova vettura che si è imposta per le sue qualità funzionali, aiutata in questo successo dal lancio col nome Alfa Romeo e tramite la rete Alfa Romeo. Infatti, se la vettura fosse stata chiamata semplicemente « INCA » (Industria napoletana costruzioni automobili), essa avrebbe fatto meno impressione sul mercato.

Con il nome Alfa Romeo la nuova vettura ha raggiunto una nuova fascia di pubblico. L'Alfa Sud rappresenta infatti l'approdo della nuova clientela alla vettura Alfa che « costa di meno », indotta dal prestigio del nome e dalla classe delle vetture del Nord, oltre, naturalmente, dalle specifiche caratteristiche della gamma Sud; questa nuova clientela in parte finirà, col tempo, alle vetture più « alte » del Nord.

La vettura si è imposta per le qualità meccaniche e lo stile, tanto che nel 1976 la scarsa produzione non ha potuto far fronte alle vendite.

Impianti e vettura sono quindi stati creati bene, ma il problema del personale è stato certo più grave, perchè Napoli e i dintorni non potevano dare personale con esperienza di industria automobilistica. Ne ho avuto la prima sensazione, quando appena preso le consegne del mio ufficio, ho chiesto l'elenco dei dirigenti. I meridionali erano in minoranza e non coprivano posti tecnici; il grosso era necessariamente stato importato dal Nord, e solo singole unità venivano dall'Alfa Nord. Bisogna poi anche capire che la mano d'opera del Sud non può avere acquisito istantaneamente il patrimonio professionale dei lavoratori dell'Alfa Nord, che hanno alle spalle 70 anni di esperienza e di tradizione. Gran parte dei lavoratori Alfa Sud proviene dai mille mestieri della Campania; sappiamo quel che ciò umanamente significa e quanto ciò abbia trovato molti impreparati di fronte ai vincoli del lavoro di fabbrica. In questa realtà sono sorti in brevissimi anni non solo gli impianti, la vettura e il personale, ma lo stesso sindacato che doveva guidare queste masse nuove alla fabbrica. I sindacalisti napoletani si sono sforzati, specialmente dalla conferenza di produzione del 1976 in poi, per normalizzare i comportamenti in fabbrica, ma purtroppo non riescono ad essere seguiti come sarebbe necessario.

Perchè nei riguardi dell'Alfa Sud si è fatto tanto rumore? È probabile ciò derivi dall'insufficienza di produzione rispetto alle dimensioni dell'impianto ed alle richieste del mercato, ed ai notori motivi di questa sottoproduzione. Decine di migliaia di clienti in Italia ed all'estero hanno atteso per mesi la consegna della vettura, mentre tutti consegnavano pressocchè in giornata, ed hanno subìto aumenti dei listini rispetto a prezzi in vigore al momento dell'ordine. Ancora oggi, in un periodo di mercato difficile, siamo in ritardo sulle consegne dell'ultimo modello di vettura, la Sprint, tanto che in parecchi paesi d'Europa abbiamo sospeso l'acquisizione degli ordini.

Da che cosa è dipesa e dipende questa mancanza di produzione? Qui le opinioni divergono: noi non disconosciamo i problemi nostri, ma non li riteniamo determinanti. Riteniamo *in primis* determinanti la microconflittualità che, sottolineo, non è creata dal sindacato, e l'assenteismo che è grandemente erratico da reparto a reparto e da turno a turno, e sul quale l'azienda non ha nel nostro ordinamento pressocchè alcun controllo. Il sindacato contesta queste nostre motivazioni ed attribuisce invece tutto agli impianti, che afferma sbagliati e rigidi,

a manchevolezza organizzative, ad incapacità direzionali, e così via, e ciò non giova certo all'immagine del prodotto.

Sottolineo il fatto che si vive in un Paese in cui il motto nazionale è: « ccà nisciuno è fesso! » e basta che a ristrette minoranze si debbano tollerare comportamenti abusivi per effetto dell'ordinamento attuale, che tanti altri immediatamente si allineano. Devo infatti dire che di poteri per governare un'azienda, in Italia ce ne sono assai pochi. Ovviamente il sindacato ha assunto una posizione di difesa; devo ripetere d'altra parte, che esso non ha mai indetto microscioperi. Siamo spesso noi stessi a informarlo quando avvengono.

La produzione procede ad alti e bassi giornalieri, settimanali e mensili: non si può ammettere che tutto sia sbagliato di fronte a tanti giorni, settimane e mesi di produzione alta, per giustificare quelli di produzione bassa. Al riguardo ho qui una documentata memoria che, se il Presidente consente, posso leggere; l'ho già data ai sindacati, perchè non li metto mai di fronte al fatto compiuto. Cito comunque i dati essenziali della nostra erraticità produttiva: nel 1974, la produzione nel mese più basso, è stata di 290 vetture giorno montate (tra la vettura montata che deve essere collaudata per eliminare eventuali piccoli difetti e quella versata vi sono piccoli lavori di « finizione »). Nel mese più alto, la media giornaliera è stata invece di 557 vetture giorno. Nel 1975, media minima 372 vetture; massima 514. Nel 1976, minima 317; massima 471. Nel 1977 (primi sette mesi), media minima 355; massima 475.

La produzione giornaliera settimanale mostra ovviamente differenze di gran lunga maggiori: nel 1974, nella settimana (cinque giorni lavorativi) più bassa si sono prodotte 98 vetture giorno montate; nella settimana più alta 576. Nel 1975, settimana minima 276; massima 518. Nel 1976, settimana minima 206; massima 508. Nel 1977, settimana minima 281; massima 502.

La produzione giornaliera è ancora più erratica: nel 1974, il giorno minimo ha dato 35 vetture; il giorno massimo 620. Nel 1975, minimo 134; massimo 572. Nel 1976, minimo 29; massimo 558. Nel 1977, minimo 93; massimo 565.

Noi riteniamo che i giorni « alti », che non sono pochi, rappresentino una situazione produttiva più vicina alla normalità. Si può chiedere come mai un impianto capace di arrivare a produzioni giornaliere alte comprese tra le 558 e le 620 unità nei quattro anni, possa scendere a produzioni giornaliere tanto basse; come mai, cioè, impianti, organizzazione, capacità direzionale, eccetera, possano alternare produzioni giornaliere tanto vicine e tanto lontane dal programma? Noi abbiamo certamente problemi da risolvere, che derivano soprattutto dall'essere nati di 80 chilogrammi, ma non si tratta di problemi che possano impedire il raggiungimento degli attuali programmi produttivi, nè di aumentarli.

I nostri programmi produttivi sono dell'ordine di 130 mila vetture annue, sulla cui base possiamo andare oltre, man mano ci consolidiamo il mercato che non si può di colpo conquistare fino al limite delle capacità produttive.

È evidente che vi sono altri fattori che spiegano questo andamento produttivo e che sono noti e che hanno indotto sindacato e partiti ad organizzare la conferenza di produzione del 9 e 10 aprile 1976, alla quale hanno partecipato i loro esponenti. La settimana precedente la conferenza di produzione aveva dato, mi pare, 283 vetture al giorno come media. La settimana successiva la media giornaliera è passata a 476 e la seconda successiva a 499. Tanti mali dell'Alfa Sud denunciati dallo conferenza sembrano dissolversi. Ma nella terza settimana la ripresa degli scioperi per il contratto nazionale rompe il nuovo clima e, più o meno, si ritorna daccapo.

Ricordo ancora la data del 27 gennaio di quest'anno che è sembrata un punto di partenza per l'instaurazione di un nuovo clima nell'interno della fabbrica ed un modo più corretto per gestire i rapporti con i sindacati. Essa è quella del documento autonomo della FLM di Napoli e del Consiglio di fabbrica Alfa Sud che ha avuto largo rilievo

nella stampa italiana ed anche estera e che certo è noto alla Commissione. Lo considero un segno importante per l'Alfa Sud. Le cose sono migliorate nel primo quadrimestre del 1977, lo abbiamo ben sottolineato in ogni occasione. Poi, da maggio si è tornati indietro.

Noi abbiamo fatto un'analisi della produzione del 1976 e dei primi sette mesi del 1977, che comprende 378 giorni lavorativi: di questi, 111 giorni — ossia il 29-30 per cento — la produzione media è stata di cinquecento vetture al giorno, ossia la quota base del nostro attuale programma produttivo. Questi 111 giorni costituiscono un campione statistico larghissimo, 30 per cento e probante (nessuna indagine Doxa arriva a simile ampiezza); essi hanno dato cinquecento vetture al giorno; come si può sostenere che tutto o tanto è sbagliato o non funziona in Alfa Sud? Certo è che se tutti i giorni fossero stati alti così, il programma si sarebbe fatto e dell'Alfa Sud non si parlerebbe sui rotocalchi.

Io difendo l'Alfa Sud non solo perchè è il mio mestiere, ma perchè credo nelle sue possibilità e perchè le difese d'ufficio fatte con accuse contro l'Alfa Sud, largamente non rilevanti e non pertinenti, hanno un effetto negativo sulla clientela e quindi sugli interessi dei lavoratori. Per dare lavoro bisogna vendere! Del resto, cosa vuol dire Alfa Romeo? Qualcosa vuol dire. Essa si è costruita un'immagine particolare che ha grande importanza per le vendite.

Tornando alla nostra analisi, abbiamo contrapposto ai 111 giorni più alti, i 111 giorni più bassi; anch'essi costituiscono un probante campione statistico del 30 per cento; hanno dato una media giornaliera di 295 vetture rispetto alle 500 del campione alto.

Abbiamo confrontato questi due campioni per individuare le ragioni che hanno fatto perdere tante vetture nei 111 giorni bassi. Nei giorni di normalità di lavoro, all'Alfa Sud le perdite per fatti tecnici risultano del 3-4 per cento del programma, qualcosa di più delle perdite dell'Alfa ad Arese, sempre per fatto nostro (2-3 per cento del programma).

La produzione è per contro molto colpita dall'assenteismo, ma non da quello medio, di cui solo si parla, ma dall'assenteismo di reparto, che è molto diverso da un reparto all'altro, scendendo dai reparti a monte ai reparti a valle, e da turno a turno. Esso è molto erratico; l'erraticità è nascosta dalla media alla quale ci si riferisce pubblicamente. Questa erraticità è mostrata anche graficamente in un allegato della nostra analisi. La nostra produzione è come un fiume, interrotto da certi laghi, che chiamiamo polmonature, dove si accumulano le produzioni intermedie per alimentare i reparti a valle se quelli a monte non producono, e dove si riversano le produzioni dei reparti a monte se quelli a valle non assorbono. Questi accumuli sono proporzionati alle probabilità di interruzioni tecniche e li abbiamo anche recentemente ingranditi, ma se un reparto è colpito da un assenteismo più alto della media o da un microsciopero, esso crea una strozzatura produttiva che frena il flusso della produzione a valle, dove la situazione può essere normale.

A titolo indicativo leggo alcuni dati da questo grafico. Un giorno qualsiasi: lastrosaldatura, primo turno, assenti 15,8 per cento; secondo turno, 23,6 per cento. Nel reparto successivo di revisione: primo turno 20,1 per cento, secondo turno 32,9 per cento di assenti, una quasi paralisi. Scendiamo a valle, alla verniciatura: siamo quasi alla normalità, così come al montaggio, 22-23 per cento. Pressochè ogni giorno è così; ma si arriva ad erraticità di assenteismo molto alte. Ad esempio, mercoledì 25 maggio: nel reparto finizione della carrozzeria, 36,9 per cento al 1° turno e 43,7 per cento al 2° turno. E tutti sono giustificati. La nostra analisi è a disposizione, e ogni altro dato può essere fornito in breve tempo.

Poi, vi sono i microscioperi, che non sono indetti dal sindacato, di breve durata, che talvolta, se ripetuti in un stesso reparto, hanno avuto effetti assai gravi sulla produzione.

Ho cercato di dare una sintesi della situazione. Ammesso che sia tutto sbagliato in Alfasud, quando però c'è normalità, la normalità rappresentata dai 111 giorni, uno sì

e due no del totale, la produzione richiesta può uscire e la direzione può fare meglio il proprio mestiere. Tutto ciò risale sempre a comportamenti di minoranze.

Ritenere l'Alfasud capace di risolvere i problemi dell'occupazione nel Mezzogiorno e un grave errore; infatti, anche quando ha impiegato 16.000 persone direttamente ed altre ne ha impiegate indirettamente (come ha già detto il Presidente Viezzoli, nel Sud sono sorte circa 50 nuove aziende con circa 6.000 dipendenti per effetto dell'installazione dello stabilimento di Pomigliano), l'Alfasud non ha certo risolto alcun problema.

Conta invece che essa possa dimostrare che un nuovo grande insediamento industriale nel Mezzogiorno può vivere autonomamente. Ho vissuto a lungo all'estero ed ho visto quali miracoli di lavoro ha saputo compiere la gente del Sud. A Pomigliano può fare lo stesso. L'importanza dello stabilimento di Pomigliano è quindi del suo effetto esempio sul tessuto economico del Mezzogiorno, a dimostrazione cioè che nel Sud altri insediamenti industriali, tecnologicamente avanzati, competitivi e di vaste dimensioni, possono realizzarsi con capitali pubblici, privati ed europei.

La nostra situazione, così ho cercato di descrivere per sommi capi, ha le gravi ripercussioni sui conti economici che conosciamo.

Le perdite che l'IRI, e quindi lo Stato, non ha potuto reintegrare creano il nostro attuale problema finanziario. Se non perdessimo, infatti, non avremmo problemi finanziari, avremmo possibilità di investimenti nuovi

Non so se sono riuscito ad inquadrare la situazione e l'argomento. Mi riservo di inviare alla Commissione copia dei documenti cui ho fatto riferimento, e che erano stati preparati per il sindacato.

GIOVANNIELLO. Sono grato al Presidente dell'Alfasud per l'esposizione, direi, appassionata dalla sua causa...

CORTESI. Se mi permette, sarebbe più giusto dire « della nostra causa »: si tratta infatti di una causa italiana.

GIOVANNIELLO. La sua esposizione era tanto appassionata che sembrava si riferisse ad una causa quasi soltanto sua: naturalmente noi la sentiamo nostra con la stessa angoscia.

Vorrei ora delle precisazioni extra questionario. Il questionario peraltro l'ho letto e debbo dire che mi è sembrato completo, anche se un po' distaccato.

CORTESI. Le domande sembravano tecniche; le confesso però che non avevamo ben capito che lo scopo di quest'audizione fosse l'Alfasud.

GIOVANNIELLO. Partendo da una sua frase che lei ha detto e cioè che l'acquirente di una macchina Alfasud è il potenziale futuro acquirente di un'Alfa Nord, vorrei conoscere quanti sono gli operai e quanti i dirigenti ex Alfa Nord che si trovano nell'Alfasud Inoltre, se il periodo che intercorre fra le vetture versate e le vetture vendute, che presuppone finitura, è un periodo cruciale o meno in conseguenza delle due cause di improduttività (assenteismo e microscioperi) e se al momento del versamento delle vetture la fase di revisione può considerarsi conclusa.

CORTESI. Le maestranze dell'automobile non sono di difficile formazione, logico quindi che esse fossero tutte campane. A Pomigliano si è speso molto, anche con soldi dello Stato, per corsi di formazione; ritengo che la professionalità degli operai napoletani non abbia nulla da invidiare a quella degli operai del Nord e lo ha dimostrato e può dimostrarlo ogni giorno. Posso aggiungere peraltro che in tutte le aziende automobilistiche del mondo si riscontra un calo nella qualità finale, là dove entra la mano dell'uomo; è evidente tuttavia che in Italia il problema è più difficile, essendo la disciplina in fabbrica diversa dalla Germania, dal Giappone o dagli Stati Uniti. Non ho dati, ma non credo che operai siano stati mandati dall'Alfa Nord. Sono state invece inviate aliquote di operai Alfasud all'Alfa Nord per addestramenti particolari.

Il problema dei dirigenti è diverso. Ricordo che quando ho assunto la presidenza dell'Alfasud non v'era alcunn quadro dirigente Alfa Nord; del resto anche l'Alfa Nord non

poteva certo figliare 50/60 dirigenti per lo *staff* del Sud. Solo un nucleo di dirigenti tecnici Alfa Nord, pur rimanendo a Milano, era stato passato in forza all'Alfasud: essi curavano la progettazione. Successivamente sono stati inseriti 6 o 7 dirigenti Alfa Nord nei reparti produttivi Alfasud. Certo contribuiscono a creare un clima adatto alla formazione di una efficiente dirigenza meridionale, che è il nostro obiettivo, e rientreremo gradualmente al Nord. Con loro si intende anche trasfondere quanto oltre due generazioni (70 anni) di lavoro al Nord possono avere insegnato.

I dirigenti, certo nella quasi totalità ciascuno di valida esperienza, sono stati inizialmente reperiti ovunque in Italia, ma i meridionali erano pochi; ne ho contati, quando sono entrato, 24 su circa 70/75 e dei 24 forse nessuno era tecnico dell'automobile. E ciò è comprensibile. Il nostro obiettivo, lo ripeto, è di creare con il tempo una dirigenza quanto più possibile meridionale.

Si è parlato di fuga di dirigenti. Non è corretto, non abbiamo dirigenti fuggiti, anche se più di uno può avere desiderato e ancora desideri lavorare altrove con maggiore soddisfazione di quanta ne offra l'Alfasud. Gli esodi, chiamati fuga, riguardano in maggioranza persone provenienti dal Nord, che hanno accettato di lavorare al Sud per migliorare la propria posizione. Taluni, dopo cinque o sei anni di permanenza al Sud, per problemi di famiglia, hanno chiesto di rientrare al Nord; altri lo chiederanno ancora. Taluni sono stati trasferiti in diverse posizioni del Gruppo Alfa e anche Finmeccanica anche di maggiore responsabilità; abbiamo avuto pochissimi esodi consensuali; solo 5 hanno effettivamente lasciato l'Alfasud per altre aziende, per essi può forse parlarsi di « fuga », ma hanno trovato posti per essi più convenienti al Nord, e di essi tre erano tecnici. Debbo anche ricordare che inizialmente si è comprensibilmente largheggiato per creare posizioni di dirigente in Alfasud. Ancora oggi il confrnto delle posizioni parallele tra Nord e Sud dimostra che il numero dei dirigenti in Alfasud è semmai ancora superiore al Nord.

Comunque gli esodi dimostrano ancora l'opportunità di formare una dirigenza Alfasud ed è infatti in questo senso che ci stiamo muovendo.

G I O V A N N I E L L O . Partendo sempre dalla sua frase che l'acquirente dell'Alfasud è il futuro acquirente dell'Alfa Nord, o può anche essere il cliente sottratto alla Fiat o ad altre case automobilistiche, le chiedo: possono essere interessi estranei e concorrenti all'Alfasud i motivi per cui certe produzioni hanno un andamento così sinusoidale? Con un impianto ottimo, infatti, con un prodotto miracoloso, con un personale che non si può dire che comunque abbia subito lo *shock*, per così dire, della fabbrica perchè in fondo produce, e con un sindacato responsabilizzato non si capisce infatti come si verifichino i noti intralci produttivi.

C O R T E S I . Non è forte, però, il sindacato, non è in grado di avere sempre sufficiente presa. È comprensibile: anche esso è nato con la fabbrica. Non c'erano a Pomigliano strutture sindacali capaci di coinvolgere subito 16.000 unità immesse nuove e pressochè contemporaneamente al lavoro. Però ha dato segni di particolare iniziativa, a mio avviso. Mi riferisco al documento 27 gennaio 1977. Comunque, noi stessi ci siamo posti la domanda dell'onorevole senatore, se esistessero cioè interessi sul piano locale, gente di rispetto, e così via.

C A R O L L O . C'è gente di rispetto che ha come fine quello di fare lavorare poco?

C O R T E S I . Al contrario, verrebbe inteso nel senso che potrebbe aiutare a far lavorare di più.

In verità, non abbiamo elementi oggettivi per affermare che gli intralci produttivi siano in qualche modo addebitabili ad interferenze della concorrenza o di altro genere.

Per quanto riguarda il problema delle giacenze, dirò che il periodo tra il versamento e la vendita oscilla; noi, comunque, siamo stagionali, vendiamo cioè di più nei primi sette mesi dell'anno.

GIOVANNIELLO. La revisione rientra in questo periodo?

CORTESI. No: quando la vettura è versata, la revisione è già compiuta. Certo vi possono essere degli accumuli di vetture finite al 99 per cento e non versate, che potrebbero essere recuperate con poco lavoro straordinario. Però la facoltà contrattuale di fare 120 ore di straordinario *pro capite*, è di difficile esercizio; ho suggerito all'Intersind di proporre per il prossimo contratto la sua abolizione. Può essere considerata una proposta provocatoria, ma che vale una pattuizione se poi non è concesso di esercitarla, quando occorre? Le dirò quindi che numerose vetture che abbiamo dovuto accantonare al Nord in gennaio/febbraio perchè bisognose di piccoli interventi, le abbiamo potute riprendere in agosto. Vendite perdute costi e interessi dispersi. Questo appunto per l'impossibilità di far fare lo straordinario Ciò fa parte del problema della governabilità delle aziende.

BASADONNA. Mi rifaccio anche io ad una questione politica che è servita a ridurre in parte la nostra preoccupazione per il destino e le prospettive dell'azienda. Ma anche facendo ricadere quasi esclusivamente le motivazioni della caduta di produttività sullo scarso rendimento del personale, non si può smentire che esiste un vizio originario dell'impianto e cioè una mancanza di flessibilità per cui, qualunque contrazione del ritiro di lavoro in una fase, determina la strozzatura della produzione. Per superare le carenze tecniche dello stabilimento ed allargare l'attività produttività, l'IRI avrebbe previsto la realizzazione di uno stabilimento Alfa Sud *bis* in prossimità di Bagnoli. E ciò al duplice fine di alleggerire la situazione finanziaria dell'Alfa Sud ed avviare a produzione il problema dell'impianto siderurgico di Bagnoli. Vorrei sapere se queste notizie sono esatte; mi sembra che anche qui, oggi, si sia accennato all'opportunità di cominciare a realizzare un impianto alternativo a Bagnoli. Si è parlato anche dell'indotto dell'Alfa Sud con l'impiego di altri 15.000 operai; a me risulta che un tale indotto riguardi più il Nord che il Mezzogiorno. Vorrei, pertanto, che cortesemente mi fosse fornita qualche notizia più precisa sulla parte di indotto che riguarda la regione campana.

Gradirei un altro chiarimento: da quello che è stato detto sembrerebbe che gli istituti di credito agevolato nel caso dell'Alfa Sud svolgano l'istruttoria tecnica all'atto dello stipulo dei contratti, mentre sappiamo che, per quanto riguarda i nuovi impianti, l'istruttoria viene fatta in sede preventiva sulla economicità dell'impresa, sul livello tecnologico degli impianti, sulla congruità della spesa e via di seguito. Nel questionario si parla invece di indagine eseguita nelle fasi di istruttoria dei migliori contratti, probabilmente si riferisce agli accertamenti compiuti dalla fase operativa per attuare l'avanzamento dei lavori e disporre le erogazioni.

Ho anche dato uno sguardo al bilancio del 1976 ed ho constatato che fra i crediti dell'Alfa Sud nei confronti dell'Alfa Romeo ve ne è uno che nel 1975 era di 3 miliardi e 800 milioni e nel 1976 è cresciuto a circa 73 miliardi. Come è nato questo grosso credito? Quali sono gli effettivi rapporti tra l'Alfa Sud e l'Alfa Romeo?

CORTESI. Sono accusato da più parti di attribuire esclusivamente ai lavoratori la responsabilità della erratica e insufficiente produzione. Ho già detto che comunque si tratta di minoranze, i cui comportamenti, tollerati, sono contagiosi. Ho sempre riconosciuto che vi sono anche molti altri problemi da risolvere in Alfa Sud, ma che essi non impediscono di sviluppare la produzione vendibile, ossia il ricordato livello di 130.000 vetture anno. Per più alte produzioni, questi problemi potrebbero essere in diversa misura influenti; al riguardo posso inviare una documentazione alla Commissione o posso anche esporre ora. Faccio notare, però, che anche l'Alfa Nord soffre di qualche microconflittualità e di qualche punta erratica di assenteismo; esse creano perdite di produzione come in Alfa Sud. Ma la frequenza è minore. La flessibilità di un impianto automobilistico è un concetto tecnico, nel senso

che le cosiddette polmonature intermedie di produzione non sono calcolate a tenuta di sciopero o degli assenteismi dei reparti a monte o a valle, ma in relazione alle probabilità di normali fermate a monte o a valle per fatti tecnici. Qualunque tecnico può certo dire che l'impianto dell'Alfa Sud è flessibile secondo le necessità tecniche di una conduzione normale; se anzichè a Pomigliano esso si trovasse ad Arese non avremmo, operando con la conflittualità e l'assenteismo attuali di Arese, le perdite di produzione ricordate. D'altronde, come ho già detto, anche l'Alfa Sud nei giorni normali ha relativamente poche perdite di produzione.

A proposito dell'Alfa Sud *bis*, come è stata chiamata dai giornali, essa nasce da un concetto accettato dai sindacati, e cioè che le grandi concentrazioni di lavoratori in una singola località creano problemi di trasporto non umani. A Pomigliano i lavoratori vengono da quattro provincie, Napoli, Caserta, Salerno, Avellino; ad Arese dal lodigiano, dal bergamasco, da oltre Piacenza. Meglio quindi spostare altrove eventuali sviluppi, che ingrandirsi dove si è già troppo grandi. Questo concetto l'abbiamo chiamato satellizzazione. Noi non vogliamo quindi ingrandire Arese e Pomigliano; gli aumenti di produzione terminale devono attuarsi con lavoratori esistenti, con migliore produttività, con eventuali estrazioni di qualche lavorazione per collocarla altrove. Tenuto conto che si prospetta la possibilità di un nuovo modello Alfa Sud e nello stesso tempo di aumentare l'attuale modesta produzione del « Romeo », è maturata l'idea di una nuova unità, apparsa migliore che non realizzare queste produzioni negli stabilimenti già esistenti. Infatti, in Apomi, intendiamo qualificare maggiormente la tecnologia aeronautica e mantenere la produzione di motori diesel in atto da 17 anni per la Saviem; in Alfa Sud vogliamo specializzare la produzione sulle vetture due porte e quattro porte e sulla sprint, con opportuni interevnti impiantistici.

La nuova unità, secondo noi da localizzarzarsi in Campania, ma non a Pomigliano, svolgerebbe in estrema sintesi solo le fasi di carrozzatura, verniciatura, montaggio, finizione e spedizione dell'ipotizzato nuovo modello Alfa Sud, della giardinetta Alfa Sud (da togliere da Pomigliano) e del Romeo. Verrebbe alimentata dall'Alfa Sud per gli stampaggi e le parti meccaniche e motoristiche delle sue vetture, e dalla Sofim per i motori diesel del Romeo.

Così concepito, dal punto di vista economico, tenuto conto degli alti costi di impianto (dell'ordine di circa 200 miliardi di lire, con l'inflazione che corre), il progetto non era proponibile. Però, condizionandolo al raggiungimento in Alfa Nord e Alfa Sud ai livelli di produttività europea (noi, signor Presidente, esportiamo il 60 per cento e quindi, all'estero, dobbiamo livellare i prezzi a quelli della concorrenza che ha situazioni di fabbrica diverse dalle nostre, e anche il mercato italiano è ormai per il 40 per cento di questa concorrenza) avremmo potuto monetizzare le minori perdite Alfa Sud e alfa Nord e dare vita alla nuova unità, per creare nuova occupazione.

Questa unità, quindi, era dunque concepita come un incentivo a migliorare tutta la situazione di produttività del Gruppo Alfa; poteva partire con 1.000 persone per arrivare, con il tempo, a 1300-1.500 persone. Però la condizione era, ripeto, produttività europea per tutto il Gruppo e costruzione dell'impianto senza ripetere le esperienze negative dell'Alfa Sud, quali, ad esempio, l'assunzione di edili e limiti alla pendolarità dei lavoratori assunti, eccetera.

Per quanto concerne l'altra domanda, non so a quale cifra si riferisce; ma se è nel bilancio, la spiegazione senza dubbio c'è. L'Alfa Nord vende le macchine Alfa Sud; ma sui libri dell'Alfa Sud esse sono segnate come vendite all'Alfa Nord e quindi con un credito verso l'Alfa Nord, la quale le paga all'Alfa Sud quando riceve il pagamento dai compratori. Il 1976, ad esempio, non è stato un buon anno perchè dicembre non ha « tirato »; questo fa comprendere come basta un maggiore numero di vetture invendute in rete perchè aumenti il credito Alfa Sud verso l'Alfa Nord. La tesoreria del Gruppo è stata unificata, per non avere denaro liquido inutilizzato in varie sacche.

P R E S I D E N T E . Questo, contabilmente, porta ad un effetto curioso.

C O R T E S I . È un aspetto contabile.

P R E S I D E N T E . Se l'Alfa Sud avesse questi crediti nei confronti dell'Alfa Nord migliorerebbe di liquidità.

C O R T E S I . Sì, ma non si distorce nulla. L'Alfa Nord ha un credito verso la rete che l'Alfa Sud non ha, e che diventa un credito dell'Alfa Sud verso l'Alfa Nord. Se l'Alfa Sud vendesse direttamente alla clientela, avrebbe più o meno lo stesso credito.

P R E S I D E N T E . Però, se l'Alfa Nord ritardasse il pagamento per gli incassi — parlo sempre contabilmente —, in questo modo si potrebbe pensare, superficialmente, da una semplice lettura delle cifre, ad un'Alfa Sud che finanzia un'Alfa Nord.

Quanto ha rilevato il senatore Basadonna, infatti, fa un po' impressione non tanto per l'entità della cosa quanto per la dinamica del fatto. Dico questo perchè l'osservazione mi è sembrata molto pertinente e, per la verità, la cosa fa un po' impressione.

C O R T E S I . Se mi consente, le invierò una nota in cui verrà spiegata ogni cosa. Capisco che, alla prima lettura, si possa essere indotti a fare queste giuste osservazioni, ma la cosa, mi creda, è nei termini che ho esposto. L'Alfa Sud non finanzia l'Alfa Nord.

F E R M A R I E L L O . Signor Presidente, io ho creduto di comprendere che l'Alfa Sud ha molti nemici: da diverse parti vengono fuori questi nemici; però il quadro, per certi aspetti, presenta elementi obiettivi di preoccupazione. Quando, difatti, siamo di fronte — se ho ben capito — a 80 miliardi di perdite all'anno e, grosso modo, a 90 mila vetture prodotte sulle 120 mila preventivate in bilancio, viene fuori un elemento serio di valutazione critica.

Ora, se noi vogliamo porci, nelle diverse sedi, il problema di rilanciare l'Alfa Sud, dobbiamo tenere conto che abbiamo bisogno di iniziative di urto e di comprendere esattamente cosa fare, perchè se questo non lo comprendessimo andremmo, a mio avviso, al disastro nel giro di non molte settimane.

Sul cosa fare, pertanto, sarei assai grato alla Presidenza dell'Alfa Sud, all'IRI, se, a parte le notizie che possiamo raccogliere in questa sede, potessero farci pervenire nei giorni prossimi (come già mi è sembrato di comprendere che si farà) alcune notizie un po' più dettagliate, anche perchè su tale questione noi avremo in Aula, sulla base di alcune interpellanze ed interrogazioni, un dibattito, prossimamente; e sarebbe opportuno che quel dibattito non fosse approssimativo e casuale ma, non dico risolutivo, bensì abbastanza concreto per quel che riguarda le proposte da prospettare al Paese.

Dico questo perchè, per esempio, per quanto concerne alcune cose io non ho ben capito come dobbiamo muoverci esattamente, che cosa dobbiamo fare. Per quanto riguarda gli investimenti, voi ne prevedete, di che tipo e per quale entità? Per quanto abbia scorso il bilancio 1976, non l'ho compreso per cui bisognerebbe essere un po' più precisi, anche perchè ho sentito che loro vogliono potenziare la linea sprint per assicurare un indotto più marcato all'esterno della fabbrica, possiblimente nell'area Campana. Questo, però, presuppone investimenti, naturalmente, e scelte di tipo produttivo su cui sarebbe opportuno, nei prossimi giorni, avere qualche notizia un po' più ragguagliata.

Circa le perdite, anche a questo riguardo l'azienda, l'IRI che cosa pensa di prospettare come esigenze di intervento anche dell'autorità politica, perchè ci troveremo di fronte, tra poche settimane, a richieste di vario tipo da parte di diverse aziende e occorrerà pure giungere a una riflessione coordinata, programmata circa l'impiego delle risorse.

Per quanto concerne l'organizzazione del lavoro, pure qui non ho ben compreso in che modo occorra intervenire per fare in maniera che alcune situazioni inaccettabili vengano corrette.

Per concludere, onorevole Presidente, c'è una cosa che assolutamente deve indurci ad una riflessione seria: da un lato l'esigenza

di modifica dell'assetto — e poi sarò più chiaro —, dall'altro la ricerca di un consenso più marcato e, infine, la ricerca per isolare certe situazioni e per liquidarle; e mi spiego. A parte le cose che ho ascoltato circa la microconflittualità e l'assenteismo (cose abbastanza note, d'altronde, per via di quella famosa pubblicistica alla quale ha fatto riferimento nel corso del suo intervento), noi, a Napoli, in questo momento parliamo di una crisi di autorità a proposito dell'Alfa Sud, pensando non solamente ai dirigenti ma anche ai sindacati. Cioè vediamo, in sostanza, una fabbrica in balia, senza governo, o senza governo all'altezza della situazione. Questo è il punto. Allora, probabilmente, occorreranno iniziative di emergenza e di urto, come dicevo, per fare in modo che questo governo nella fabbrica possa realizzarsi.

A tale riguardo, pertanto, occorre sapere se da parte della massima autorità dello stabilimento, per quel che riguarda i dirigenti, si stia pensando a qualche misura straordinaria di rafforzamento e di presenza; per quel che riguarda i sindacati, se si stia pensando a misure eccezionali, straordinarie di collegamento per fare in modo che quelle situazioni abnormi di assenteismo, di microconflittualità e, direi, di pressione mafiosa vengano, in sostanza, isolate e liquidate.

Noi sappiamo che, per effetto di quelle assunzioni alle quali avete fatto riferimento, vi sono oltre un migliaio di lavoratori (da quel che ho sentito dire; non so se la cifra sia esatta) che hanno avuto a che fare pesantemente con la giustizia. Alcune decine dei suddetti lavoratori hanno avuto a che fare con la giustizia addirittura in modo allarmante. Ora, i rapporti di questi lavoratori con i sindacati e con la direzione sono inaccettabili.

Io non ho ben compreso la ragione di questo atteggiamento mafioso, diciamo; perchè l'atteggiamento mafioso deve avere immediatamente una contropartita concreta e sostanziosa. Quindi, capirei l'atteggiamento mafioso a proposito di assegnazione di appalti, dove c'è un giro di milioni, di miliardi o di centinaia di miliardi, per cui si capisce a che livello si colloca l'organizzazione moderna delinquenziale. Ma qui non ho capito quali sono le basi di questa situazione di fabbrica; per cui o vi sono sottofondi ignoti, torbidi diciamo, che io escludo perchè non ne ho notizia, oppure non si comprende il tipo di presenza ricattatoria e prepotente di gruppi di persone, che possono essere isolati e battuti.

Ora, su tali questioni, siccome l'intendimento di questa Commissione, del Parlamento, e per quel che ci riguarda, a Napoli, è fermo — si tratta di vedere in che modo, con quali iniziative di urto, si può rilanciare questa fabbrica, che, come ho detto, ha molti nemici a Napoli e fuori di Napoli, e non solamente in Italia, all'interno dello stabilimento e fuori dello stesso — vorremmo sapere che opinioni di merito hanno l'IRI, la Finmeccanica, l'Alfa Romeo, altrimenti il discorso per noi diventa improduttivo trattandosi di un discorso abbastanza noto: la microconflittualità, l'assenteismo sono cose che sappiamo; si tratta di intervenire e, a questo punto, di intervenire bruscamente. Però vi sono altre situazioni che vanno capite con chiarezza per consentire quelle operazioni politiche, e non solamente politiche, che tutti quanti vogliamo fare e che per quel che ci riguarda faremo sicuramente.

Chiedo scusa delle mie numerose domande, che in parte possono avere replica oggi stesso, in parte richiederanno una riflessione maggiore e, in questo caso, vi sarei grato se poteste inviarci una risposta anche per iscritto.

D E V I T O . Mi consentano di fare una domanda abbastanza semplice. Ci possono dire qual è la parte sindacalizzata della azienda?

V I E Z Z O L I . Comincio con il rispondere alla prima parte della domanda fatta dal senatore Fermariello, quando si richiamava al dramma dell'Alfa Sud e dell'Alfa Romeo. Vorrei ricordare alcune cifre ed alcune indicazioni di oggi: l'Alfa Romeo (Nord e Sud) ha dovuto, per le perdite subite nel corso del 1976, deliberare un aumento di ca-

pitale nello scorso maggio, com'è scritto negli atti. Questo aumento di capitale, che dovrebbe portare al Gruppo Alfa Romeo denaro fresco per 156 miliardi di lire, non ha ancora potuto essere effettuato, in mancanza, da un lato, di autorizzazione formale, e dall'altro, di disponibilità liquide. Ma l'aspetto più tragico è che tale aumento di capitale è già vanificato perchè per la fine dell'anno l'entità delle perdite potrebbe richiedere un ulteriore intervento in conto capitale, sia dell'Alfa Romeo, sia dell'Alfa Sud, con ulteriore apporto di denaro fresco in misura consistente per evitare il fallimento dell'impresa.

A questo punto, si può scegliere di appoggiare un settore o l'altro, decidendo quale « mollare ». E questo riveste un aspetto politico. Siamo arrivati al momento in cui occorrerà decidere se è giusto appoggiare l'Alfa Sud fino in fondo, oppure l'Alfa Nord, oppure la Finmeccanica e l'IRI. ponendo in liquidazione una di queste aziende. Le valutazioni a questo punto diventano politiche, ma anche di coscienza: è meglio colpire la Finmeccanica con i suoi 85.000 dipendenti, o l'Alfa Sud con i suoi 15.000? È una decisione alla quale, per quest'ultima, saremo chiamati molto presto, a meno che non intervenga qualche fattore, e cioè l'aumento dei fondi di dotazione, che consentirebbe di ricapitalizzare le aziende.

A parte i fatti drammatici cui ho accennato, ci avete chiesto cosa intendiamo fare; cosa è successo negli ultimi due anni.

Con la venuta del presidente Cortesi, all'Alfa Romeo è nata di nuovo la speranza, e per sua vitalità e per la fiducia in un avvicinamento del sindacato ai fatti concreti di oggi. C'è stata, infatti, una conferenza di produzione, con un primo aumento nell'uscita delle macchine dalle linee e un accordo sindacale nel gennaio scorso: tutto ciò ha ravvisato la speranza di un miglioramento nella produzione e confortato il nostro atteggiamento responsabile. Da marzo-aprile in poi, si è verificata invece una ricaduta della produzione, con alterne vicende, ciò che potrà comportare, a fine anno, una perdita molto elevata.

Il problema è tecnico e brutale nell'espressione: non ci sono soldi.

Confesso di aver sperato nello spostamento di quindici giorni nell'audizione di oggi, affinchè potesse prima verificarsi un certo avvenimento: sono infatti in corso degli studi ed un apposito comitato dell'IRI sta discutendo cosa si dovrà fare per l'Alfa Sud. Verranno pertanto esaminati tutti i diversi aspetti ed anche una certa decisione da assumere nell'azienda, in termini positivi e non negativi. Oggi, non posso dire altro perchè non compete solo a me decidere in quella sede.

F E R M A R I E L L O . Possiamo avere questi dati subito o tra dieci giorni?

V I E Z Z O L I . Non si tratta tanto di dati quanto di orientamenti.

P R E S I D E N T E . È necessario un atto formale della Commissione nei confronti dell'IRI o possiamo considerarli documenti assegnati a questa audizione. Dovremmo conoscere i risultati...

V I E Z Z O L I . Li conoscerete dai giornali, ma sarà mia cura farveli avere. Comunque, il comitato si riunirà mercoledì prossimo.

Vorrei ripetere che il problema economico-finanziario dell'Alfa Sud condiziona l'Alfa Nord e condiziona l'IRI. Se poi vogliamo fare un discorso sul peggio, posso dire che non solamente l'Alfa Sud si trova in situazioni difficili, ma l'intero Gruppo Finmeccanica, che sta perdendo 200 miliardi all'anno (e sono tanti!). Ora, bisogna vedere il perchè di tale perdita ed è significativo esaminare alcuni dati degli ultimi 10 anni.

Abbiamo un fatturato in aumento da 350 miliardi a 1.800 miliardi, e un indebitamento da 250 miliardi a 1.600 miliardi. Evidentemente, l'indebitamento significa oneri finanziari, saliti da 13 miliardi a 230 miliardi l'anno. Questo significa che per il Gruppo Finmeccanica le perdite sono dello stesso ordine di grandezza degli oneri finanziari. Perchè è accaduto ciò? In dieci anni la Finmec-

canica ha investito circa 900 miliardi di lire in impianti finanziati per intero con ricorso al credito bancario con conseguenti oneri finanziari, e ciò in quanto gli interventi in conto capitale dell'IRI non sono stati neppure pari alle perdite. La realtà è che a 200 miliardi di perdite fanno riscontro 200 miliardi di oneri finanziari. Potevamo non investire: ma allora l'occupazione non sarebbe salita, come invece è avvenuto, da 47.000 unità a 84.000.

Abbiamo cioè seguito l'indirizzo di investire nel presupposto di ottenere da parte del Governo i necessari aumenti dei fondi di dotazione.

Gli « investimenti » hanno ovviamente condizionato i volumi di produzione e l'entità degli oneri finanziari. Da qui la situazione di oggi.

C O R T E S I . La situazione dell'Alfa Nord e dell'Alfa Sud è stata da me illustrata ai sindacati in 20 ore di incontri e senza alcun pregiudizio, (esiste una piattaforma d'accordo che dura da un anno). Abbiamo mandato, su richiesta, un riepilogo delle discussioni fatte e di cui posso leggere qui alcune note. Abbiamo tratto l'amara conclusione che la documentata situazione dell'Alfa Romeo non appare recepita dalle delegazioni sindacali, le quali sembrano mosse — come per la piattaforma — dalla convinzione che l'Alfa Romeo possa fare e dare senza condizioni. Se così fosse, veramente l'errore dei sindacati sarebbe assai grave e per le conseguenze sulla gestione e sulle possibilità di investimento, con tutte le implicazioni del caso.

Al riguardo, l'Alfa ha assolto le sue responsabilità fornendo tempestivamente al sindacato tutti gli elementi della sua situazione. Se il sindacato non ritiene valide ed inderogabili le richieste dell'Alfa di migliorare produttività e governabilità dell'azienda perchè esse ledono passate conquiste, lo stesso sindacato deve proporre altre vie di uscita. Ma siano proposte concrete, di cose attuabili a fronte dei problemi che l'Alfa deve affrontare oggi, e cioè uscire dalle perdite per assicurare una gestione finanziaria che non pregiudichi l'immagine ed il futuro dell'Alfa, e procedere con gli investimenti. Altrimenti la spirale negativa si accelera.

La direzione aziendale sa autocriticarsi. Può anche essere cambiata se l'esame delle responsabilità aziendali sui cui si insiste da parte del sindacato con comunicati, con la stampa, si rivela esatto. Ma certo nessu'altra direzione, per quanto migliore, potrà agire meglio se non si colma il *gap* di governabilità e produttività che pesa duramente sul Gruppo, ed in particolare sull'Alfa Sud.

Si dirà: bisogna arrivare a proposte concrete. Mi sono state poste domande sugli investimenti. Posso rispondere: no. Ora il grosso delle perdite dell'Alfa Sud deriva da due fenomeni, che sono oggi determinanti: l'assenteismo e la microconflittualità. In che modo possiamo risolvere questo problema? L'ordinamento attuale non ce lo consente.

P R E S I D E N T E . Qual è la media di ore lavorate per dipendente?

V I E Z Z O L I . L'Innocenti ha 1500 persone in cassa integrazione da un anno e mezzo o più. Noi sappiamo da fonte sicura che queste persone non vanno neanche in gran parte a ritirare lo stipendio che viene accreditato loro ad uno sportello bancario che hanno dentro, che ha raggiunto dodici miliardi di depositi; il che vuol dire che tutti, o in buona parte, hanno ottenuto, hanno trovato un altro lavoro e che prendono quindi anche la cassa integrazione. Bisogna prima produrre; ci sono tante altre cose da fare. Ma la prima cosa da fare è di ottenere che la gente venga regolarmente a lavorare e che non ci siano tutte queste dichiarazioni mediche.

F E R M A R I E L L O . Anche la direzione deve fare il suo mestiere. Alcuni interventi riguardano gli atteggiamenti di gruppo. Spettano alla direzione. C'è poi un problema di intese, di accordi.

P R E S I D E N T E . Torno a chiedere: qual è la media delle ore lavorate per dipendente?

VIEZZOLI. Arriviamo circa a 1400.

PRESIDENTE. Quelle contrattuali sono circa 1900.

CORTESI. In Germania sono circa 1700. Sono ore di presenza.

VIEZZOLI. Le ore annue pro-capite lavorate sono scese nell'ultimo decennio da 1984 a 1449 per l'intero Gruppo Finmeccanica, dati consutivi. Sono scese cioè di 500 ore in dieci anni. L'Alfa Sud sta nella media.

CORTESI. Ecco un'altra cosa che abbiamo pure detto al sindacato.

Che può fare la direzione? In due anni abbiamo licenziato circa 150 elementi ciascuno con circa tremila ore di assenza. Ma il pretore non ha trovato estremi sufficienti per una ventina. C'è stata la già ricordata dichiarazione autonoma del 27 gennaio 1977; che tra l'altro mostra di riconoscere una clausola del nostro contratto Intersind, l'articolo 29, per cui lo sciopero si dichiara dopo quattordici giorni di tentativi di componimento. Abbiamo gestito lealmente col sindacato questo « documento »; la produzione è aumentata, nei primi quattro mesi di ottomila vetture. Ma al momento in cui il sindacato ha voluto stringere un po' il freno per dare il via a taluni laboriosi accordi, peraltro semplicissimi, per spostare un centinaio di persone da certe posizioni ad altre, è successo che con gran fatica se ne sono spostate una trentina, ma taluni gruppi hanno scioperato contro questi accordi, scioperato cioè contro il sindacato, che li aveva esclusi, con gravi perdite di produzione. Per un gruppo di diciassette abbiamo chiesto al pretore di Pomigliano se tale comportamento fosse legittimo. Tutto è finito in nulla per ragioni procedurali. Adesso riproporremo il caso.

Abbiamo chiesto all'Ufficio di collocamento centotrenta persone; dopo molto tempo ne abbiamo ottenute 85. I primi, preso il loro posto di lavoro, si sono messi diligentemente al lavoro. Si sono allora avuti scioperi (non indetti dal sindacato) contro lo sfruttamento dell'azienda dei nuovi assunti.

Io credo che anche i partiti si stiano muovendo di fronte a situazioni del genere, che non reggono.

FERMARIELLO. Non regge, non possiamo dichiarare *forfait*.

CORTESI. La settimana scorsa il sindacato ha tenuto due affollate assemblee sulla situazione in fabbrica. Venerdì si sono montate 530 vetture. Lunedì 510; e ieri, martedì, quando ho lasciato l'Alfa Sud, si era sullo stesso ritmo. Era dal 16 di aprile che ciò non avveniva.

Ecco un'altra cosa che abbiamo pure detto al sindacato. Ho una tabella con l'organico della manodopera diretta sulle linee di fabbricazione al Nord e al Sud. Ebbene, a 100 operai diretti sulle linee, dobbiamo aggiungerne da 6 a 8, i cosidetti « battipaglia », per coprire le temporanee assenze; per garantire la presenza di questi 106-108 addetti dobbiamo avere in forza una « riserva assenti » che in Alfa Nord varia da 19 a 22 unità, secondo i reparti, e in Alfa Sud da 24 a 29. Sicchè per fare lavorare 100 operai diretti abbiamo in forza da 125 a 130 persone al Nord e da 132 a 137 al Sud. Chi è assente è pagato direttamente dall'azienda per i primi tre giorni e indirettamente per oltre i tre giorni, attraverso i contributi.

Quando l'assenteismo supera la « riserva assenti », la perdita di produzione è di gran lunga più che proporzionale, anche perchè i problemi di « equilibraggio » comportano mobilità di non facile soluzione.

È evidente che in queste condizioni i costi non reggono la concorrenza estera. A me non dispiacerebbe se anche Germania, Francia, Stati Uniti e Giappone si avvicinassero a noi.

Chiedo a loro legislatori che cosa può fare un capo azienda in queste circostanze. Qui è stato detto che occorrono misure traumatiche; il primo passo è di far conoscere la situazione alla nostra controparte naturale, il sindacato. Il sindacato certamente opera sempre legittimamente in quanto non infrange nessuna legge; bastano tre persone ad esempio per uno sciopero legittimo, e tre persone una volta hanno messo in crisi un intero reparto dell'Alfa Sud.

È stato detto che abbiamo in forza 1000 persone che hanno avuto a che fare con la giustizia. Può darsi. Noi dobbiamo accettare chi ci avvia l'ufficio di collocamento. Un pretore a Milano ha recentemente sentenziato che, nel momento che l'azienda chiede all'ufficio di collocamento di avviare del personale, in quel momento esso deve considerarsi assunto.

Per quanto riguarda poi il piano di investimenti, e in particolare la preparazione di una futura nuova vettura Alfa Sud, come è noto i nuovi modelli comportano nuove linee, nuovi stampi, nuove attrezzature. Si tratta evidentemente di un'opera molto importante ed è la prima che potremmo avviare.

Per quanto riguarda la « Sprint », la sua linea è stata sistemata durante le ferie. Oggi la capacità è di 120 vetture al giorno, potrà arrivare a 150 per la fine dell'anno. Attualmente però si raggiungono solo 80-90 « Sprint » al giorno, nei giorni regolari.

Non so a quali episodi di organizzazione del lavoro l'onorevole senatore facesse in particolare riferimento; sarebbe quindi opportuno che me li indicasse specificatamente per consentirmi di rispondere anche dal punto di vista tecnico. Ritengo comunque che chiunque visiti la fabbrica si può rendere conto che il lavoro non è organizzato diversamente da come è organizzato nel resto dell'industria.

Si è poi accennato a crisi di autorità; ebbene, la crisi comincia da me. Noi diciamo che l'Alfa Sud è poco governabile; per contro ci si dice che è ingovernata: più o meno, si tratta dello stesso concetto. Un operaio Alfa Sud mi ha fermato per dirmi che l'85 per cento del personale vuol lavorare bene e che a talune minoranze che credono di stare all'ATAN di Napoli (io non so cosa ciò voglia dire), dovrei mettere paura di perdere il posto. Ma come è possibile, gli ho risposto, se non ci riuscite voi, una maggioranza dell'85 per cento, che chiede giustizia. In fondo, infatti, quell'operaio chiedeva giustizia contro chi approfitta della situazione.

F E R M A R I E L L O . A quanto mi risulta c'è stato un gruppo di dirigenti locali che è andato via dall'Alfa Sud.

C O R T E S I . Ho già trattato questo tema; si potrebbe trattarlo con nomi e cognomi. I più sono tornati al Nord da dove provenivano.

Pertanto, come ho detto prima, è nostro obiettivo di creare, col tempo, un corpo direzionale meridionale che sia più vincolato, per ragioni di famiglia, di amici, di clima, eccetera, a restare. Attualmente, invece, ancora la maggior parte dei dirigenti è « importata »; si tratta di persone che sono state qui per sei, sette anni ed hanno problemi di famiglia per rimanere oltre.

Non si tratta, quindi, di fughe in senso rotocalchistico. Potremmo fare la storia delle singole persone. Vi sono anche state mi pare cinque « fughe consensuali ». Comunque, i fuggiaschi (se li vogliamo chiamare così) sono stati sostituiti validamente dall'interno. È un fatto positivo la disponibilità di validi sostituti interni; poi, per le ragioni già dette prima, abbiamo mandato, nel giro di un anno e mezzo, cinque o sei dirigenti dal Nord.

P R E S I D E N T E . Il senatore De Vito aveva chiesto il numero dei sindacalizzati.

C O R T E S I . Questo dato non lo conosco; glielo farò pervenire; come lei sa, abbiamo le deleghe per la trattenuta delle quote sindacali.

R I P A M O N T I . Nel programma di finanziamento delle imprese, Presidente, un dato interessante trovo che sia questo, per la Finmeccanica: 100 miliardi di investimento portano 5.000 posti di lavoro. Se non sbaglio, il rapporto è di 20 milioni per ogni unità operativa impiegata. Tale dato prospetta come gli investimenti in questo settore abbiano una produttività, ai fini dell'occupazione, assai maggiore rispetto ad investimenti in altri settori, che pure hanno ottenuto più larghi finanziamenti agevolati ai fini dell'occupazione nell'area meridionale; cioè denota come l'industria meccanica è ancora industria traente (questo ai fini del modello di sviluppo).

F E R M A R I E L L O . Sostanzialmente è giusto, ma...

R I P A M O N T I . Vi porto il dato dell'industria chimica e confrontiamo il successo che ha avuto l'industria chimica e quello che ha avuto l'industria meccanica. E da questo ne traggo le conseguenze sul piano della politica dei finanziamenti delle aziende a partecipazione statale.

Qui a pagina 6 noto: capitale sociale, totale capitale investito: 14 per cento Alfa; 3 per cento Alfa Sud, 11 per cento Spica; media 7 per cento. Vorrei conoscere quali sono per il futuro, le iniziative prese in sede IRI, in sede Finmeccanica per rapportare l'aumento di capitale a un dato, che non so quale possa essere, individuato come dato ottimale. Devo dire che noi abbiamo provato tutti i programmi dell'industria chimica, con indicazioni da parte del Governo e da parte delle strutture IRI o ENI. L'apporto di nuovo capitale non si è verificato ed ha messo in crisi l'industria a partecipazione statale. Ora, di fronte ad una marea che sale, che tenta di distruggere l'industria a partecipazione statale, bisogna anche andare a vedere quali sono le responsabilità politiche, oltre che amministrative.

La domanda, allora, è questa: nel programma di attribuzione di capitale alla Finmeccanica e all'Alfa Romeo qual è il dato cui vi siete attestati o cui vi hanno costretto ad attestarvi per il futuro? Ho visto che vi sono degli aumenti di capitale dati per pura perdita, ma non so quale sia la percentuale attuale. Mi pare che il 7 per cento sia un indice del modo errato con cui si è proceduto al finanziamento degli investimenti nel settore dell'industria meccanica di Stato.

P R E S I D E N T E . Il 7 per cento è prima dell'ultimo aumento di capitale deliberato.

C O R T E S I . Sì, ma adesso non c'è neppure quello.

R I P A M O N T I . Questo è un dato che mi interessa molto.

C O R T E S I . Qui dice: capitale sociale, dedotto perdite; era quello che rimaneva di capitale sociale alla fine di ciascun anno.

V I E Z Z O L I . Però prima anche delle perdite nuove.

R I P A M O N T I . L'Alfa-Sud ha stanziato 12 miliardi di capitale, dedotte le perdite effettive.

La seconda domanda riguarda gli oneri per i finanziamenti conseguenti. Se la somma non è errata gli oneri finanziari ammontano, nell'ultimo esercizio, a 64,8 miliardi contro la perdita operativa di 83,4 miliardi, contro ammortamenti totali per 94,3 miliardi. La percentuale è molto elevata rispetto ad altre industrie meccaniche che abbiamo esaminato qui. Mi pare che questo sia conseguente ad una affermazione contenuta nel questionario, in cui si dice che anche i futuri investimenti saranno finanziati a breve. Quindi noi finanziamo a breve gli investimenti!

V I E Z Z O L I . Non è una novità.

R I P A M O N T I . Certo che non è una novità, ma questo travolge tutto il concetto del credito a breve. E ciò incide sull'andamento aziendale.

Quindi, l'aumento di capitale in che misura va fatto per adeguarlo ad un rapporto ottimale? Vorrei sapere se i futuri investimenti è previsto che siano finanziati a medio termine oppure no.

Ho sentito il dibattito sulla produttività e sul rapporto tra addetti derivanti dall'organico dell'azienda e numero di addetti che derivano dalle assenze. Mi è stato detto 125-130 per l'Alfa, 135-137 per l'Alfa-Sud. Mediamente, quindi ritengo che sia 128-130.

C O R T E S I . A seconda delle parti.

R I P A M O N T I . Se è un 30 per cento, allora l'onere sul costo del lavoro — se non ho sbagliato a fare i calcoli — è di 8 miliardi, contro la perdita operativa di 83,4 miliardi. Forse il raffronto va fatto con le altre aziende analoghe per vedere quanto è

la differenza netta; cioè la competitività rispetto ad un'altra industria resta minore per il fatto di questo 30 per cento. Se la Fiat, ad esempio, avesse il 15, vi sarebbe già uno sconto del 15 per cento. Avete fatto un raffronto con le altre aziende a livello nazionale e internazionale della incidenza maggiore sul costo del lavoro dovuta all'assenteismo e all'esigenza di sostituzione?

Ho fatto queste domande perchè credo che sia nostro dovere analizzare questi fatti puntando sul problema del finanziamento dell'impresa e non attribuire tutte le responsabilità all'impresa pubblica quando a monte vi sono decisioni con un preciso carattere politico, perchè se andiamo avanti di questo passo anche i sindacati si metteranno a distruggere le imprese pubbliche e non renderanno certamente un servizio al Paese.

VIEZZOLI. La politica che siamo stati finora costretti a seguire, noi e direi tutto il Gruppo IRI, è stata quella di ricapitalizzare le aziende unicamente e semplicemente per evitare la messa in liquidazione delle stesse. Quest'anno, non essendovi disponibilità di fondi IRI, come avviene da due anni a questa parte, la Finmeccanica ha dovuto provvedere da sola alla ricapitalizzazione e al finanziamento delle aziende. Questo si è potuto fare ricorrendo all'indebitamento a breve ed è questa la tragicità della nostra situazione al momento. Il problema finanziario esiste fino in fondo ed è vero che bisognerebbe finanziare le aziende, dall'IRI in giù, per evitare una rottura a breve Ma il vero problema di fondo è quello di ridare economicità alle aziende che non sono più economiche, e solo così avremo un po' di respiro. Certo non è cosa facile perchè la situazione, come si legge su tutti i giornali, è quella che è, però se alcune cose non si fanno presto non si potrà evitare, a medio o a breve, una rottura del sistema. Mi si chiede cosa si deve fare nei riguardi dell'assenteismo macroscopico. Faccio notare che si è passati da un assenteismo dell'otto per cento di 8 anni fa, ad un assenteismo attuale di circa il 20 per cento; vale a dire più che raddoppiato e ciò in conseguenza di una legislazione, eccessivamente garantista per i lavoratori, che ha tolto efficacia al controllo medico e che, a seguito di accordi sindacali, ha anche tolto la remora della penalizzazione dei primi tre giorni di assenza. Le economie che si potrebbero conseguire attraverso l'anzidetta penalizzazione potrebbero essere utilizzate non a beneficio dell'azienda, ma impiegate per scopi sociali; però se non si restaura tale penalizzazione il problema dell'assenteismo non si risolve.

Noi dirigenti diciamo che se il lavoro può andare avanti con l'80 per cento di presenze mentre il resto del personale rimane a casa senza alcuna conseguenza, ciò denota che i lavoratori italiani presenti sono veri lavoratori.

CORTESI. Un bello spirito ha detto che invece di mettere in evidenza le percentuali di assenze dovremmo, al contrario mettere in evidenza le percentuali di presenze.

FERMARIELLO. Il fatto è che la visita medica è affidata a strutture pubbliche che non esistono, ad istituti previdenziali e mutualistici che sono allo sfascio, altrimenti di fronte ai casi macroscopici si procederebbe al controllo.

DE VITO. Il Senato in questi giorni si accinge ad approvare un provvedimento, già approvato dalla Camera dei deputati, sulla parità del lavoro femminile nel quale la situazione viene ancora peggiorata.

FERMARIELLO. Dobbiamo fare in modo che la norma aderisca alla realtà.

VIEZZOLI. Vorrei rifarmi a quanto ha detto il senatore Ripamonti. La parte finanziaria è importantissima perchè se si continua a perdere quanto si è investito si è sempre daccapo. In generale tutte le imprese hanno sempre problemi specifici, ma da noi sussistono alcuni problemi di fondo, al di fuori della normale conduzione aziendale, che debbono trovare risoluzione a monte delle aziende stesse. Ad esempio, vi è il problema della mobilità, anche questo di carattere sindacale e di eccezionale importanza. Il non riuscire a spostare le maestranze neanche di

200 metri nell'ambito dell'impresa rappresenta un grave vincolo direzionale; quando un dirigente ha persino questo timore ogni sua iniziativa perde di valore e di efficacia.

B O L L I N I . Allora non è un dirigente; non sa fare il suo mestiere.

V I E Z Z O L I . Non può farlo a certe condizioni.

B O L L I N I . Questa tesi è inaccettabile.

V I E Z Z O L I . Vorrei aggiungere a riprova di quello che stiamo dicendo che noi abbiamo due tipi di aziende: grandi e piccole; quelle grandi sono l'Alfa Romeo, l'Aeritalia, l'Ansaldo; quelle piccole, circa una ventina, con non più di 800-900 persone. Ebbene, la differenza tra le prime e le seconde è notevole perchè il fenomeno cui si è accennato si sente maggiormente nelle grandi aziende, mentre nelle piccole la situazione, diciamo, è più corretta e non si verificano fenomeni macroscopici come nelle grandi aziende.

Fornisco un ultimo dato che evidenzia la differenza esistente tra noi e le imprese straniere. Quante macchine escono dall'Alfa Nord e quante dalla BMW? Si tratta, preciso, di macchine concorrenziali dell'Alfa, dalle stesse caratteristiche, prodotte in una fabbrica, quella tedesca, con un numero di operai all'incirca uguale: la BMW produce il doppio delle macchine dell'Alfa Romeo.

Ora, si potrà fare il discorso di impianti, di persone, di ambiente e via dicendo, ma il fatto certo è che dalla BMW escono il doppio di macchine, il che significa per quell'azienda guadagnare il doppio.

C O R T E S I . Dalla tabella che si ha sott'occhio, si evince che dal 1974 al 1976 sono stati perduti 329 miliardi. Noi abbiamo avuto aumenti di capitale per 137 miliardi, il che vuol dire che le perdite non sono state coperte per 192 miliardi. Dei 137 miliardi, la FINMECCANICA e l'IRI hanno versato 70 miliardi all'Alfa Nord e 77 all'Alfa Sud, però l'Alfa Nord dei 70 miliardi ricevuti come aumento di capitale ne ha a sua volta versati 68 all'Alfa Sud per lo stesso titolo. Pertanto 135 miliardi sono andati all'Alfa Sud e 2 all'Alfa Nord.

La situazione dell'azienda al nord è senza dubbio migliore.

Accenno ora ai deterrenti di cui parlava il dottor Viezzoli. L'assenteismo per infortunio era attorno allo 0,8 per cento presso l'Alfa Nord e Alfa Sud, però dopo che all'Alfa Sud si è, per accordo sindacale, mensilizzato il salario (cioè il lavoratore percepisce una somma fissa mensile, con un conguaglio fine anno), l'assenteismo per infortunio in Alfa Sud si è più che raddoppiato pur essendo rimasti inalterati gli impianti e la loro pericolosità.

Prima della mensilizzazione l'indennità di infortunio veniva liquidata al dipendente dall'INAIL con due-tre mesi di ritardo, ora è l'azienda che si sostituisce all'INAIL. È venuto così a mancare il deterrente di ricevere gli stessi soldi in ritardo. Questo fenomeno al Nord non si è verificato; si mantiene sempre la stessa percentuale. Forse dipende dalla tradizione industriale di due-tre generazioni di lavoro. Siamo soddisfatti dei circa novemila lavoratori meridionali che abbiamo a Milano: ci tengono a mostrare che non c'è differenza tra loro ed i settentrionali.

Si potrebbe evitare tanto assenteismo con un piccolo deterrente proposto al sindacato; e cioè che l'azienda non paghi all'assente i primi tre giorni di assenza, ma li versi ad un fondo sociale gestito dal sindacato, per aiutare ad esempio i malati veri. L'azienda così non specula.

R I P A M O N T I . Cosa può dire sulle iniziative future?

C O R T E S I . Abbiamo detto e scritto al sindacato — l'Alfa ha infatti messo per iscritto quanto è stato oggetto di discussione, ad evitare malintesi — che l'Alfa è in una situazione privilegiata rispetto ad altre industrie italiane, perchè ha un prodotto che ha il suo mercato e si esporta per il 50-60 per cento. Non è la stessa cosa, ad esempio, per le centrali nucleari e per la cantieristica.

L'Alfa ha un concreto programma di investimenti, ma a causa delle perdite non ripianate, non ha mezzi sufficienti per ottenerli. Il ricorso al credito è difficile. L'Alfa può pe-

rò grandemente migliorare la sua produttività, uscire dalle perdite, il che genera l'autofinanziamento e una maggiore possibilità di ricorso al credito, e quindi di ripresa degli investimenti.

Noi abbiamo confrontato la nostra produttività con la concorrenza estera; il confronto è esposto in una memoria che potrei inviare alla Commissione. A titolo di esempio mi riferisco al solo utilizzo impianti e prendo per riferimento la sola Fiat. Come tutti l'Alfa lavora su due turni di otto ore cioè 16 ore al giorno. Al Nord diamo però quaranta minuti per turno per la mensa, al Sud trenta; il lavoro effettivo è quindi di sette ore e venti minuti e sette ore e trenta. La Fiat invece dà solo 10 minuti; ha così un'ora in più al giorno di utilizzo impianti. In Europa non si danno nemmeno questi 10 minuti.

Abbiamo chiesto di poter lavorare anche noi 8 ore per turno, pagando i 40' della mensa, cioè pagando 8,40 per 8 ore di lavoro. Si tratta in media di venticinquemila lire in più, senza aumento dell'inflazione. Ciò lede passate conquiste, ci rispondono. Sta bene, ma come si esce dalle perdite, che alla fine lederanno molte conquiste e anche posti di lavoro?

Se esaminiamo poi i consumi di energia elettrica e di aria compressa, si constata che l'impegno effettivo non è più di sei ore. Allora con costi fissi di sedici ore per due turni, abbiamo un impegno di dodici ore. Il che vuol dire 75 miliardi che si disperdono, solo al Nord, ma anche margini per produrre di più e migliorare le paghe.

Possiamo cambiare la dirigenza, ma bisogna trovare chi può fare meglio in queste situazioni. Abbiamo detto al sindacato: indicateci altre valide risposte per i nostri problemi concreti.

I nostri lavoratori sono validissimi; formano un complesso umano buono e generoso. Però il Paese è quello che è. Bisogna poter impedire i comportamenti abusivi di pochi. Faremmo meglio il nostro mestiere.

B O L L I N I . Sono rimasto un poco stupito dalle argomentazioni portate a sostegno delle misure necessarie per risolvere una situazione così grave come quella di Alfa Sud. Perchè sono rimasto stupito? Non perchè io contesti le cifre addotte, ma il mio stupore nasce da quella specie di filosofia generale che sorregge questi dati. Si dice, i tre giorni di malattia pesano e hanno una parte di responsabilità nell'accrescimento dei costi; vi sono difficoltà per quanto riguarda la mobilità, vi è il problema dell'assenteismo o di una microconflittualità non dichiarata dal sindacato che colpisce la produzione. Tutto questo è vero. Però tutto questo è vero non soltanto per l'Alfa Sud. Dai dirigenti dell'Alfa Romeo io mi attendevo la spiegazione precisa e dettagliata del perchè questa situazione generale — che vale anche per la Fiat — all'Alfa Sud assume dimensioni, ampiezze e contenuti tali da mettere in difficoltà e crisi l'azienda. Era questo quello che volevo sapere. La collocazione nel Mezzogiorno dell'Alfa e le maggiori difficoltà di ambientamento, la manodopera nuova e meno qualificata, la rapida costruzione della impresa erano dati tutti quanti prevedibili e calcolabili. Si insiste sul dato puramente « meridionale » come elemento unico di giustificazione dell'assenteismo e della scarsa produttività. Ma questo elemento negativo dovrebbe prodursi in uguale misura in tutte le imprese collocate nel Mezzogiorno: no non si verifica. Allora quali sono le ragioni vere? L'ingegner Cortesi dice: può darsi che quando arriveremo alla produzione massima di centoventimila vetture avremo anche problemi di dimensioni, di strutture di organizzazione degli impianti. Ma per adesso questi problemi non ci sono. Per ora abbiamo un polmone di sicurezza. Ma anche qui c'è da spiegare perchè un così alto tasso di assenteismo si produce all'Alfa Sud, e non in altre aziende. Perchè la difficoltà di mobilità della mano d'opera produce all'Alfa Sud conseguenze più gravi che, per esempio, alla Fiat. C'è qualcosa che non è giustificato o non è spiegato. C'è qualche elemento dell'organizzazione del lavoro che deve essere rivisto. Io credo che un qualche motivo ci deve essere; dobbiamo almeno tentare di capire da dove nascono tante difficoltà. Ma voglio sollevare un altro problema; come si affrontano certe situazioni aziendali. Mi riallaccio a quel che ha detto il collega Ripamonti. C'è un dato generale: le autorità poli-

tiche dicono che bisogna fare degli investimenti a Napoli. Benissimo. Tutto viene fatto nel tempo necessario; ci sono dei costi immediati per gli investimenti e ci sono dei costi economici che si devono scontare per il fatto che si assume una manodopera che in un certo senso deve essere preparata per quel tipo di produzione. Penso sia giusto e necessario valorizzare lo sforzo compiuto. Però i progettisti dello stabilimento avranno saputo in quale ambiente sociale andavano ad installare l'azienda. Non credo che l'impianto dell'Alfa Romeo potesse essere progettato nello stesso modo sia che dovesse essere installato sul Monte Bianco o nel Sahara. Si doveva non solo tener conto dei dati tecnici ma dell'ambiente sociale e politico. In che misura si è tenuto conto della situazione napoletana per progettare un impianto in modo tale da poterlo governare?

Terzo punto. Il fatto della conferenza di produzione mi ha lasciato assolutamente assolutamente esterrefatto. Intendo riferirmi alla dinamica dell'aumento della produzione di auto all'indomani di un'assemblea, o della conferenza di produzione. Se fosse veramente così, e credo che in una certa misura sia vero, vuol dire che all'Alfa Sud molto ci sia da rivedere per quanto riguarda i problemi dei rapporti di fiducia, di consenso, di partecipazione, di responsabilità tra direzione aziendale, dirigenti organizzazioni sindacali, lavoratori.

Anche il meccanismo della trattativa nell'ultima vertenza come ci è stato descritto mi fa nascere qualche preoccupazione. Può essere una tecnica efficace quella di dire: ababbiamo fatto una riunione e ti do il verbale. Ma questo è un atteggiamento alquanto sospettoso che crea difficoltà. Nella trattativa sindacale c'è sempre un elemento di sospetto: prodotto naturale della conflittualità ma guai ad esasperarlo. Mi pare che l'elemento decisivo per affrontare la situazione all'Alfa Sud è che tutti facciano sino in fondo la loro parte, dico tutti: direzione dell'impresa, movimento sindacale, forze politiche, lavoratori. Ma questo sforzo comune deve avere un punto fermo nella capacità di organizzazione e responsabilità della direzione dell'impresa.

Anche perchè le forze politiche non sempre sono in grado di avvertire tempestivamente il precipitare della situazione produttiva e il sindacato non sempre è in grado di dominare tutti gli elementi di conflittualità. Alla direzione compete l'obbligo di analizzare i problemi della produzione e della organizzazione del lavoro e di prospettare soluzioni positive alle organizzazioni sindacali e ai lavoratori. Le difficoltà derivanti dall'assunzione di un certo tipo di personale possono avere conseguenze pesanti per l'azienda e devono perciò essere affrontati con fermezza.

Queste difficoltà, una volta individuate potevano e possono anche oggi essere risolte in modo da consentire alla impresa di uscire dalla difficoltà. Al contrario l'avanzare solo giustificazioni di ordine generale non costituisce un elemento di fiducia e di sicurezza circa la volontà e la capacità della direzione di affrontare concretamente queste questioni.

Una cosa ha detto l'ingegner Cortesi su cui sono totalmente d'accordo e cioè che una impresa pubblica come l'Alfa Sud, al di là dei livelli di occupazione, dei dati economici, dell'indotto generato è e deve rimanere un esempio della capacità del Mezzogiorno di avere una propria autonomia economica.

Questo esempio di capacità produttiva è un patrimonio che va ben al di là del capitale investito e deve essere difeso ad ogni costo. Ora, io debbo dire sommessamente che, per la verità, dalla relazione svolta dai dirigenti dell'Alfa non mi è parso di cogliere la consapevolezza dell'importanza della posta in gioco.

VIEZZOLI. Nella mia premessa ho voluto fare espressamente una brevissima storia dell'Alfa Romeo. Forse al senatore Bollini è però, sfuggito un passaggio e cioè che l'Alfa Romeo, dalla piccola società artigianale che era nel 1964-65, ha partorito improvvisamente due grossisimi figli: uno ad Arese ed uno a Pomigliano d'Arco. Probabilmente si è trattato di un peccato di presunzione, in considerazione soprattutto dei successivi eventi — dai fatti politici e sindacali del 1969 alla questione del petrolio — che si sono rivelati calamitosi. Anche in tempi normali peraltro partorire in 4-5 anni due creature così

importanti come — ripeto — gli stabilimenti di Arese e di Pomigliano d'Arco sarebbe stato comunque troppo impegnativo per un organismo quale era l'Alfa Romeo nel 1965. Certe conseguenze citate, non solo dal senatore Bollini ma anche da noi, sono quindi, in parte, derivate anche da questo errore di presunzione o di ottimismo, che certamente ha avuto il suo peso.

Quanto ha detto il dottor Cortesi in ordine alla mancanza di personale da mandare dal Nord al Sud costituisce un fatto concreto. I rappresentanti dell'Italsider, ascoltati dalla Commissione l'altro giorno, avranno probabilmente detto come è nato il centro di Taranto. Ebbene, Taranto è nato a suo tempo con l'inserimento di tutti i maggiori dirigenti di Genova e di Bagnoli: e questo per 3-4-5 anni. Ciò però è stato possibile perchè c'erano abbastanza elementi per poter lavorare a Genova, a Bagnoli e a Taranto. L'Alfa Romeo Nord invece ha potuto partorire sì le fabbriche, che peraltro sono state fatte da altri, ma non gli uomini, non i dirigenti.

Questa forse è la premessa che può spiegare anche molte cose del poi.

CORTESI. Non saprei che aggiungere, anche perchè, per quanto mi riguarda, ritengo che recriminare sul passato può servire solo per apprendere e fare meglio. Esiste però una realtà; tre anni fa, quando mi fu affidato questo incarico, cercai di farvi fronte nel modo migliore possibile, in primo luogo, cercando un colloquio più ampio con i sindacati per vedere che cosa era possibile fare insieme per l'Alfa Sud.

Il sindacato, infatti, una sua parte da svolgere ce l'ha, ma — come peraltro ho sentito dire anche qui, se non sbaglio — il potere e la capacità di controllo del sindacato nato in quella fabbrica non è quello che il sindacato ha al Nord. È un fatto che chiamerei fisiologico Il sindacato del Sud è più giovane, ma ha intelligenza e capacità di percepire i problemi.

Il confronto col sindacato al Sud noi lo abbiamo cercato particolarmente puntando su quello che poteva essere il patriottismo meridionale. Infatti se vogliamo fare qualcosa nel Mezzogiorno l'Alfa Sud è una bandiera. Due sono state le tappe più importanti: la conferenza di produzione, alla quale abbiamo collaborato al meglio, e il noto documento autonomo del 27 gennaio 77. Entrambi hanno dato risultati positivi per qualche tempo.

PRESIDENTE. Se ho ben capito, l'argomento cui si riferiva poc'anzi il senatore Bollini potrebbe eventualmente consistere nel rendersi conto che occorre un tessuto permanente di avvenimenti, chiamiamoli così, che siano capaci di suscitare quel determinato tipo di reazioni che si è suscitato. E questa serie di avvenimenti permanenti si può avere — mi pare che il senatore Bollini abbia inteso dire questo — solo se c'è una grande apertura da parte della direzione dell'impresa.

CORTESI. Stavo appunto dicendo come io abbia cercato di mantenere costantemente il più ampio e costruttivo rapporto con le organizzazioni sindacali. Non c'è che da chiedere ai sindacati stessi qual è il loro giudizio sulla nostra apertura e sulla nostra partecipazione quotidiana ai problemi della fabbrica.

PRESIDENTE. Le dirò di più. È necessario individuare una strategia più complessa del rapporto con gli operai, cioè — non so se riesco ad esprimermi chiaramente — creare un avvenimento ogni quattro mesi. Ma se si vuole creare un avvenimento ogni quattro mesi, è chiaro che si deve avere un rapporto con una strategia più complessa che non quella dell'incontro soltanto.

CORTESI. Entrambi gli avvenimenti cui ho fatto poc'anzi riferimento hanno comportato mesi di preparazione e non soltanto un incontro. Tra l'altro, posso dirle che da parte nostra è spiaciuto che fosse stato in un certo senso abbandonato il sindacato a Napoli come autore di un documento poco sindacale; probabilmente, però, se questo fosse stato recepito su larga base, da tutto il sindacato nazionale, come un esempio da seguire, sarebbe andato bene anche al Sud.

Indubbiamente si sarebbe potuto fare di meglio: vorrei comunque un giudizio del sindacato sulla nostra apertura, sul nostro atteggiamento. C'erano altre strade? Sarebbe stato e sarebbe un gravissimo errore cercare di scavalcare le organizzazioni sindacali, per un rapporto diretto con la massa dei lavoratori. Soprattutto finiremmo col portar via quell'immagine che il sindacato cerca faticosamente di acquistare. E chi avremmo poi per interlocutore? Sedicimila persone? Creeremmo noi un sindacato? Sarebbe assurdo. Pertanto abbiamo seguito e dobbiamo seguire l'unica strada, quella che si può chiamare una dialettica quotidiana, un confronto quotidiano col sindacato, come fosse nella cosidetta stanza dei bottoni.

Ho dato atto pubblicamente nelle relazioni ufficiali dell'apporto che il sindacato napoletano dà a questo processo, pur con tutti i suoi problemi, che gli onorevoli senatori conoscono peraltro meglio di me.

Questa è stata l'azione che, approvata anche dal Gruppo Finmeccanica, ho cercato di attuare.

Un rapporto con il sindacato milanese non c'è stato nella stessa misura; ma sarebbe stato giovevole all'Alfa Nord.

Ci si fa rilevare che nel Sud si poteva fare una fabbrica di diverso tipo. Può darsi; ma non ignorando vincoli ben precisi. Noi vendiamo infatti vetture in concorrenza internazionale; e pertanto una ipotetica fabbrica di « diverso tipo » che non rispondesse a criteri di economicità, o di produttività a livello europeo, finisce in perdite a carico dello Stato. Ci si dice: avete fatto degli errori. Ma allora è stato un errore anche la Fiat di Rivalta. Si tratta infatti di grossi centri produttivi che sono nati più o meno con le stesse tecnologie, le stesse concezioni economiche e di organizzazione del lavoro. Era lo stato dell'arte di allora. Se poi andiamo a vedere le fabbriche nate nel mondo in quel periodo, non credo che se ne trovino di « diverso tipo » da Rivalta o dall'Alfa Sud.

È chiaro che sarei lieto anch'io di avere ogni quattro mesi uno di quegli eventi di cui lei, onorevole Presidente, ha parlato. Ma non possiamo, non dobbiamo che muoverci nell'alveo del rapporto sindacale. Due eventi, a distanza di otto mesi li abbiamo avuti: la Conferenza di produzione, aprile '76, e il documento del 27 gennaio 1977. Probabilmente ne sta maturando un terzo adesso, come ho ricordato prima, cioè il significato di due affollate assemblee, 3.000 persone ciascuna, inconsuete all'Alfa Sud!

P R E S I D E N T E . Sono forme di democrazia che le portano le 500 macchine al giorno.

C O R T E S I . E noi le cerchiamo in tutte le maniere. Però sarei contento anche d'avere dalla Finmeccanica suggerimenti più specifici sul che cosa fare. Siamo uomini anche noi e possiamo solo dare il meglio della nostra esperienza conoscenza professionale tutti quanti insieme.

R I P A M O N T I . Prima, però, era impossibile questo dialogo tra il presidente ed i lavoratori.

C O R T E S I . Io sono disponibile con tutti.

Condivido l'espressione di « stupìto » usata dal senatore Bollini, perchè stupisce avere un impianto che risponde, un prodotto che risponde, una mano d'opera che professionalmente risponde e trovarci nella situazione che ci ha portati qui! Quando lei mi parla di assenteismo, tengo ancora a precisare che io non parlo della « media » degli assenti, ma della « erraticità » degli assenti tra reparto e reparto e turno e turno, la cui media di fabbrica potrebbe anche essere tollerabile, uno, due punti in più. Ma è l'erraticità che colpisce la produzione assai più che la media. Mi è stato chiesto dal sindacato: se aveste a Pomigliano la struttura dell'assenteismo di Arese, come vi trovereste? Non saremmo in tal caso qui a parlare in questo momento dell'Alfa Sud. Lei giustamente ha chiesto: ma perchè? Ce lo chiediamo tutti i giorni. Qualcuno parla di trovare qualche deterrente per prevenire comportamenti abusivi di minoranze. Noi contiamo anche sulla naturale opera del sindacato.

ROSSI GIAN PIETRO EMILIO. Desidero porre soltanto due domande.

La prima è la seguente: non mi è parso di sentire dare la risposta al senatore Basadonna sulla quantità di personale indotto che viene occupato.

CORTESI. Ho detto che manderò una nota.

ROSSI GIAN PIETRO EMILIO. Io, allora, la pregherei di fornirmi un'altra notizia: mi piacerebbe conoscere se le materie prime che alimentano l'Alfa Sud sono prodotte per la maggior parte nel Meridione o se provengono dal Nord, ad eccezione, ovviamente, degli acciai. Sarebbe utile conoscere ciò sempre in relazione alla valutazione all'occupazione indotta.

L'altra domanda che desidero porre è questa: mi pare che nel passato, è forse anche nel presente, la sofferenza di liquidità dell'Alfa Romeo abbia prodotto alcuni guasti nei rapporti con i fornitori. Ciò ha avuto anche riflessi sulla produzione? Questo per cercare di individuare anche punti di difficoltà che non siano solo imputabili alle deficienze di lavoro; vale a dire queste difficoltà hanno prodotto difetti di scorte e, pertanto, possono aver determinato dei cali di produzione sulla lavorazione a catena?

Un'altra annotazione, alla quale peraltro lei ha già dato parzialmente risposta, è questa: noi abbiamo sentito parlare dell'assenteismo della Finmeccanica; però non conosco le percentuali di assenteismo comparate tra l'Alfa Nord e l'Alfa Sud. Nell'ultimo suo intervento già ha fatto intendere che vi sono delle notevoli differenze. Dico ciò perchè non concordo con il senatore Bollini quando parla di deficienze dirigenziali. A me pare che il Presidente dell'Alfa Nord sia lo stesso presidente dell'Alfa Sud e se i rapporti sindacali sono buoni al Nord tanto da produrre uno scarso assenteismo, non capisco perchè non debbano essere buoni al Sud. Allora viene da fare un'altra domanda in relazione a quanto ha affermato il senatore Fermariello. Egli ha parlato chiaramente di una pressione mafiosa e lei, addirittura, è arrivato a dire che all'Alfa Sud lavora un migliaio di persone con un certificato penale non propriamente chiaro.

CORTESI. L'ha detto il senatore Fermariello.

ROSSI GIAN PIETRO EMILIO. Bene. Allora la domanda che pongo, presidente Cortesi, è questa: dato che il senatore Fermariello ha parlato di pressione mafiosa, alla direzione Alfa Romeo risultano esserci state certe pressioni, oppure risulta alla direzione Alfa Romeo che organizzazioni mafiose influiscano all'interno della manodopera per porsi contro il sindacato? Capisco che sono domande difficili, ma occorre farle se vogliamo arrivare ad un risultato.

Desidero fare un'ultima osservazione. Non sono molto d'accordo con il presidente della Finmeccanica — che peraltro, ha modificato poi il suo pensiero in un secondo intervento — quando imputa ai 900 miliardi di investimenti una gran parte degli oneri finanziari che oggi si devono sopportare. Infatti nel successivo intervento, in seguito ad un domanda fatta dal senatore Ripamonti, ha modificato questo concetto. A mio avviso, gli oneri finanziari sono derivati da indebitamenti per coprire le perdite, perchè io credo che la gran parte dei 900 miliardi — molti dei quali investiti — che la Finmeccanica ha avuto come credito, saranno stati dati con leggi speciali, quindi con crediti agevolati e non con prestiti a breve.

VIEZZOLI. Magari!

ROSSI GIAN PIETRO EMILIO. Per rispondere, allora, a questa mia curiosità sarebbe opportuno far sapere, anche in un secondo tempo, quanti di questi 900 miliardi di investimenti sono stati effettuati con indebitamento a breve — la qualcosa non è saggia politica economica, anche se socialmente ha prodotto dei buoni effetti — e quanti invece sono stati prodotti con finanziamenti a medio termine e agevolati.

CORTESI. Premetto che farò pervenire alla Commissione i dati che abbiamo

raccolto, sulle possibilità dell'indotto, nell'indagine avviata in ordine a possibili nuove fonti di approvvigionamento nel Mezzogiorno. Abbiamo visitato nel giro di un anno, con squadre di ingegneri di progettazione, di produzione, della qualità e di acquisti Alfa Nord e Alfa Sud un notevole numero di fornitori, tenendo presente il traguardo di portare l'Alfa Sud a produrre e vendere 150-170.000 vetture anno; volevamo renderci conto delle ulteriori possibilità di approvvigionamenti nel Mezzogiorno. L'indagine abbracciava circa 200 aziende, poi ridotte a circa 140 perchè talune non hanno dimostrato interesse.

La situazione attuale degli acquisti per l'Alfa Sud è la seguente: nel '76 l'importo è stato di 116 miliardi, di cui 43 nel Mezzogiorno, 53 nel resto d'Italia e 20 all'estero. Nel Mezzogiorno acquistiamo circa l'85 per cento di quanto vi viene prodotto e può essere acquistabile per l'Alfa Sud; non arriviamo al 100 per cento per ragioni di qualità e di prezzo. Abbiamo offerto anche consulenze e assistenze tecniche di vario genere per eventuali future forniture. Siamo però convinti che una fonte autarchica nel Mezzogiorno per l'Alfa Sud è destinata a fallire, perchè i nostri volumi sono troppo modesti; quindi bisogna che queste fonti abbiano altri sbocchi.

Abbiamo attualmente 64 ditte fornitrici nel Mezzogiorno, di consistenti dimensioni, poi vi è una miriade di piccole ditte non incluse nelle nostre statistiche, delle quali soltanto 19 esistevano prima dell'insediamento dell'Alfa Sud, il che vuol dire che esse sono aumentate nel giro di quattro anni, da quanto si è cominciato a produrre, di 45 unità. Noi cerchiamo di puntare su queste 64 ditte per dare loro più forza e cerchiamo anche di dirottarvi dal Nord taluni acquisti nell'ambito dei legami e dei problemi che abbiamo anche là (da 4 a 5 miliardi in più ogni anno). Abbiamo parlato di ciò anche con la Fiat, per cercare di concentrare qualche acquisto che rafforzi queste aziende, sperando che qualcuna trovi sbocchi nel mercato della componentistica europea.

È chiaro che, se anche avessimo potuto effettuare nel Sud tutti i 116 miliardi di acquisti del '76, non avremmo risolto un gran che per il Mezzogiorno. La nostra è un'azione di stimolo e di promozione; ma è illusione pensare che una fabbrica, la quale produce oggi 100.000 vetture — e arriverà a produrne, speriamo, 150/170.000 — possa risolvere molti problemi nel Mezzogiorno.

Per quanto concerne l'altro quesito, debbo dire che la fabbrica ha sempre assorbito di meno di quanto i fornitori fornivano. Siccome abbiamo in programma cadenze giornaliere, oggi, di 566 vetture, l'approvvigionamento è organizzato per alimentare questa cadenza e non per alimentare la media delle poco più di 400 vetture prodotte. Se così fosse non avremmo ottenuto, per difetto di materiali, le 500 vetture medie ottenute nei 111 giorni alti ricordati in precedenza. Attualmente siamo alle prese con un grosso problema, perchè avendo organizzato l'approvvigionamento 1977 sulla base di 130.000 vetture e arrivando a produrne forse 100.000, dobbiamo ridurre le forniture. Se ci si chiede, quindi, se abbiamo avuto problemi con i fornitori, la risposta e sostanzialmente no, o, quanto meno rientrano nella normalità.

Quanto all'assenteismo, non ho qui i dati, perchè pensavo che l'audizione fosse limitata al problema del finanziamento delle imprese, ma posso dire a memoria che tra Nord e Sud la differenza percentuale delle « medie » è ora di circa 2 punti di più al Sud. Per gli infortuni la media del Sud è più che doppia, come detto; per la malattia abbiamo un punto in più al Sud. Ciò che invece caratterizza negativamente la situazione di Pomigliano è, come più volte ricordato, l'andamento erratico dell'assenteismo.

In ordine alle eventuali pressioni mafiose, ricordo soltanto un episodio che sembrava configurare un tentativo di pressione ai danni dell'azienda. Vi è stata tempo fa una serie di danneggiamenti alle vetture dei lavoratori parcheggiate fuori stabilimento (tagli di gomme, ecc.) accompagnati da microscioperi di protesta; si disse che bisognava organizzare un servizio di guardia esterno. Qualcuno prospettò la possibilità di cercare nella zona una organizzazione idonea allo scopo. Io mi opposi, temendo di creare un precedente pericoloso. La cosa si è risolta da sè, dopo un periodo di ulteriori danneggiamenti.

Quanto al quesito delle assunzioni, è bene ricordare come sono avvenute. Le prime 6.000 unità sono state assunte col criterio di una pendolarità massima di 45 minuti per raggiungere la fabbrica. Comprensibilmente anche le località oltre questo « cerchio » di 45 minuti hanno chiesto posti di lavoro per i loro disoccupati. Mi si dice che intervenne allora una disposizione del Ministero del lavoro parcellizzante le unità assumibili tra i diversi uffici di collocamento della Campania; quindi abbiamo della gente che arriva da quattro provincie, Napoli, Caserta, Avellino e Salerno, come ho detto, con percorrenze più faticose. La seconda fase di assunzioni è stata pertanto caratterizzata da criteri eterogenei: carichi di famiglia; sistemazione di elementi irrequieti perchè col lavoro mettessero la testa a posto; assunzione degli edili, circa 2.000, mi si è detto, che avevano costruito lo stabilimento; possibili raccomandazioni — ed è chiaro che ciò può avere creato debiti di riconoscenza, e non certo verso la fabbrica — e, infine, gli invalidi. Oggi abbiamo in fabbrica su 12.000 operai oltre 2.300 invalidi. Qualcuno mi dice: che senso ha avere un invalido dentro e un disoccupato valido fuori? È certo umano fare lavorare l'invalido, ma non è meno umano lasciare fuori un disoccupato valido?

Il disoccupato valido, avuto il lavoro, crea per la collettività qualcosa di più che non l'invalido al lavoro. Anche questo è un problema che è venuto alla luce.

È chiaro che tutto questo personale, che da circa tre anni non ha avuto nuove immissioni di qualche rilievo, si stabilizzerà col passare del tempo. Analogamente il periodo più difficile a Milano è stato quando si immettevano anche 2/3.000 unità all'anno: gli immigrati dapprima contenti per il posto di lavoro ottenuto, riportavano poi in fabbrica i problemi dell'alloggio, della lontananza dalla famiglia, dell'inserimento, eccetera. Anche per queste ragioni non intendiamo diventare più grandi a Milano e a Pomigliano, ma intendiamo satellizzare i nostri sviluppi.

V I E Z Z O L I . È necessario fare una una aggiunta. È giustissima l'osservazione del senatore sugli oneri finanziari; mi dispiace che non ho qui i dati, ma se non ricordo male la situazione del consolidato finanziario della FINMECCANICA è di 1.570 miliardi circa di debiti, di cui circa 970 a breve e gli altri a medio. Questa è la proporzione. In sostanza, gran parte degli investimenti è stata fatta con debiti a breve.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il presidente Cortesi e il presidente Viezzoli per le informazioni che ci hanno voluto fornire, anche se la parte finaziaria, che era quella più strettamente legata all'argomento dell'inchiesta, è andata a finire un po' in secondo piano. La situazione finanziaria tutto sommato è abbastanza semplice, mentre il problema è a monte, cioè è quello di vedere come si introducono aumenti di capitale a ripiano di perdite.

Poichè nessuno domanda di parlare rinvio il seguito dell'indagine ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 13,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. RENATO BELLABARBA

ALLEGATO

ALFA ROMEO

Risposte al

QUESTIONARIO PER LE IMPRESE

A — Autofinanziamento . . . . . Pag. 1

B — Altre fonti interne di finanziamento . . . . . » 5

C — Capitale sociale . . . . . » 9

D — Credito a medio e lungo termine . . . . . » 11

E — Credito a breve termine . . . . . » 14

F — Forme diverse di finanziamento . . . . . » 16

CONTO ECONOMICO E

	ALFA ROMEO					
	1974		1975		1976	
Dipendenti al 31 dicembre	25.295		24.582		24.799	
Vetture prodotte in migliaia	108,4		97,–		108,2	
	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)
Costi:						
Costo del lavoro	136,3	34,4	154,5	36,5	197,1	31,3
Costo materiali	197,7	49,7	203,9	47,7	304,4	48,3
Servizi, energie	26,3	6,8	39,4	9,2	52,7	8,3
Ammortamenti	28,3	7,1	31,1	7,3	47,3	7,5
Oneri finanziari	29,6	7,5	43,7	10,2	38,4	6,1
Altri	9,1	2,2	8,2	1,8	6,8	1,–
Totale costi	427,3	107,7	480,8	112,7	646,7	102,5
Ricavi	396,8	100,–	426,7	100,–	630,8	100,–
Perdita operativa	— 30,5	— 7,7	— 54,1	— 12,7	— 15,9	— 2,5
Perdite partecipazione Alfasud	— 29,6	—	— 30,6	—	— 32,5	—
Perdita totale	— 60,1	—	— 84,7	—	— 48,4	—
Rinuncia ammortamenti	+ 8,1	—	—	—	—	—
Perdita bilancio	— 52,–	—	— 84,7	—	— 48,4	—
Perdita operativa per vettura (L. 000)	226,–		506,–		82,–	
Fiscalizzazione oneri sociali Alfasud	—	—	—	—	—	—

RIEPILOGO TRIENNIO (1974/1976)

Perdita operativa
Aumento debiti finanziari
Versamenti in conto capitale:
IRI - Finmeccanica - Terzi
Alfa Romeo
Investimenti (impianti, attrezzature, esperienze)

STRUTTURA DEI COSTI

ALFA SUD						SPICA					
1974		1975		1976		1974		1975		1976	
15.727		15.649		15.573		1.518		1.504		1.696	
100,-		92,7		93,-		—		—		—	
(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)
65,6	38,8	82,-	46,3	100,5	36,6	7,7	38,9	9,5	39,1	12,7	37,4
98,9	58,5	112,4	63,5	148,7	54,2	8,9	45,-	10,4	42,7	14,5	42,8
10,6	6,3	16,1	9,3	20,7	7,6	0,8	4,-	0,9	3,7	1,3	3,8
29,7	17,6	36,1	20,3	44,-	16,-	1,4	7,1	2,2	9,1	2,8	8,3
17,8	10,5	23,1	13,-	23,7	8,7	1,9	9,6	2,1	8,6	2,7	8,-
9,-	5,3	4,1	2,3	3,3	1,2	0,4	2,-	0,5	2,1	0,7	2,1
231,6	137,-	273,8	154,7	340,9	124,3	21,1	106,6	25,6	105,3	34,7	102,4
169,-	100,-	177,-	100,-	274,2	100,-	19,8	100,-	24,3	100,-	33,9	100,-
— 62,6	— 37,-	— 96,8	— 54,7	— 66,7	— 24,3	— 1,3	— 6,6	— 1,3	— 5,3	— 0,8	— 2,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 62,6	—	— 96,8	—	— 66,7	—	— 1,3	—	— 1,3	—	— 0,8	—
+ 29,7	—	+ 36,1	—	— 2,4	—	+ 0,5	—	—	—	—	—
— 32,9	—	— 60,7	—	— 69,1	—	— 0,8	—	— 1,3	—	— 0,8	—
626,-	—	1.044,-	—	717,-	—	—	—	—	—	—	—
12,-	—	15,4	—	18,4	—	—	—	—	—	—	—

ALFA ROMEO	ALFA SUD	SPICA	TOTALE
100	226	3	329
62	91	5	158
70	67	—	137
—	68	—	68
100	56	6	162

STRUTTURA DEI COSTI

ALFA SUD						SPICA					
1974		1975		1976		1974		1975		1976	
15.727		15.649		15.573		1.518		1.504		1.696	
100,-		92,7		93,-		—		—		—	
(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)	(*miliardi di lire*)	(%)
65,6	38,8	82,-	46,3	100,5	36,6	7,7	38,9	9,5	39,1	12,7	37,4
98,9	58,5	112,4	63,5	148,7	54,2	8,9	45,-	10,4	42,7	14,5	42,8
10,6	6,3	16,1	9,3	20,7	7,6	0,8	4,-	0,9	3,7	1,3	3,8
29,7	17,6	36,1	20,3	44,-	16,-	1,4	7,1	2,2	9,1	2,8	8,3
17,8	10,5	23,1	13,-	23,7	8,7	1,9	9,6	2,1	8,6	2,7	8,-
9,-	5,3	4,1	2,3	3,3	1,2	0,4	2,-	0,5	2,1	0,7	2,1
231,6	137,-	273,8	154,7	340,9	124,3	21,1	106,6	25,6	105,3	34,7	102,4
169,-	100,-	177,-	100,-	274,2	100,-	19,8	100,-	24,3	100,-	33,9	100,-
— 62,6	— 37,-	— 96,8	— 54,7	— 66,7	— 24,3	— 1,3	— 6,6	— 1,3	— 5,3	— 0,8	— 2,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— 62,6	—	— 96,8	—	— 66,7	—	— 1,3	—	— 1,3	—	— 0,8	—
+ 29,7	—	+ 36,1	—	— 2,4	—	+ 0,5	—	—	—	—	—
— 32,9	—	— 60,7	—	— 69,1	—	— 0,8	—	— 1,3	—	— 0,8	—
626,-	—	1.044,-	—	717,-	—	—	—	—	—	—	—
12,-	—	15,4	—	18,4	—	—	—	—	—	—	—

ALFA ROMEO	ALFA SUD	SPICA	TOTALE
100	226	3	329
62	91	5	158
70	67	—	137
—	68	—	68
100	56	6	162

A — AUTOFINANZIAMENTO

a-1) QUALE È L'INFLUENZA DEI DIVERSI ELEMENTI DI COSTO NELLA FORMAZIONE DEGLI UTILI (COSTO DEL LAVORO, DELLE MATERIE PRIME, DELLE FORNITURE E DEI SERVIZI, DEGLI ONERI FINANZIARI, ALTRI?)

Conti economici

La tabella controinserita espone i conti economici, secondo le suddette indicazioni, delle maggiori aziende del Gruppo Alfa Romeo, cioè Alfa Romeo, Alfasud e Spica, per il triennio 1974-76.

Si tenga presente:

— l'Alfa Romeo ha ridotto la produzione nel 1974 e nel 1975 con ricorso rispettivamente a 9 e 26 giorni di Cassa Integrazione, per riportare le giacenze a livelli fisiologici;

— l'Alfasud e la Spica non hanno ricorso per questi motivi alla C.I.;

— sono stati inseriti gli ammortamenti a quote fiscali piene mettendo in evidenza gli importi stornati — come riferito nelle relazioni di bilancio;

— per l'Alfa Romeo sono state separatamente indicate le perdite dovute alla sua partecipazione nell'Alfasud: ovviamente esse non riguardano la produzione di Arese;

— l'Alfasud gode di una fiscalizzazione degli oneri sociali indicata in calce, che ne attenua le perdite;

— l'emorragia finanziaria creata dalle perdite ripianate in ritardo e parzialmente dall'ente di gestione rende molto bassa la capitalizzazione delle aziende. Il capitale investito risulta quindi in gran parte costituito da debiti; di conseguenza i risultati economici comprendono il costo in tassi correnti di gran parte del capitale investito (debiti + capitale sociale).

SCHEMA CONTO ECONOMICO E AUTOFINANZIAMENTI (*in miliardi di lire*)

	Alfa Romeo			Alfa Sud			Spica		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976	1974	1975	1976
a) *Ricavi*	396,8	426,7	630,8	169,–	177,–	274,2	19,8	24,3	33,9
b) *Costi finanziariamente sostenuti:*									
— Materiali consumi e spese varie	233,1	251,5	363,9	118,5	132,6	172,7	10,1	11,8	16,5
— Personale	125,2	140,2	176,9	61,3	76,1	93,–	7,2	8,8	11,7
— Oneri finanziari	29,6	43,7	38,4	17,8	23,1	23,7	1,9	2,1	2,7
Totale costi finanziari	387,9	435,4	579,2	197,6	231,8	289,4	19,2	22,7	30,9
c) *Con il seguente margine finanziario* (a — b)	+ 8,9	— 8,7	+ 51,6	— 28,6	— 54,8	— 15,2	+ 0,6	+ 1,6	+ 3,–
d) *Costi finanziariamente non sostenuti:*									
— Accantonamento netto indennità licenziam.	11,1	14,3	20,2	4,3	5,9	7,5	0,5	0,7	1,–
— Ammortamenti	28,3	31,1	47,3	29,7	36,1	44,–	1,4	2,2	2,8
Totale costi non finanziari	39,4	45,4	67,5	34,–	42,–	51,5	1,9	2,9	3,8
e) *Totale costi* (b + d)	427,3	480,8	646,7	231,6	273,8	340,9	21,1	25,6	34,7
Perdita operativa (a — e)	— 30,5	— 54,1	— 15,9	— 62,6	— 96,8	— 66,7	— 1,3	— 1,3	— 0,8
f) *Disavanzo finanziario lordo*	(1) 106,9	—(1) 9,–	—(1) 1,5	48,8	7,9	71,1	3,5	3,3	3,2
g) *Margine finanziario* (autofinanziamenti)	8,9	— 8,7	51,6	— 28,6	— 54,8	— 15,2	0,6	1,6	3,–
h) *Disavanzo finanziario netto*	98,–	17,7	— 53,1	77,4	62,7	86,3	2,9	1,7	0,2
i) *Fabbisogno per aumento capitale Alfasud*	—	25,5	43,4	—	—	—	—	—	—
l) *Totale*	98,–	43,2	— 9,7	77,4	62,7	86,3	2,9	1,7	0,2
m) *Copertura:*									
— Capitale Sociale: da IRI - Finmecc. - Terzi	—	35,–	35,–	—	24,5	41,6	—	—	—
da Alfa Romeo	—	—	—	—	(2) 25,5	(2) 43,4	—	—	—
— IRI - Finmeccanica c/ finanziamento	75,3	— 14,7	— 48,–	—	—	0,1	2,4	0,6	0,8
— Mercato	22,7	22,9	3,3	77,4	12,7	1,2	0,5	1,1	— 0,6
	98,–	43,2	— 9,7	77,4	62,7	86,3	2,9	1,7	0,2

(1) Escluso fabbisogno per aumenti capitale Alfasud indicati separatamente più sotto.
(2) Vedasi nota (1).

Autofinanziamento

La tabella controinserita riepiloga i conti economici in modo da mettere in evidenza, con accettabilissima approssimazione, le dimensioni dell'autofinanziamento, separando i costi finanziariamente sostenuti dai costi finanziariamente non sostenuti, e supponendo incassati tutti i ricavi.

Si nota che l'autofinanziamento è totalmente mancato in Alfasud; è presente in diversa misura (apprezzabile in Alfa Nord nel 1976) in Alfa Nord e Spica.

a-2) SI RIESCE A TRASFERIRE SUI PREZZI E IN QUALE MISURA L'AUMENTO DEI COSTI?

L'Alfa Romeo, come ogni altra azienda, cerca di contemperare le seguenti opposte esigenze:

— massimizzare le vendite, per incidere sui costi, proteggere i livelli di occupazione, acquisire nuova clientela per le sue maggiori capacità produttive;

— massimizzare i ricavi, per recuperare i maggiori costi da inflazione e attenuare le perdite.

Queste esigenze trovano vincoli nei livelli dei prezzi della concorrenza, in Italia ed all'estero. L'Alfa deve quindi seguire i loro andamenti: pressoché impossibile è stato — ed è — riversare sui prezzi i maggiori costi derivanti da minore produttività.

a-3) QUALE È STATA LA POLITICA SEGUITA NELLA DISTRIBUZIONE DEI DIVIDENDI?

Nessuna politica di dividendi e di riserve, date le perdite del periodo considerato.

a-4) QUALE LA POLITICA DEGLI AMMORTAMENTI; IN PARTICOLARE SONO STATI APPLICATI I MASSIMI FISCALI?

Negli elaborati interni sono applicate le aliquote fiscali piene; in sede di bilancio esse sono state applicate nelle seguenti misure:

		1974	1965	1976
— Alfa Romeo	al	50 %	100 %	100 %
— Alfasud	al	—	—	75 %
— Spica	al	50 %	100 %	100 %

a-5) QUALI I CRITERI ADOTTATI PER IL PASSAGGIO A RISERVE DI UTILI NON DISTRIBUITI?

Vedi nota *a*-3.

B — ALTRE FONTI INTERNE DI FINANZIAMENTO

b-1) CHE TIPO DI RAPPORTI FINANZIARI E OPERATIVI HA L'IMPRESA CON LA FINANZIARIA DI SETTORE E CON L'ENTE DI GESTIONE?

I rapporti finanziari e operativi con la capogruppo Finmeccanica sono sistematici attraverso:

— i piani quadriennali, aggiornati ogni anno;
— le previsioni annuali e trimestrali e i relativi consuntivi;
— le previsioni e i consuntivi finanziari trimestrali e mensili;
— i bilanci annuali;
— le riunioni di consiglio e comitato;
— le visite ispettive;
— i rapporti informali pressoché quotidiani.

La politica finanziaria in atto comporta il massimo ricorso al mercato finanziario; la capogruppo di norma interviene con pre-finanziamenti dei versamenti di capitale o per particolari necessità di cassa.

La situazione finanziaria del Gruppo Alfa (compreso le società commerciali italiane ed estere) ha avuto il seguente andamento (*in miliardi di lire*):

	1974	1975	1976	1977 (al 31-8)
Italia: Consolidato	256	266	234	222
Finmeccanica - IRI	186	172	125	210
A breve	197	219	258	341
Totale	639	657	617	778
Estero: Consolidato	15	13	16	19
A breve	38	27	70	80
Totale	53	40	86	99
Totale Italia-estero	692	697	703	872
% finanziamento IRI-Finmeccanica su totale	26 %	25 %	18 %	24 %
Fabbisogno finanziario dell'anno	218	42	83	169
Copertura: Azionisti IRI-Finmeccanica:				
— In conto capitale	—	59	77	—
— In conto finanziamenti	78	— 14	— 47	85
Ricorso al mercato	140	— 3	53	84

Il capitale investito a fine anno nelle tre maggiori Società risulta come segue:

	Alfa Romeo	Alfasud	Spica	Totale (consolidato)
1974				
Debiti consolidati	87	163	3	253
Debiti verso Finmeccanica-IRI	82	100	4	186
Debiti a breve	115	69	7	191
Capitale sociale, dedotto perdite	39	—	—	39
Totale capitale investito	323	332	14	669
% capitale sociale su totale capitale investito	12 %	—	—	6 %
1975				
Debiti consolidati	78	185	3	266
Debiti verso Finmeccanica-IRI	68	100	4	172
Debiti a breve	146	60	8	214
Capitale sociale, dedotto perdite	54	— 5	3	52
Totale capitale investito	346	340	18	704
% capitale sociale su totale capitale investito	16 %	— 2 %	17 %	7 %
1976				
Debiti consolidati	57	175	3	235
Debiti verso Finmeccanica-IRI	20	100	5	125
Debiti a breve	170	71	8	249
Capitale sociale, dedotto perdite	41	12	2	48
Totale capitale investito	288	358	18	657
% capitale sociale su totale capitale investito	14 %	3 %	11 %	7 %

b-2) CHE RUOLO HANNO I FONDI DI LIQUIDAZIONE?

I fondi di liquidazione personale hanno reso disponibili i seguenti autofinanziamenti netti (*in miliardi di lire*):

	1974	1975	1976	Fondi al 31-12-1976
Fondi di liquidazione:				
Alfa Romeo	11,1	14,3	20,2	88,1
Alfa Sud (1)	4,3	5,9	7,5	23,7
Spica	0,5	0,7	1,–	4,3
	15,9	20,9	28,7	116,1

(1) Gli stanziamenti Alfa Sud comprendono basse quote pregresse in relazione alla minore anzianità dei dipendenti.

Detti importi hanno di altrettanto alleggerito il fabbisogno finanziario coperto con ricorso al mercato e/o agli azionisti che qui nuovamente si riportano:

	1974	1975	1976	
Alfa Romeo	98,–	43,2	— 9,7	
Alfa Sud	77,4	62,7	86,3	
Spica	2,9	1,7	0,2	

b-3) QUALI SONO LE CONDIZIONI DI PAGAMENTO CHE SI FANNO PER LA PRODUZIONE E QUALI QUELLE CHE SI FANNO AI FORNITORI?

Le *vendite* sono così regolate:

— *autovetture* (dal 40/50 per cento in Italia e dal 50/60 per cento all'estero)

— *Italia:* per contanti, salvo una quota del 5-6 per cento con finanziamenti a 18-24 mesi e leasing a 12-30 mesi;
— *estero:* 1-3 mesi secondo i mercati;
— *enti pubblici e varie:* scadenze varie, più lunghe.

I crediti verso clienti del Gruppo Alfa, a fine esercizio, sono di seguito riportati (*in miliardi di lire*):

1974	1975	1976
125	124	174

I *fornitori* sono regolarmente pagati a 3-4 mesi.

I debiti verso fornitori del Gruppo Alfa a fine esercizio sono di seguito riportati (*in miliardi di lire*):

1974	1975	1976
173	125	196

C — CAPITALE SOCIALE

c-1) NEL PERIODO 1968-1976 VI SONO STATE VARIAZIONI NEL CAPITALE SOCIALE E IN QUALE MISURA? È STATO FACILE COLLOCARE LE EMISSIONI AZIONARIE?

La variazioni del periodo 1968-1976 sono di seguito riportate:

	ALFA ROMEO			ALFASUD		
	Riduzione per perdite	Delibere aumenti	Versamenti	Riduzione per perdite	Delibere aumenti	Versamenti
Situazione al 31-12-1967	—	60	60	—	—	—
1968	—	—	—	—	(1) 0,4	0,4
1969	—	—	—	—	9,6	9,6
1970	—	10	10	—	10	5
1971	—	—	—	—	10	10
1972	—	—	—	—	10	8
1973	—	—	—	—	5	12
1974	—	—	—	—	—	—
1975	— 35	70	35	— 45	75	50
1976	—	—	35	— 60	60	85
Situazione al 31-12-1976	—	105	105	—	75	75
1977 (al 30 agosto)	— 68	(2) 114	—	— 64	(2) 89	—

(1) Costituzione.
(2) Delibera assemblea giugno 1977, non ancora attuata nelle more delle necessarie autorizzazioni.

Le emissioni sono state totalmente sottoscritte da IRI/Finmeccanica, salvo insignificanti frazioni di privati.

Nel 1970 l'IRI emise obbligazioni convertibili, a partire dal 1975, in azioni Alfa Romeo, per 20 miliardi.

c-2) SI RITIENE CHE IL COSTO DELL'EMISSIONE DEL CAPITALE SIA SUPERIORE O INFERIORE A QUELLO DEL RICORSO AL CREDITO?

Il costo del ricorso al credito è in relazione alla forma di finanziamento (mutui - obbligazioni - sconto carta commerciale - anticipazioni import/export - crediti ordinari).

La convenienza sul piano economico al ricorso al capitale sociale è in relazione al costo del denaro per i finanziamenti e al livello di profitto atteso al netto dell'incidenza fiscale.

c-3) COME SONO STATE COLLOCATE LE AZIONI, TRAMITE BANCA O ALTRIMENTI?

Le azioni sono sottoscritte direttamente da IRI-Finmeccanica; per i terzi (0,01 per cento) tramite banche.

D — CREDITO A MEDIO E LUNGO TERMINE

d-1) LE GARANZIE RICHISTE VENGONO CONSIDERATE ONEROSE O EQUE?

d-2) LE EROGAZIONI SONO TEMPESTIVE IN RELAZIONE AI TEMPI PROGRAMMATI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI?
IN PARTICOLARE CI SONO ONERI PER IL PREFINANZIAMENTO?

d-3) COME GIUDICATE LE PROCEDURE PER LA DEFINIZIONE DEL MUTUO?

La situazione dei debiti a medio e lungo termine al 31 dicembre 1976 è la seguente:

	Alfa Romeo	Alfa Sud	Spica
Senza garanzie ipotecarie:			
IMI	11,4	—	—
Mediobanca	20,2	—	—
Efibanca	3,7	—	—
Interbanca	10,5	5,–	2,6
	45,8	5,–	2,6
Con garanzie ipotecarie:			
ICIPU	—	169,3	—
IMI	2,8	—	—
ISVEIMER	3,4	—	—
	6,2	169,3	—
Totale	52,–	174,3	2,6

Sulla base dell'esperienza Alfa riferita ai suddetti finanziamenti:

— le garanzie sono considerate eque;
— le erogazioni sono state effettuate secondo i programmi di investimento;
— le procedure sono ritenute corrette.

d-4) IN CASO DI RICORSO AL CREDITO AGEVOLATO, CONSIDERATE L'AGEVOLAZIONE DETERMINANTE AI FINI DELLA DECISIONE DI INVESTIMENTO?

Nelle decisioni di investimento si tiene conto delle agevolazioni, ma esse non sono determinanti.

d-5) CHE TIPO DI VALUTAZIONE FANNO GLI ISTITUTI AUTORIZZATI AL CREDITO AGEVOLATO, E « CON QUALI CAPACITÀ TECNICHE » SULLA REDDITIVITÀ DEGLI INVESTIMENTI PROPOSTI?

Gli istituti autorizzati al credito agevolato fanno valutazioni tecnico-economiche sulla prevista redditività degli investimenti. Nel caso Alfasud la valutazione ha avuto, nelle fasi di istruttoria dei singoli contratti, carattere tecnico-produttivo.

d-6) GLI ISTITUTI HANNO MAI IN QUALCHE MODO INTERFERITO NELLA GESTIONE IMPRENDITORIALE?

Nessuna interferenza.

d-7) ESISTE QUALCHE ISTITUTO CON IL QUALE INTRATTENETE UN RAPPORTO PREFERENZIALE?

Nessun rapporto preferenziale.

E — CREDITO A BREVE TERMINE

e-1) QUALE È LA FORMA DI CREDITO A BREVE CUI RICORRETE CON MAGGIORE FREQUENZA?

Finanziamenti in cc/cc e anticipazioni all'esportazione.

e-2) IN GENERALE, QUALI SONO LE CONDIZIONI ALLE QUALI VIENE CONCESSO IL CREDITO A BREVE?

Alle condizioni del mercato (prime rate + 1-1,50 punti).