SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA POLITICA INDUSTRIALE

20° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 13 NOVEMBRE 1984

Presidenza del Presidente REBECCHINI

INDICE

Audizione del presidente dell'Associazione industrie aerospaziali (AIA)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 3, 8, 9 e *passim*
FELICETTI *(PCI)* 16
LEOPIZZI *(PRI)* 15, 16
MARGHERI *(PCI)* 18, 19, 22
PACINI *(DC)* 17
PETRILLI *(DC)* 13, 14
BOFFETTA ..... *Pag.* 14, 22, 23
CERETI 10, 21, 22
FORESIO ..... 3, 9, 12 e *passim*
PIAGGIO 15
TETI 12, 13, 21

Interviene, a norma dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Fabrizio Foresio, presidente dell'Associazione industrie aerospaziali, accompagnato dall'ingegner Gian Carlo Boffetta, dall'ingegner Fausto Cereti, dal dottor Sergio Liberi, dal dottor Emanuele Nardi, dal dottor Rinaldo Piaggio e dal dottor Raffaello Teti.

I lavori hanno inizio alle ore 17.

Audizione del dottor Fabrizio Foresio, presidente dell'Associazione industrie aerospaziali (AIA)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla politica industriale, con l'audizione del dottor Fabrizio Foresio, presidente dell'Associazione industrie aero spaziali.

Vi ringraziamo per la vostra partecipazione e invito il dottor Fabrizio Foresio, presidente dell'Associazione industrie aerospaziali ad esporre la sua opinione sull'argomento oggetto della nostra indagine.

Alla sua relazione faranno seguito le domande che i colleghi senatori vorranno loro rivolgere e alle quali replicheranno i nostri ospiti.

Lascio pertanto la parola al dottor Foresio.

FORESIO. Signor Presidente, ringrazio lei e i membri della Commissione per averci invitato. Per abbreviare e tempi e conciliare quindi le esigenze della Commissione con i lavori dell'Aula, proporrei di leggere una sintesi del documento che abbiamo consegnato.

Nell'impostare la nostra relazione abbiamo omesso i grandi temi delle problematiche comuni all'industria italiana in generale – sui quali la Commissione ha già ascoltato i più autorevoli oratori – e ci siamo dedicati all'illustrazione delle problematiche di politica industriale specifiche del settore.

All'AIA sono oggi associate circa 70 aziende impegnate nella produzione del cosiddetto «sistema», sia esso un aeromobile o un missile o un satellite, articolato su tre componenti fondamentali: cellula, motore, equipaggiamenti; nella nostra relazione le tre componenti sono sempre intese nel loro complesso.

Il primo capitolo l'abbiamo dedicato a brevi cenni storici del settore, rinviando peraltro, per una più ampia analisi storica, alla «Relazione della Commissione interministeriale per l'industria aeronautica» (conosciuta come Commissione Caron) del 1970.

Ricordo comunque che la nostra industria, sorta intorno al 1910 e rapidamente sviluppatasi, si pose all'avanguardia dell'aviazione mondiale tra le due guerre.

Ma, dopo la seconda guerra mondiale, le limitazioni qualitative e quantitative imposte alle Forze armate del Trattato di pace, e la drammatica situazione economica, resero quanto mai ardua anche la ripresa dell'industria aeronautica.

Da quella situazione si uscì per la sensibilità e l'impegno dell'Aeronautica militare italiana che, nell'opera di ricostruzione della propria flotta, mirò parallelamente alla ricostruzione dell'industria aeronautica nel paese.

E ciò avvenne attraverso tre fasi:

manutenzioni di velivoli stranieri;
costruzioni su licenze;
progettazione e produzione di velivoli nazionali.

Il risultato di questo processo di ricostruzione e di nuovo sviluppo colloca oggi l'Italia fra i pochi paesi in grado di:

progettare e produrre prodotti nazionali significativi;
partecipare con altri paesi alla progettazione e produzione di sistemi aerospaziali di avanguardia.

Tale capacità è particolarmente significativa se si tiene conto che, oggi, l'attività di progettazione e produzione di aerei, elicotteri e sistemi è concentrata in poche specifiche aree tecnologicamente avanzate (USA, URSS, Francia, Italia, Regno Unito e Germania).

Il quadro attuale delle produzioni e dei programmi del nostro settore è sinteticamente esposto nel secondo capitolo della nostra relazione; ritengo peraltro opportuno sottolineare due aspetti:

il contesto plurinazionale nel quale questo tipo di industria trova oggi le uniche possibilità di programmare la produzione di nuovi sistemi particolarmente avanzati, soprattutto per gli altissimi costi di ricerca e sviluppo;
la tendenza delle industrie italiane, nel loro complesso, volta a conseguire un migliore rapporto tra produzioni civili e produzioni militari.

Il secondo capitolo si chiude con brevi accenni alle dimensioni dell'industria aerospaziale italiana, con riferimento ai dati del 1983:

un'occupazione globale di 42.000 addetti, di cui circa il 41 per cento nel Centro-sud;
un fatturato di 3.600 miliardi di lire; negli ultimi 10 anni la crescita del fatturato aerospaziale, caratterizzato dal più alto valore aggiunto dell'intera industria manifatturiera, è stata più di due volte quella del prodotto interno lordo;
esportazioni per 2.300 miliardi di lire, che rappresentano il 63,8 per cento del fatturato globale;
un saldo attivo di 1.680 miliardi di lire tra esportazioni ed importazioni con un rapporto del 3,7.

Le due tabelle allegate al documento riportano l'andamento del settore, per un più ampio periodo di tempo, con riferimento all'occupazione e al fatturato.

L'industria aerospaziale italiana attraversa una fase molto delicata: il terzo capitolo è dedicato appunto alle attuali problematiche di politica industriale.

Pur risultando al quarto posto, nei Paesi CEE, il settore rischia di veder compromessi il suo alto livello tecnologico e la sua capacità produttiva qualora le linee di programmazione e il necessario sostegno pubblico, già individuati, continuino a subire incertezze e slittamenti.

È infatti divenuto impossibile operare in un settore così avanzato e composito senza una coerente politica industriale che discenda dal Parlamento e dal Governo.

Inoltre, in tutti i paesi industrializzati le politiche per i settori di «punta», ritenuti strategici e trainanti come quello aerospaziale, hanno visto una stretta concertazione tra Stato e industria, presupposto indispensabile, per il loro sviluppo, dato l'accentuato grado di internazionalizzazione, la necessità di pianificazione a lungo termine, la portata delle «ricadute», l'effetto di immagine e di penetrazione commerciale.

Negli altri paesi industrializzati e con tradizioni aeronautiche, l'attenzione delle Autorità politiche e governative nei riguardi dell'industria aerospaziale è stata negli ultimi decenni particolarmente intensa e si è concretizzata sotto forma di molti interventi diversificati, consistenti nella realizzazione di strutture e nel conferimento di provvidenze per le varie fasi dell'attività.

Nella nostra relazione ne abbiamo tentato un'elencazione che va:

dalla politica della domanda pubblica, al sostegno alla ricerca e sviluppo;

dal sostegno alla produzione a quello per la commercializzazione;

fino ai casi di rilevanti sostegni finanziari finalizzati a singoli programmi.

In Italia le problematiche industriali del settore e le linee da seguire per l'attuazione di una politica programmatica sono state già studiate in passato.

Nel 1969 la citata Commissione, istituita dal CIPE sotto la Presidenza del senatore Caron, elaborò un documento dal contenuto programmatico decisamente positivo.

Ma, passato un decennio, nel 1979 la Commissione di studio per la riorganizzazione del settore aeronautico a partecipazione statale, presieduta dal senatore Rebecchini, constatava che non era stata ancora elaborata una politica industriale per il settore e che ciò poteva incidere negativamente sull'equilibrio e sullo sviluppo del settore stesso, esposto alla concorrenza di industrie di altri paesi supportate invece dai rispettivi Governi.

Nel 1980 infine, con una svolta che riteniamo debba e possa ancora rivelarsi determinante, in attuazione di una delibera del CIPI con la quale il settore aeronautico veniva incluso fra quelli prioritari il Ministero dell'industria elaborava il «Programma finalizzato per l'industria aeronautica», approvato dallo stesso CIPI con delibera del 21 maggio 1981.

Tale delibera individuava le seguenti priorità di intervento:

sviluppo dell'attività di ricerca scientifica e tecnologica;

promozione dell'attività commerciale all'estero e maggiore possibilità di utilizzo di mezzi e strutture pubbliche a supporto;

maggior coinvolgimento nella partecipazione a collaborazioni internazionali;

miglioramento della contrattualistica statale;

compensazioni industriali nei rapporti di compravendita all'estero.

Purtroppo, a tre anni ormai dalla delibera del CIPI del maggio 1981, dobbiamo lamentare il grave ritardo nel tradurre ed attuare in termini concreti quanto in essa previsto.

In tale situazione, è con profondo senso di responsabilità che il settore chiede che si proceda con la massima possibile sollecitudine all'attuazione di quanto previsto nella citata delibera del CIPI.

Nella sostanza, è necessario:

a) un provvedimento normativo per migliorare il livello di competitività del settore e quindi per consentire un suo più efficace coinvolgimento, attraverso interventi organici che investano tutte le fasi della ricerca, della realizzazione del prodotto e della sua commercializzazione, in importanti e qualificanti collaborazioni internazionali, unica strada possibile di sviluppo.

Si tratta della nota «legge aeronautica», che, già presentata al Senato, nell'aprile dello scorso anno, alla fine della precedente legislatura, a quanto risulta, sta per essere ripresentata;

b) un provvedimento normativo per il miglioramento della contrattualistica statale, auspicato anche dalla Corte dei conti nella sua relazione per il 1980.

Il 31 luglio 1984 infatti la 7ª Commissione permanente (Difesa) della Camera, in sede legislativa, ha approvato la proposta di legge «Provvedimenti per l'area tecnico-amministrativa della Difesa» che è quindi passata al Senato il 2 agosto 1984 come disegno di legge n. 905.

Questo disegno di legge rappresenta certamente un sostanziale ammodernamento dei rapporti contrattuali tra l'industria e la Difesa; ad un suo approfondito esame, si rilevano peraltro necessari ulteriori affinamenti che si auspica vengano approvati dal Senato;

c) per migliorare l'assetto della ricerca:

dal punto di vista del finanziamento «per progetti» la legge numero 46 del febbraio 1982 rappresenta certamente un atto positivo ma, datro il suo vasto campo di applicazione, si registra la necessità di un suo rifinanziamento, come previsto dalla «legge finanziaria» presentata alla Camera il 29 settembre 1984, e si avverte l'esigenza di rimuovere l'attuale vischiosità di funzionamento, che ne limita il campo di applicazione;

dal punto di vista delle strutture, è urgente la realizzazione del CIRA, oggetto di delibere del CIPE già alla fine degli anni Sessanta! Ed anche in questo caso sarà necessario un provvedimento legislativo;

d) per incentivare le esportazioni non solo non si sono tradotte in termini concreti le linee politiche finalizzate ad incrementare il

supporto alle esportazioni stesse, ma, al contrario, si sono registrate tendenze sfavorevoli che appesantiscono ulteriormente gli adempimenti amministrativi: carenza di supporto e restrizioni, che vanno al di là dei criteri generali di compatibilità con gli impegni internazionali, penalizzano il nostro settore e possono portarlo fino ad un punto critico, mentre sono, comunque, in contrasto con gli interessi generali dell'economia nazionale.

L'industria vede pertanto con vivo interesse l'iniziativa del Governo, annunciata dal Ministro della difesa, di presentare, sulla materia, una proposta di legge ed auspica che questa recepisca con una normativa moderna le istanze di supporto.

L'urgenza di tradurre in atti concreti le linee di intervento previste dalla delibera CIPI è tanto più avvertita se si considerano le incertezze del quadro di riferimento nella politica della domanda pubblica, sia dal punto di vista del coordinamento delle diverse fonti sia dal punto di vista di una programmazione pluriennale.

A tale proposito è certamente positiva l'innovazione del Ministero della difesa di presentare, insieme alla previsione di spesa, una «Nota aggiuntiva» che riporta una programmazione pluriennale «per missioni» dello strumento Difesa.

Questa prassi potrà consentire di coordinare le risorse con gli obiettivi, con metodi e tempi pianificati e continui innovando radicalmente rispetto anche alle più recenti esperienze: mi riferisco alla legge per AMX-EH 101-CATRIN il cui *iter* ha creato rilevanti problemi di incertezza nell'industria e di credibilità nei confronti dei *partners* stranieri.

Una coerente politica di programmazione della domanda pubblica consentirebbe inoltre di tutelare adeguatamente le capacità di produzione interna.

Quando poi risultasse inevitabile la scelta di un prodotto estero o quando non risultasse possibile inserirsi in coproduzione, riteniamo, allora irrinunciabile il ricorso ad adeguate compensazioni: meccanismo che è divenuto, nel contesto internazionale, una regola del gioco sempre più imposta ed accettata.

Signor Presidente, onorevoli senatori, nel quarto capitolo della nostra relazione, abbiamo tentato di trarre delle conclusioni che penso mi sia consentito di esporre.

La vostra indagine testimonia, ancora una volta e nella sede più autorevole, che il nostro paese intende compiere ogni possibile sforzo per restare nel novero dei paesi industrializzati.

L'industria aerospaziale italiana ha fino ad oggi assolto il ruolo di settore traente affermandosi sui mercati esteri e partecipando con prestigio ad importanti collaborazioni internazionali. Ed intende ora rimanere agganciata alla ripresa economica che fa prevedere, per il settore, una favorevole proiezione della domanda civile, una consistente domanda militare e rilevanti prospettive nel settore spaziale.

Ma l'agguerrita concorrenza estera non consente di saltare una generazione del prodotto: la perdita di tecnologia e di capacità produttiva conseguenti non sarebbero recuperabili.

L'industria aerospaziale italiana chiede quindi che sia attuata una coerente politica governativa dal punto di vista:

della programmazione della domanda pubblica, che coordini le diverse fonti, contenga gli slittamenti temporali e tuteli la produzione interna;

dell'approntamento di adeguati strumenti pubblici per promuovere la competitività delle industrie in tutte le fasi che contraddistinguono l'attività industriale, con particolare riferimento alla fase di commercializzazione.

È quanto già avviene, come abbiamo visto, negli altri paesi, ed è necessario per evitare che il settore – in tempi brevi – subisca una pericolosa involuzione, che gli farebbe percorrere a ritroso il suo processo storico di sviluppo, con il rischio di essere coinvolto fra quelli costretti ad istanze assistenziali.

Aggiungo soltanto che la reale efficacia degli interventi, da cui dipende il futuro dell'industria aerospaziale italiana, è strettamente connessa alla loro sollecita attuazione, con criteri, modalità applicative e mezzi compatibili con le reali esigenze e con la complessità dei problemi che abbiamo esposto.

Signor Presidente, onorevoli senatori, ritengo di avere concluso questo mio intervento introduttivo.

Sono evidentemente a disposizione, insieme ai miei colleghi del Comitato direttivo dell'AIA per rispondere alle vostre domande e fornirvi ogni possibile ulteriore elemento. Grazie, signor Presidente.

PRESIDENTE. Una prima domanda al presidente dell'AIA e agli altri ospiti. Non c'è dubbio che sul piano delle collaborazioni internazionali l'industria aerospaziale riveste un'importanza strategica, anche dal punto di vista delle relazioni internazionali e delle collaborazioni a questo livello. Non c'è dubbio che queste alleanze e queste intese finiscono per acquistare un respiro che va oltre l'aspetto puramente economico e commerciale, assumendo un rilievo di maggiore portata politica. Nemmeno c'è dubbio che l'industria aerospaziale italiana è stata, per la parte che le compete, molto attiva in questo campo; basterebbe qui ricordare l'intesa Aeritalia-Boeing per il 747, sul piano dell'elicotteristica l'intesa molto travagliata ma importante come intesa internazionale a livello di cooperazione industriale con la Westland per l'EH-101; il bimotore APR-42, salvo l'*iter* parlamentare della legge che era legata ad altri provvedimenti, nonchè l'AMX. Quindi io vorrei sapere – e penso che questo possa essere di una certa utilità per tutti noi – quali conclusioni si possono trarre sul piano concreto dalle esperienze fin qui acquisite nell'ambito della collaborazione internazionale e, in particolare, qual è il punto di vista dell'Associazione e delle singole imprese in ordine alle prospettive che si pongono a livello di ulteriori intese internazionali. Soprattutto, ancor più in particolare, vorrei sapere qual è il punto di vista dei nostri ospiti in ordine al discorso dell'AIRBUS e se un'eventuale ipotesi di una partecipazione dell'Italia a questo consorzio europeo – formato, come sappiamo, da altri quattro paesi europei – possa rivelarsi in qualche modo incidente e disturbante relativamente alla serie 767 della Boeing e quindi della intesa Aeritalia-Boeing.

Vorrei poi sapere qual è il punto di vista degli ospiti intervenuti in ordine alla eventualità della costruzione di quell'aereo di cui si è parlato, credo, nel recente incontro Craxi-Mitterrand e che vedrebbe cinque paesi partecipanti: Italia, Francia, Gran Bretagna, Germania e Spagna.

Infine vorrei conoscere il loro punto di vista in ordine al citato previsto disegno di legge cosiddetto «aeronautico», cioè il loro punto di vista riguardo la validità di questo ai fini di un sostegno reale alla commercializzazione delle imprese aerospaziali all'estero e, per quanto riguarda le sue misure, se siano congrue, valide per sostenere le aziende italiane nei grandi programmi aeronautici condotti in regime di *joint venture*. L'ipotesi legislativa che conosciamo e che forma oggetto di un disegno di legge credo debba essere – almeno così si dice – approvata dal Consiglio dei Ministri nuovamente in quella versione e, quindi, in quella versione, verrebbe trasmessa al Parlamento.

Vorremmo conoscere dunque il loro punto di vista in ordine a questo specifico provvedimento, così come previsto e così come lo conosciamo, sia relativamente all'aspetto della commercializzazione all'estero sia relativamente appunto alla validità del sostegno per la partecipazione a programmi in un regime di *joint venture*.

FORESIO. La sua è una domanda molto articolata e quindi mi sforzerò di rispondere per la parte generale, pregando poi i miei colleghi di intervenire.

PRESIDENTE. Potremmo proseguire, se lo ritenete opportuno, ascoltando anche i quesiti di qualche altro collega senatore.

FORESIO. È meglio elaborare le risposte volta per volta.

Vorrei chiederle un chiarimento, signor Presidente. Lei, nella seconda domanda, ha parlato di legge sulla commercializzazione dei prodotti: forse lei si riferiva alla cosiddetta «legge aeronautica»?

PRESIDENTE. Vorrei sapere: il disegno di legge sulla aeronautica, la cosiddetta «legge aeronautica», cioè il testo che conosciamo, che si dice debba essere ripresentato in quella versione, qualora appunto venga ripresentato in quella versione, ai fini del sostegno – necessario, a mio avviso – alla commercializzazione all'estero, può rispondere agli scopi o ritenete che non sia adeguato?

FORESIO. Per tornare alla prima parte della sua domanda, devo dire che io credo che tutta la nostra relazione sia incentrata sulla positività delle collaborazioni internazionali. Queste sono indispensabili perchè i programmi di vasto respiro – siano essi civili o militari – non possono più, almeno per quanto riguarda i paesi europei, essere affrontati da una singola nazione, sia per la complessità tecnica sia per le implicazioni finanziarie.

Così si rendono necessari questi rapporti di collaborazione internazionale perchè si crea, fin dalla base di partenza, un più vasto mercato su cui ripartire le spese ingenti di progettazioone e di sviluppo.

Naturalmente questi rapporti costituiscono un grande beneficio anche dal punto di vista tecnico, cioè dell'acquisizione di tecniche, di progettazione e di *know-how* che il nostro paese può travasare in quei programmi che esso può affrontare con le sue proprie forze; c'è tutta una fascia di prodotti che l'Italia può realizzare con le proprie forze e con le proprie risorse e che, a loro volta, possono essere oggetto di cessione di *know-how* e quindi di collaborazione con i paesi terzi, capaci di assorbire le nostre tecnologie. Su questo abbiamo molti esempi che noi abbiamo riportato nella nostra relazione.

Per quanto riguarda il quesito da lei sollevato circa l'opportunità o meno di una partecipazione dell'Italia ai programmi «Airbus», siccome si tratta di un quesito che investe la maggiore industria della nostra Associazione, che è poi la maggiore industria aerospaziale nazionale, cioè l'«Aeritalia», la quale è già impegnata in una collaborazione (come lei, d'altronde, sottolineava) con l'industria statunitense Boeing nel programma B-767, pregherei l'ingegner Cereti, che è vice presidente e direttore generale dell'«Aeritalia», di esporre il suo punto di vista: poi torneremo sugli altri punti che lei, signor Presidente, ha sollevato.

CERETI. Per quello che riguarda la partecipazione ai programmi commerciali civili, l'industria del settore – e noi, in particolare, come «Aeritalia» – ha da tempo scelto la via della collaborazione con gli altri paesi. Noi abbiamo partecipato, fin dal 1955-56 al programma «Caravelle», insieme ai francesi, poi abbiamo partecipato al «Concorde», e al «Mercur». Ci siamo orientati, in seguito, a partecipare a programmi prevalentemente con gli americani perchè l'industria europea si trovava in condizioni di inferiorità concorrenziali in quanto, dopo la guerra, il mercato era stato completamente conquistato dall'industria americana e quella europea, per riconquistare posizioni, doveva, come dicono gli inglesi, «comprarsi la sua fetta di mercato», cioè svolgeva programmi fortemente sovvenzionati. E noi, nonostante le richieste fatte (ricorderò soltanto le richieste fatte dalla FIAT al governo per partecipare al programma olandese F-28 Fokker nel 1966 e per il programma A-300 originale del 1968) per questi programmi non avevamo disponibili sovvenzioni da parte del Governo per cui l'industria italiana si dovette, in un certo senso, dedicare a programmi competitivi, programmi che si potessero fare senza bisogno di forti sovvenzioni internazionali.

Così partì il DC-9 e partì pure il DC-10, programmi che sono tuttora vivi e che hanno dato all'Italia dei contributi di lavoro superiori agli acquisti fatti dalle stesse linee aeree italiane dagli Stati Uniti per gli stessi aeroplani.

In seguito, quando finalmente venne l'opportunità di partecipare a programmi con supporto governativo, non erano disponibili più, al momento, dei programmi europei perchè già da tempo in produzione, e fu trovata la collaborazione con la Boeing sul 7X7 che poi divenne B-767.

Ora, dal punto di vista tecnico, i programmi dell'AIRBUS, sia quelli grandi, a fusoliera larga – cioè l'A-310 – sia il nuovo lungo raggio TA-11 sono in competizione col B-767. Il programma piccolo A-320 è in competizione con il MD-80.

Per di più i paesi che hanno lanciato questo programma hanno fatto notevoli investimenti e richiedono un pagamento di contributi, un ticket per entrare nei loro programmi. Ovviamente l'industria non può permettersi questo. Se qualcuno a livello politico decide che si deve partecipare a questo programma e che è conveniente per la politica del nostro paese evidentemente dovrebbe mettere a disposizione i fondi necessari.

Ricordiamo solo che per partecipare al 10 per cento dell'A-320 avremmo dovuto spendere circa 1.000 miliardi mentre per partecipare al 12 per cento del 767 abbiamo avuto 150 miliardi. Vorrei ricordare che se oggi si decidesse di partecipare a questi programmi oltre a questo sostegno governativo, che riteniamo notevole ma non è nostro compito decidere, si dovrebbe tener conto del fatto che l'AIRBUS, a differenza delle industrie americane, considera l'associazione ai suoi programmi come una specie di crociata, cioè non si può partecipare a quel programma e ad altri americani.

In America lavoriamo con la Mc Donell e con la Boeing. Per molto tempo abbiamo combattuto con queste case ma alla fine esse hanno accettato il fatto di partecipare ad altri programmi.

Il consorzio AIRBUS, così come è strutturato oggi (è un segno di giovinezza, di necessità di combattere per farsi un mercato, può darsi una volta affermata cambia atteggiamento), è: «o con me o contro di me». Questa è la posizione del consorzio come tale, le posizioni poi delle industrie partecipanti sono molto diverse però a questo punto la posizione delle industrie del consorzio è che loro hanno già abbastanza partecipanti al consorzio stesso.

Sull'A-320 non ci è mai stata offerta la partecipazione identificata nonostante molti discorsi, perchè c'era stato un voto del consorzio dell'AIRBUS Industries che vietava ai dirigenti di offrire lavoro al di fuori perchè le industrie partecipanti non ne avevano abbastanza per sè.

Su questo i dirigenti dell'AIRBUS hanno sempre glissato e quando abbiamo chiesto qualcosa in proposito hanno detto che prima ci doveva essere un accordo governativo perchè a livello industriale esiste un voto governativo del consiglio di amministrazione che vieta queste ulteriori partecipazioni.

Nel caso si volesse partecipare al programma oltre al sostegno per rendere economica l'impresa (il Parlamento può fare una scelta politica ma l'industria deve fare quella economica e agire nell'ambiente in cui lavora, non può cambiare) occorre tener presente che il tipo di crociata che l'AIRBUS conduce, condurrebbe inevitabilmente al disseccamento dei lavori americani.

Oggi stiamo partecipando ancora ai programmi super-80, DC-10 e 767 con oltre un milione di ore di lavoro all'anno ed è difficile ottenere la stessa quantità di lavoro dall'industria europea perchè la quantità di lavoro è piccola e i partecipanti sono tanti.

PRESIDENTE. Questo perchè si teme la concorrenza probabilmente.

FORESIO. Perchè c'è un atteggiamento molto corporativo. Essendo un'industria protetta a livello governativo e siccome c'è una guerra totale, anche per ragioni valide, perchè stanno crescendo mentre la Boeing domina i mercati e può ammettere la concorrenza, chi entra nel mercato deve andare a ranghi compatti. Queste sono aziende che cercano di conquistarsi un mercato per cui devono pagare caro questo e andare con la regola del «tutti per uno, uno per tutti» che rifugge collaborazioni con altri.

Questo comporta un grosso costo e se viene pagato da qualcuno, l'industria non ha niente in contrario però fino ad oggi le condizioni economiche ci hanno impedito di partecipare a questo programma. Stiamo invece partecipando al programma ATR-42 con i francesi al 50 per cento; però mentre i francesi sono regolarmente pagati sull'unghia, noi abbiamo incominciato solo da un anno e mezzo ad avere qualche rimborso usufruendo delle leggi numero 46 e numero 675 con finanziamenti molto meno favorevoli di quelli francesi e soprattutto con l'obbligo del rimborso che questi ultimi non hanno.

PRESIDENTE. Anche per la legge numero 46?

FORESIO. Meno un contributo a fondo perduto. La maggior parte del contributo è da rimborsare, sia pure a tassi convenienti.

Facciamo presente le attuali condizioni della situazione legislativa italiana non ci permetterebbero di partecipare a un programma come quello AIRBUS per i costi che sfiancherebbero una industria come la nostra.

Il dottor Teti dell'Augusta credo abbia dei commenti da fare.

TETI. Se permettete vorrei chiarire che quando si parla di commercializzazione non ci si può rimandare a quel disegno di legge sull'aeronautica che prevede nel suo assunto il finanziamento dello sviluppo di macchine da farsi in collaborazione internazionale.

Quindi farei una rettifica. È chiaro che quando si parla di legge aeronautica non si prescinde dal concetto di collaborazione internazionale.

Ne ha già parlato il presidente Foresio, non ne parlerò ancora, resta però il fatto che oggi, dati i costi elevatissimi e i lunghissimi tempi necessari per la progettazione nel nostro settore, non si può andare avanti se non attraverso collaborazioni di carattere internazionale che siano l'una concatenata all'altra.

Quanto al programma AIRBUS: il non appoggio e la non richiesta da parte del consorzio e noi in modo specifico per avere una quota dell'AIRBUS ha indotto i francesi e i tedeschi a non collaborare ad una nostra macchina da combattimento.

Come giustamente diceva l'ingegner Cereti, queste cose sono da valutarsi dalle aziende sotto il profilo economico; però, sotto il profilo politico internazionale una valutazione deve scaturire dal Parlamento e dal Governo perchè devono farsi carico quei provvedimenti che possono consentirci di partecipare a programmi che potrebbero essere vantaggiosi.

È di questi giorni la notizia che avremo la *leadership* del TTH, una macchina da trasporto tattico, e sotto questo aspetto siamo lieti di avere riallacciato questo rapporto con i francesi.

Per quel che riguarda la legge aeronautica è senza dubbio molto facile da parte degli imprenditori dire che ci sono pochi soldi se pensate che un solo programma può coinvolgere oggi migliaia di miliardi, mentre questo disegno di legge parte con 100 miliardi il primo anno, 200 il secondo e 250 il terzo, e l'industria aeronautica è cosi articolata che si potrà partecipare a quote di programmi molto modeste. L'Italia è nota per la sua tecnologia ma bisogna non perdere l'occasione di partecipare a questi programmi.

PRESIDENTE. Mi accontenterei di partire rapidamente salvo vedere il programma degli stanziamenti.

TETI. L'altra sera stavano per essere distolti 50 miliardi dei primi 100 e allora è vero che è meglio partire con poco, ma proprio con niente...

FORESIO. Risponderò sul quesito riguardante il velivolo militare di cui si sta parlando da tempo: l'EFA, l'aereo da caccia tattico.

È un possibile programma industriale che nasce da un'esigenza di carattere militare che determinerà, in futuro, la sostituzione di velivoli che saranno nel frattempo divenuti obsoleti.

La partecipazione al programma EFA di altri due paesi europei consentirà, a mio avviso, di conseguire notevoli benefici e ciò in considerazione, soprattutto, di quegli aspetti che sono stati poc'anzi affrontati, quelli, cioè, relativi all'allargamento del mercato di base fin dalla nascita di un determinato programma.

L'inclusione nel programma della Francia e della Spagna (e, fo rse, di un altro paese europeo) renderà possibile, tra l'altro, la pianificazione di una produzione che comporti, a sua volta, per le industrie un periodo di tranquillità.

PETRILLI. Alle domande che intendo porre e gia stata data, almeno in parte, risposta anche attraverso esemplificazioni specifiche. Pertanto, mi limiterò alle questioni di carattere generale.

Nella relazione trasmessa alla Commissione dall'AIA si sottolineano, in particolare, gli aspetti relativi al contesto plurinazionale nel quale l'industria aeronautica trova oggi le uniche possibilità di programmare le proprie produzioni. Questo contesto costituisce, a mio avviso, la condizione necessaria per lo sviluppo del settore.

Vorrei quindi chiedere quale sia – sulla base delle vostre esperienze – la strada ottimale per le collaborazioni con altri paesi. È forse la dimensione europea, oppure esistono ragioni specifiche che vi inducono a preferire gli accordi con imprese americane? Si tratta soltanto di un problema di aiuti (e, in tal caso, come si deve affrontare, secondo voi, il problema degli aiuti a livello comuni tario?), oppure vi è una mancanza di volontà politica, dato che esistono, nell'ambito della CEE, potenze egemoni che potrebbero anche determinare condizioni di non convenienza?

La relazione tratta, inoltre, i problemi relativi alle misure di sostegno ed alla politica di programmazione della domanda pubblica. Vorrei, pertanto, sapere cosa intendete per intevento pubblico. Come è noto, infatti, l'intervento statale richiede finalità da conseguirsi per motivi di pubblico interesse.

FORESIO. Soffermandosi sulla collaborazione in corso tra l'«Aeritalia» e la «Boeing», l'ingegner Cereti ha fatto, poco fa, alcune considerazioni su eventuali collaborazioni con imprese europee.

Ciò che mi preme, comunque, sottolineare è che già esiste nell'ambito europeo una collaborazione – intesa in senso lato – anche se attuata prevalentemente nel settore militare.

PETRILLI. Sul piano europeo o sul piano bilaterale?

FORESIO. Sul piano europeo. Ho citato poc'anzi il progetto «Tornado», programma di tutto rispetto che interessa tre paesi europei con scambi reciproci di tecnologie in tutti i settori nei quali la realizzazione del programma stesso si articola. Ciò risponde, peraltro, anche ad esigenze di carattere strategico.

Nel settore civile, invece, la collaborazione con *partners* come la «Boeing» e la «Mc Donnell Douglas» costituisce una garanzia di mercato. È questa una considerazione che ritienevo opportuno fare.

BOFFETTA. Non credo che esistano preconcetti nei confronti di una collaborazione con le imprese europee. È chiaro, però, che si cerca sempre (così, almeno, fa la «FIAT Aviazione») di portare avanti un lavoro serio, remunerativo cioè redditizio per l'impresa.

Per quanto riguarda il settore civile, è fuori di dubbio che il mercato europeo sia molto vasto (direi quasi enorme) ed offra molte possibilità. Tuttavia, compagnie aeree come la «Lufthansa» o l'«Alitalia» preferiscono acquistare velivoli da aziende americane.

Non esistendo un'autorità che imponga di effettuare acquisti in Europa, ognuno fa ciò che ritiene maggiormente conveniente.

Si potrebbe ipotizzare un'autorità europea di tipo finanziario. I paesi membri della CEE potrebbero, ad esempio versare alla Comunità contributi mediante i quali organizzare poi una produzione europea e finanziare l'acquisto di velivoli prodotti in Europa. La macchina, allora, si metterebbe in moto e ci sarebbe lavoro per tutti.

La realtà, tuttavia, è che oggi tutti comprano velivoli dalle imprese americane. Non riteniamo, pertanto, redditizia una collaborazione europea. La si potrà attuare, se si vorrà, per motivi politici; in quel caso saranno però necessari aiuti da parte dello Stato.

Come ripeto, se si vuole portare avanti un lavoro serio bisogna attuare forme di collaborazione con gli Stati Uniti, che sono oggi all'avanguardia soprattutto per quanto riguarda l'alta tecnologia nel campo dei propulsori aeronautici. Del resto, persino un'impresa *leader* come la «Rolls Royce» collabora oggi con industrie americane.

Per quanto riguarda il settore militare, il discorso è del tutto diverso. Esistono già forme di collaborazione europea: basti pensare, ad esempio, al progetto «Tornado».

FORESIO. Nella nostra relazione si invoca, tra l'altro, una forma di tutela da parte dello Stato attraverso l'adozione di grandi linee direttrici, che possono poi trovare sbocco anche in provvedimenti di non primaria importanza.

A mio avviso, ciò che caratterizza maggiormente la nostra attività è l'effetto di lungo periodo. Infatti, la realizzazione di un prototipo – sia esso un velivolo civile o un velivolo militare – comporta sempre anni di lavoro e di ricerche. Di conseguenza, c'è bisogno di certezze politiche e programmatiche.

Vorrei fare, a tale proposito, un esempio. Quando si rende necessario ridurre le spese e si decide, quindi, di operare dei tagli, si tocca anche il capitolo relativo alla Difesa. Ora, in tale comparto, le spese che si riducono con maggiore facilità sono proprio quelle relative ai programmi di ammodernamento.

Tutto ciò ha ripercussioni gravi, perchè un velivolo a produzione avviata ha un ciclo di oltre due anni: di un aeroplano che esce oggi se ne sono cominciate a costruire le parti elementari già due anni prima e si è provveduto agli approvvigionamenti dei materiali tre anni prima, pertanto non si tratta di un tipo di produzione comprimibile a comando.

Per questo noi chiediamo programmazione, certezza di politica ed anche una politica degli approvvigionamenti da parte di tutti i settori della Pubblica amministrazione, che debbono essere coordinati – per quanto possibile – con notevole anticipo, onde dare agio alle industrie di rispondere per tempo.

PIAGGIO. Vorrei ricollegarmi ad una domanda posta dal senatore Petrilli, e cioè se è possibile una collaborazione nell'ambito europeo.

Per grandi programmi c'è una tale scarsezza di risorse che ogni paese deve accettare le collaborazioni. Se seguite gli eventi, potete constatare, ad esempio, che i francesi sono i primi a cercare di trarre i loro vantaggi. Esiste, nel campo della Difesa, quello che è stato chiamato il «direttorio», composto da Francia, Germania ed Inghilterra; tali paesi hanno cercato di fare triangolo contro gli altri ed è quindi molto significativo che per la prima volta venga assegnato un programma di collaborazione europeo all'Italia; finora negli accordi bilaterali o trilaterali si è sempre cercato di mettere da parte il nostro paese.

Per quanto riguarda il campo delle collaborazioni generiche e civili, ricordo una mia esperienza quando ero presidente dell'Associazione Europea dei Costruttori. Si è parlato degli aiuti della Comunità all'industria aeronautica; i principali paesi si sono indirettamente opposti con un espediente: l'applicazione della *claw back clause*. I finanziamenti forniti dalla Comunità ai programmi europei, venivano detratti *pro quota* da quelli nazionali destinati alle singole industrie, cioè invece di essere aggiunti tali finanziamenti venivano dedotti dai singoli paesi.

Pertanto, concludendo, vorrei ribadire che in campo europeo, non è facile una collaborazione perchè gli ostacoli sono molti.

LEOPIZZI. Signor Presidente, non mi posso associare alla sua richiesta in quanto nei 15 mesi e 13 giorni da che mi onoro di far parte di questa Commissione, ho sempre rivolto domande contenute in un

minuto, attendendo risposte che non ne durassero più di tre, come risulta anche dagli atti. Pertanto non mi posso associare, ripeto, alla sua richiesta e questa volta dovrò cominciare partendo da lontano, dalla verità storica. Ho preso lo spunto da un collega ingegnere, il quale ha citato la legge numero 46 e la legge numero 675 senza metterci vicino nessun nome. A questo punto voglio fare una considerazione: questa legge numero 923, meglio conosciuta come legge Visentini, sembra quasi uno sfizio per il partito che ho l'onore di rappresentare in questa Commissione; dovrei ricordare che il «pacchetto Visentini» – come viene chiamato – porta la firma del Ministro competente, nonchè del Ministro del tesoro, nonchè del Ministro del bilancio e della programmazione economica, nonchè quella del Ministro della funzione pubblica. Così non si crea a mio avviso corretta informazione. Questo è un paese in cui l'evasione fiscale, come dato consolidato, è riconosciuto da tutti ed esiste una larga fascia, circa 10 milioni di voti, che si sono abituati per trenta anni (non per trenta mesi) a pagare uno anzichè dieci.

FELICETTI. Questi voti possono spostarsi da un settore all'altro.

LEOPIZZI. Certo, onorevole collega, ma noi non possiamo contare per il trenta per cento quando vi fa comodo, contiamo per i numeri che rappresentiamo.

Comunque, oggi è stato chiesto un rinvio di sette giorni in un paese che ha vissuto per trenta anni nelle condizioni di cui parlavo. Termino questa mia introduzione per porre le domande.

In occasione della visita che la Commissione, autorizzata dal Presidente del Senato, ha compiuto negli Stati Uniti, abbiamo potuto constatare, perchè ci è stato detto da un membro dell'Amministrazione, che nessun paese, neanche il più potente del mondo, può oggi pensare di vivere e di operare da solo. La mia domanda è questa: non vi sembra che l'Europa in questo momento sia pigra, stanca, addormentata, per cui è necessario stimolare la ripresa e cercare anche una collaborazione con gli Stati Uniti ed eventualmente con il Giappone? Non pensate che al di là della legge numero 923, al di là della legge numero 475, ci sia uno sforzo che voi dovreste richiedere alla classe politica per scuotere questa Europa che ancora può contare molto? Io credo che a tal fine sia necessario uno sforzo comune, ognuno per la sua parte.

I problemi non sono di facile soluzione; voi avete parlato di tagli alla difesa, ma qui subentra un discorso di difficoltà del paese: non si taglia per il gusto di tagliare, si taglia perchè è necessario, perchè bisogna rientrare dall'inflazione e ognuno deve saperlo e conseguentemente operare.

Voi avete gentilmente fornito un riassunto della relazione, ma voi capite che non si possono improvvisare su un riassunto delle domande precise per avere delle risposte altrettanto precise. Io personalmente mi congratulo per i dati che ci avete portato ma le mie congratulazioni serviranno a poco. Non posso però non compiacermi del dato che vede su 42.400 addetti, il 42 per cento nel CentroSud. Di ciò vi ringraziamo: è un modo di affrontare il problema del Mezzogiorno, non con le chiacchiere ma con i fatti.

PACINI. Signor Presidente, desidero scusarmi innanzitutto per essere arrivato un po' in ritardo, quindi, può darsi che alcune delle domande che ho intenzione di porre siano già state esposte o addirittura risolte dall'introduzione fatta dal presidente Foresio.

Desidero porre alcune domande in modo sintetico e scendo dai 9.000 metri per cercare di essere concreto, nel mio interesse; quanto chiederò ritengo sia necessario per capire bene la situazione dell'industria aeronautica, tenendo presente l'esigenza, qui manifestata chiaramente, di una politica militare che si interseca in qualche misura con un settore che militare non è.

C'è una direttiva della CEE, se non sono male informato, che non è stata ancora recepita dal Governo italiano, che riguarda le linee aeree regionali. Vorrei conoscere la vostra opinione sulla utilità o meno di recepire questa direttiva in tempi brevi e se questo può servire anche allo sviluppo dell'industria aeronautica nazionale.

C'è un fantasma che si aggira nella vicenda dell'aeronautica italiana, il terzo livello. Qual è la vostra opinione in merito? Esiste nel nostro paese un mercato che possa sviluppare questo terzo livello?

L'assetto dell'industria aeronautica nel settore delle partecipazioni statali ha bisogno, a vostro parere, di alcuni ritocchi e revisioni per migliorarne l'efficienza, oppure così com'è è un assetto funzionale rispetto alle esigenze? Mi rendo conto che l'oggetto delle richieste è piuttosto ampio per cui ritengo che alcune delle risposte, se non tutte, potrebbero essere date, se non stasera, in un prossimo futuro per iscritto.

Ho letto questa mattina sul giornale, molto rapidamente, per cui non ho potuto cogliere esattamente l'importanza di quello che era scritto, che c'è stato un accordo tra la Fiat e l'Aeritalia per consentire alla prima la costruzione dei motori e alla seconda la costruzione della cellula per un velivolo che in qualche misura potrebbe dare sviluppo all'attività industriale. È una notizia che ho letto questa mattina, che non ho potuto valutare appieno e sulla quale chiedo possibili ulteriori chiarimenti.

C'è un altro problema, forse modesto, ma che a me interessa particolarmente. Per l'aviazione sportiva e turistica nel nostro paese c'è una prospettiva di sviluppo, oppure siamo in condizioni tali da non prevederne alcuna in tempi brevi, sapendo che nel nostro paese le strutture che si occupano di queste attività, sono attualmente in difficoltà per il rinnovo della flotta aerea?

Poichè l'industria aeronautica sviluppa alte tecnologie, quelle che vengono utilizzate attualmente, hanno una ricaduta nell'industria nazionale e anche in quella estera? Se questo avviene, è interessante saperlo, in modo da potersi rendere conto dell'attività di dare sviluppo alle attività industriali aeronautiche.

Ho letto nella relazione che, in altri paesi, ci sono delle strutture che programmano queste attività e qui è stata sollecitata la costituzione del centro spaziale italiano che già da troppo tempo è lì, sospeso per aria, ma oltre a queste strutture organizzative e di grande impegno scientifico degli altri paesi, quali sono le politiche che vengono utilizzate per dare sostegno in concreto all'industria aeronautica? Perchè stiamo qui vedendo che, attraverso la legge finanziaria, sono

previsti 500 miliardi in tre anni, ma da quello che ho capito non è soltanto un problema di finanziamento, che è certamente significativo, ma anche un problema di altri interventi dello Stato, in altri paesi europei, a sostegno delle proprie industrie aeronautiche. Chiedo se è possibile conoscere più approfonditamente qual è il tipo di intervento pubblico che in altri paesi si fa a sostegno dell'industria aeronautica rispetto a quello che, poco per la verità, sinora si è fatto in questo settore nel nostro paese.

FORESIO. Devo subito dare una risposta al senatore Leopizzi. Lo stesso argomento ebbi a discuterlo in un incontro con l'allora Presidente del Consiglio Spadolini in cui affronta lo stesso problema dei tagli. Noi, come industriali, non mettiamo assolutamente in dubbio la necessità che se ci sono dei sacrifici tutti devono parteciparvi, però intendo sottolineare in quali condizioni si vengono a trovare le industrie di fronte a questi famosi tagli del passato, in modo improvviso, con programmazioni anticipate e in una struttura superrigida dal punto di vista dell'occupazione e sindacale qual è appunto la situazione italiana.

La Boeing – è un esempio che le porto – negli anni della crisi del mercato civile potè sopravvivere – e bisogna prenderne atto – lasciando andare a casa 40.000 persone, che poi ha ripreso. Quando noi dobbiamo interrompere delle produzioni da un momento all'altro ci troviamo di fronte a problematiche molto complesse.

Per quanto riguarda la questione europea, mi sembra che abbia già risposto il dottor Piaggio; noi vediamo molto volentieri una integrazione europea, però c'è il grosso pericolo, come giustamente ha detto l'amico Piaggio, che si creino dei direttôri (Francia-Inghilterra; Germania-Francia) da cui l'Italia può essere cancellata. C'è questo grosso pericolo ed è una questione che deve essere affrontata dalla nostra classe politica.

A una domanda del senatore Pacini può rispondere il dottor Teti, che è stato anche presidente dell'Aeroclub d'Italia; l'ingegner Cereti, invece, potrà rispondere sulla questione del terzo livello dei velivoli regionali.

MARGHERI. Non vorrei rinunciare a porre alcune domande ai nostri graditissimi ospiti.

Volevo approfondire alcune risposte che ho sentito ed altre che mi hanno segnalato i colleghi del mio Gruppo.

Voi parlate, nella relazione, di un «sistema Italia», sia pure non esplicitamente: e questo mi fa molto piacere in quanto io sono un fermo sostenitore della politica di settore (a difendere la quale, disgraziatamente, non siamo rimasti in tanti).

Ora, nell'esperienza pratica, invece, che noi abbiamo vissuto, non ci siamo trovati di fronte a una realtà corrispondente a questa concezione, ma di fronte a una realtà strutturale dell'industria italiana, qualche volta addirittura attraversata da aspre contraddizioni. Alcune delle Commissioni che avete citato sono note per queste aspre contraddizioni, in particolare la Commissione Rebecchini che nacque da una contraddizione che non so se sia stata sanata o meno.

Allora, la prima questione che io vorrei porre è la seguente: nel processo di internazionalizzazione, nello sviluppo della ricerca e via dicendo, l'assetto strutturale – chiamiamolo così – dell'industria aeronautica italiana va bene così com'è o presenta squilibri e contraddizioni, dal vostro punto di vista?

Dato che lo Stato è azionista di gran parte di queste industrie, essendo azionista dell'IRI o dell'EFIM, e dovendo quindi lo Stato operare come azionista (si può non parlare più di Stato imprenditore, ma almeno di Stato azionista bisognerà parlarne), io vorrei capire se, rispetto alla nostra funzione di azionisti, possiamo ritenere che le industrie aeronautiche siano soddisfatte dell'assetto strutturale pubblico e privato che ha l'indu stria aeronautica in generale, oppure suggeriscono innovazioni, riforme, modificazioni, evidentemente nel rispetto della autonomia delle imprese, ma con lo svolgimento del ruolo di azionista da parte dello Stato che è proprio del nostro sistema di partecipazioni statali.

La seconda questione che pongo riguarda il fatto che voi parlate di aggregazione e concentrazione di domanda pubblica, ma poi, in definitiva, io non riesco a vedere altra domanda pubblica citata, nel concreto, se non quella evidente delle commesse militari, mentre in realtà abbiamo di fronte anche altre forme. Io vorrei capire: rispetto al grande aggregato che sarà costituito dal piano spaziale, cosa pensate che avverrà? Questo sarà un elemento di stimolo e di trasformazione, di ricadute tecnologiche? È pensabile che, accanto a questa, ci sia anche una ricaduta di altro aggregato di domanda pubblica? Magari, dico io! Per lo sviluppo dei trasporti l'industria aerospaziale pone una seria ipoteca sui vari segmenti.

Esiste poi una aggregazione di domanda pubblica che superi i confini nazionali? Noi parliamo di processo di internazionalizzazione dell'offerta industriale e io voglio capire se il Governo italiano (lo Stato e non le imprese, evidentemente) può pensare ad aggregati di carattere sovranazionale. In particolare, il piano spaziale può diventare un aggregato? E l'eventuale accordo tra l'agenzia che potremmo fare se la legge passasse (gli *iter* legislativi non sono mai definiti *a priori*)...

FORESIO. Lo sappiamo bene.

MARGHERI. E allora Lei non può citare la legge sull'AM-X come una evoluzione negativa dell'*iter* rispetto a un *a priori*. Se l'AM-X nella scorsa legislatura fu bloccato, questo avvenne sulla base di un'obiezione che era quella della falsità degli obiettivi dichiarati in Parlamento sul «Tornado» che non sono mai stati chiariti benchè la legge sia passata. E non aggiungo altro sulla qualche volta eccessiva buona volontà dei parlamentari.

Quella che ho fatto era una parentesi sul testo della relazione. Si sarebbe dovuto discutere su altre leggi che sono passate, perchè io vorrei confrontare, per esempio, gli obiettivi dichiarati in Parlamento per la legge riguardante l'accordo con la Boeing e i risultati ottenuti.

Invece, per quanto riguarda il processo di internazionalizzazione della domanda, considerato che probabilmente faremo accordi internazionali (e, spero, in ambito europeo), vi chiedo: questo come ricadrà

sugli accordi che l'industria nazionale intrattiene con gli Stati Uniti? Questa mi pare una questione che dovrebbe preoccuparci sin da adesso.

E arrivo ad un'altra domanda. Io insisto sulla questione della contraddizione palese di un paese che dice di essere molto europeista e poi, in definitiva, si orienta quasi esclusivamente verso accordi con gli Stati Uniti. Qui c'è qualche conto che non torna e bisogna chiarirsi definitivamente. In ogni settore è così: voi dovreste indicarmi un settore in cui noi, dichiarandoci europeisti, contemporaneamente riusciamo a dare maggiore peso, maggiore evidenza agli accordi con gli europei rispetto a quelli con gli Stati Uniti.

A questo proposito voi avete detto che questa è una scelta politica: noi lo sappiamo benissimo ed insistiamo perchè si discuta anche, in sede politica, un'adeguata linea programmatica. Ma, da questo punto di vista, veramente possiamo pensare che non vi è anche un interesse delle imprese a stimolare momenti di ricerca, momenti di collaborazione, momenti di cooperazione che tendono a un riequilibrio? Tanto più che io vedo con molta difficoltà un riequilibrio senza lo sviluppo della cooperazione europea. L'una cosa condiziona l'altra per ovvi motivi, perchè guardando soltanto agli accordi con gli americani noi siamo un vaso di coccio con un unico vaso di ferro, mentre guardando in un sistema europeo probabilmente la produzione civile puo espandersi maggiormente.

Voi direte che questa è una questione politica: facciamocene carico, allora, nel senso che ne dovremo discutere. Ma le imprese possono, secondo voi, superare certi limiti oggettivi che ci sono, avere delle iniziative che, almeno come messaggio, vadano in questa direzione?

PRESIDENTE. Delle tre domande poste dal senatore Margheri, alla prima – che poi coincide con una domanda del senatore Pacini – forse sarebbe bene fornire una risposta non tanto penetrante sul piano della ipotesi migliore relativa agli aspetti della partecipazione pubblica del settore, quanto per quello che può incidere nell'ottica della politica di settore, perchè è in questa ottica che noi dobbiamo vedere ora i problemi.

Questo lo dico ai fini anche di evitare poi, con altre Commissioni, problemi di competenza. Non c'è dubbio però che, nell'ottica della politica di un settore strategico come quello aerospaziale, le partecipazioni pubbliche nel settore abbiano una notevole importanza e quindi il quesito che ha posto il senatore Margheri e che poneva già il senatore Pacini, io sottolineo che va visto in questa ottica, perchè è in questa ottica che può davvero interessare la nostra Commissione.

A questo punto devo aggiungere che i modi in cui potremmo procedere sono diversi. Oso formulare una ipotesi, cioè quella di fissare eventualmente un nuovo incontro. Altrimenti si può formulare una risposta sintetica adesso, data la ristrettezza dei tempi a nostra disposizione, e poi lasciare una nota scritta.

FORESIO. Tutt'e due le cose potrebbero andar bene: una risposta sintetica adesso ed eventualmente, se non ci fossero punti sufficiente-

mente chiari a vostro giudizio e tali da richiedere un approfondimento, una nota scritta.

A questo punto vorrei cominciare a dare risposte, sempre rispettando il suo invito di essere concisi, sul primo gruppo di domande che ci sono state poste dal senatore Leopizzi e dal senatore Pacini.

Sulla questione della direttiva CEE in materia di linee aeree regionali, sull'attività aeronautica di terzo livello e sul polo pubblico risponderanno i miei colleghi.

CERETI. Indubbiamente queste domande riguardano più l'industria del trasporto aeronautico che quella della produzione. Dal nostro punto di vista vediamo con interesse sia la raccomandazione della CEE che propone di sviluppare le linee cosiddette frontaliere, sia le possibilità del terzo livello.

Siamo convinti che il terzo livello è un mercato che esiste perchè l'uomo vive sempre più comodamente e, appena il suo reddito lo permette, vola. Tuttavia questo va gestito gradualmente perche una aerolinea che dovesse fallire o l'apertura di servizi che rendessero antieconomica la gestione delle compagnie aeronautiche principali, in particolare quelle di bandiera, potrebbero danneggiare nel lungo tempo l'industria delle costruzioni. Peraltro crediamo nel terzo livello e siamo presenti sia con l'ATR42, sia con macchine più piccole come lo Spartacus che si presta benissimo a queste esigenze.

TETI. Rispondo sulla questione del polo pubblico proposta dai senatori Margheri e Pacini.

Indubbiamente la partecipazione pubblica nell'intero coacervo dell'industria aeronautica è di circa il 70 per cento. Questo naturalmente non dipende da noi ma da fattori storici.

C'è una domanda specifica se ci sono da fare delle rettifiche sull'attuale situazione che crea discrasie. Debbo dire che la commissione Rebecchini di allora – si chiamava così – era una commissione che fece un taglio salomonico al quale le due industrie si adeguarono correttamente fino a quando non sono intervenuti nuovi fattori e modifiche, e quindi, su quella base, le industrie dell'IRI e dell'EFIM si sono avviate nella programmazione della loro attività così come erano state strutturate.

PRESIDENTE. Per chiarezza, proprio perchè quella commissione arrivò a delle indicazioni interlocutorie ma era finalizzata a qualcosa di più, chiederei, in ordine alla cosiddetta fascia intermedia, se si è cercato di eliminare quelle sovrapposizioni e soprattutto se ritiene che rimanga, sia pur finalisticamente, valido quanto si propose con quell'approfondimento.

Questa mia domanda rispecchia forse anche quelle dei senatori Pacini e Margheri.

TETI. Mi pareva di aver detto che la Sua commissione in realtà dette una linea chiara della ripartizione dei compiti alla quale, sia l'una sia l'altra industria si sono attenute abbastanza pedissequamente, fino a

quando non sono intervenute piccole molestie nel settore a livello governativo.

Lei parla della fascia intermedia. In realtà non abbiamo avuti prodotti sui quali discutere se erano competenza dell'una o dell'altra e quindi il problema non si è posto.

Giova dire a questo punto che la decisione in materia, di estrema connotazione politica, non può essere di nostra competenza ma è dell'azionista. Non vi è dubbio, però, che talune dichiarazioni fatte due anni fa, modificate successivamente e ritoccate ancora, hanno rappresentato per noi operatori dei disturbi profondi a livello della politica industriale che andavamo ad avviare.

L'interlocutore, specie quello esterno, resta ogni volta perplesso quando sente una notizia; quando un Ministro fa una dichiarazione si crea una reazione a catena. Sarebbe bene che ci fosse una univocità di intenti e che venisse una decisione finale una volta per sempre.

CERETI. La domanda sul piano spaziale ci interessa moltissimo perchè spiega anche una delle cose importanti che dicevano prima: la collaborazione europea o americana. Citerò una cifra; da quando è iniziata l'attività, la NASA ha speso 600 miliardi di dollari mentre in Europa è stato speso un trentesimo di quella cifra.

Le collaborazioni sono anche tecnologia per cui riteniamo che molto saggiamente il nostro Ministero della ricerca ha indirizzato le collaborazioni spaziali molto organicamente sfruttando una sostanziale partecipazione ai programmi europei, circa il 50 per cento dell'attuale bilancio, mentre un 50 per cento dei soldi disponibili sono destinati a programmi nazionali che sono quasi tutti orientati a delle collaborazioni bilaterali, in gran parte con gli Stati Uniti.

Riteniamo che il piano spaziale, soprattutto nelle ultime formulazioni del CIPE, portate dal professor Gueriero, rappresenti un esempio ottimale di quel che dovrebbe essere una pianificazione dell'intervento dello Stato a sostegno di un certo settore. È un intevento che va verso la ricerca e la finanza lasciando libera tutta la parte commerciale; è un intervento che nello stesso tempo mette insieme la parte europea con quella nazionale; è un intervento che tiene conto di tutte le presenze dell'industria nel settore per cui consideriamo questo fatto come veramente esemplare di quell'intervento accennato dal nostro Presidente. Magari in tutti i settori ci fossero strumenti di questo genere con prolungamento a lungo termine!

L'unico problema è il passaggio dal piano all'attuazione. L'anno scorso ci sono voluti i salti mortali per adeguare gli stanziamenti dal bilancio al piano.

MARGHERI. C'è stato un taglio.

CERETI. Una dimenticanza, il che è peggio ancora.

BOFFETTA. Intendo rispondere alle critiche del senatore Leopizzi quando dice che ci lamentiamo dei tagli. Non ci lamentiamo dei tagli in quanto tali quando sono necessari, ma della mancanza di programmazione.

Mi riallaccio al discorso del senatore Margheri della capacità da parte di questa Commissione industria e di altre Commissioni di programmare cosa dobbiamo fare. Ci sono nazioni dove non esiste un'industria aeronautica e vivono benissimo come la Svizzera e l'Austria.

PRESIDENTE. La stessa Germania ha una industria aereonautica modesta.

BOFFETTA. Non è obbligatorio avere un'industria aeronautica. L'Austria vive senza questa industria e quando ha bisogno di aeroplani li compra in America.

In Italia sembra che questa industria ci debba essere e se ci deve essere bisogna fare una programmazione perchè per partecipare a questi programmi è necessario disporre di un'enorme massa di miliardi e se si intende partecipare a un programma non si puo parlare di tagli. In queste condizioni noi ci lamentiamo.

Per quanto riguarda l'accordo Aeritalia-Fiat, posso dire che non è stato ancora firmato. Penso lo firmeremo domani pomeriggio e rinsalderà ancor di più gli accordi già esistenti tra la Fiat e l'Aeritalia per presentarci all'estero per vendere i nostri prodotti: un aeroplano Aeritalia con motore Fiat.

PRESIDENTE. Vi ringraziamo, avete dato un contributo al nostro lavoro. Trattandosi di un settore importante e strategico credo che questi approfondimenti dovevamo farli.

Non escludo che potremo chiedervi una nuova consultazione. Vi ringrazio sin d'ora per questo.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 19,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO