

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali)

### 6° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 LUGLIO 1981

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente DE VITO

#### INDICE

##### Interrogazioni

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 37, 39
CALICE (PCI) . . . . .	39
GIACOMETTI, sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali . . . . .	37

*I lavori hanno inizio alle ore 11.*

#### INTERROGAZIONI

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interrogazione dei senatori Calice ed altri. Ne do lettura:

**CALICE, MIANA, FERRARA Maurizio.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

se è a conoscenza dello stato di progressivo deterioramento delle fabbriche del

gruppo « Italtractor » della « Finmeccanica », site a Potenza, Ceprano (Frosinone) e Castelvetro (Modena);

quali provvedimenti intende prendere per assicurare a tale gruppo di imprese industriali il risanamento finanziario, programmi di ristrutturazione tecnologica e produttiva e di riorganizzazione manageriale ed aziendale, iniziative rivolte al loro sostegno sul mercato nazionale e sui mercati esteri, in particolare su quelli dei Paesi in via di sviluppo.

Al fine di realizzare tali possibili obiettivi, rivolti a mantenere e ad accrescere gli attuali livelli di occupazione, gli interroganti chiedono di conoscere quali sono gli intendimenti e le proposte della « Finmeccanica » (IRI).

(3 - 01311)

**GIACOMETTI**, sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali. Le società Italtractor di Modena (ITM) e di Potenza (ITS) costituiscono nel loro in-

sieme una struttura produttiva omogenea che produce componenti per cingolature di trattori e di macchine movimento terra (rulli, catene, ruote motrici e tendicingolo, anelli e settori).

Trattasi di prodotti a basso valore aggiunto (circa il 25 per cento della produzione a ricavo) destinati fino ad oggi in gran parte al mercato estero (circa il 65 per cento del fatturato), soprattutto la ricambistica, in quanto i principali prodotti di mezzi cingolati (esempio, Caterpillar) autoproducono i componenti di cui necessitano.

Il massimo sviluppo produttivo si è verificato negli anni 1974-1978 con il raddoppio, in termini reali, del fatturato. Poiché, però, tale crescita non è stata accompagnata dai necessari adeguamenti organizzativi e impiantistici, si è ben presto verificato un sensibile decadimento dei risultati economici. Ciò ha indotto la Finmeccanica ad assumere nel 1979 la gestione diretta delle società in argomento (in precedenza tenute dal socio privato) e ad avviare processi di ristrutturazione delle unità produttive

E qui aprirò una parentesi. Debbo confermare quanto detto in passato e cioè che non posso non riconoscere il fatto che, da parte della Finmeccanica, vi è stata una carenza oltre che per la qualità dei prodotti, anche per quanto riguarda la produttività.

Ritengo che vi siano state carenze gestionali nelle due fabbriche in questione. Per la verità la Finmeccanica, assorbendo totalmente la gestione delle spese, ha ereditato una situazione di notevole pesantezza dal punto di vista dei costi economici e ritengo che, nonostante le carenze sopracennate, si sia quanto meno occupata del mantenimento dei livelli occupazionali.

Indubbiamente, considerato che il settore è in crisi, in senso generalizzato, dopo uno studio predisposto dalla Finmeccanica, anche attraverso la collaborazione di qualificati consulenti internazionali, le prospettive per quanto riguarda il settore lasciano sperare che vi sia in futuro la possibilità concreta di un ritorno delle suddette aziende nel mercato a livello internazionale.

Pur tuttavia, mentre per lo stabilimento di Modena della ITM oggi si è nelle condi-

zioni di poter mantenere l'occupazione totale dei 679 dipendenti, negli stabilimenti della ITS, i cui addetti erano complessivamente, a fine 1980, 462, per i mesi di luglio, settembre ed ottobre sono stati messi in Cassa integrazione 410 lavoratori, di cui 354 a Potenza e 56 a Ceprano.

Esiste comunque la volontà, da parte della Finmeccanica, di seguire con molta attenzione l'evolversi della situazione dal punto di vista, oltre che della produttività, anche della qualità. Si tiene quindi presente la necessità di arrivare a delle riconversioni e a dei potenziamenti, con degli investimenti che consentano alle due aziende di rimanere nell'ambito del sistema delle Partecipazioni statali.

Venendo al fatturato, per la ITS esso è stato nel 1978 di 20,7 miliardi, nel 1979 di 21,4 miliardi, nel 1980 di 25,5 miliardi, per Potenza e Ceprano complessivamente. Per quanto riguarda il risultato economico, mentre nel 1978 le perdite ammontavano a 3.391 milioni, nel 1979 scendevano a 2.671 milioni e nel 1980 a 1.765,5 milioni.

Per lo stabilimento di Modena della ITM il fatturato del 1978 è stato di 69,2 miliardi, quello del 1979 di 86,3 miliardi e quello del 1980 di 105 miliardi. Quanto al risultato economico, le perdite, che nel 1978 erano state di 10.965 milioni, sono scese negli anni 1979 e 1980, rispettivamente, a 5.641 milioni e a 3.925 milioni.

Giustamente mi si potrà chiedere il motivo per il quale, mentre lo stabilimento di Modena lavora a pieno regime, quello di Potenza abbia messo in Cassa integrazione, direi, la totalità dei dipendenti. La motivazione è data dal fatto che, per ragioni note, le giacenze dello stabilimento di Potenza, che ammontano a circa 150 milioni, sono di gran lunga superiori a quelle dello stabilimento di Modena; e questa è stata l'unica ragione per cui l'azienda è stata costretta a ricorrere alla Cassa integrazione per il numero di operai cui ho prima accennato.

Posso quindi confermare l'intendimento e la volontà, da parte della Finmeccanica, di arrivare celermente ad una fase di riconversione produttiva, attraverso un ulteriore

approfondimento delle cause effettive che hanno portato alla presente discrasia funzionale onde consentire alle aziende stesse un rilancio sul mercato nazionale.

C A L I C E . Premettendo che mi dichiaro parzialmente soddisfatto, per le ragioni che mi accingo ad esporre, spero che al Ministero non sfugga l'importanza della vicenda, legata non soltanto al numero degli operai occupati che, aggiungendovi quelli dell'indotto, arrivano a 2.000, ma ad un'altra situazione, confermata da due accenni del Sottosegretario. Mi riferisco al fatto che, sia pur trattandosi di un prodotto a basso valore aggiunto, e soprattutto esportato, la stessa Finmeccanica ha compiuto una operazione di investimento per lo stesso prodotto in Brasile. Vi sono poi previsioni di aumento della domanda delle catenarie e dei rulli per la ripresa dell'attività edile e la probabile ripresa dell'attività estrattiva del carbone: è quindi un'azienda che si trova in condizioni di sanità anche attuali; e, per quanto riguarda l'immediato futuro, lo ha confermato anche il Sottosegretario.

Dove ci diversifichiamo è nel giudizio circa le ragioni della caduta di mercato. Io ho visitato stabilimenti, ho letto documenti sindacali: la mia sensazione è che vi sia una latitanza manageriale; in qualche caso è difficile capire se addirittura non vi sia una incapacità manageriale, soprattutto sul terreno della produzione commerciale. Vi sono in secondo luogo disfunzioni organizzative incredibili: pezzi di catenaria che girano da Modena a Ceprano, a Potenza, per poi tornare a Modena ed essere esportati dal porto di Genova. Vi è stata anche una disfunzione negli investimenti: mentre la Bengo, che è la capogruppo nel settore, ha compiuto notevoli investimenti per migliorare la sua posizione sul mercato, l'Italtractor, che è la seconda nella produzione

di questi componenti, dal 1979 ha investito solo un quinto di quanto ha investito la Bengo stessa.

Prendo quindi atto del fatto che le Partecipazioni statali intendono cedere la società all'iniziativa privata; non ne facciamo una questione ideologica, ma non capiamo le ragioni economiche di questo eventuale trasferimento. Si tratta a questo punto, mi sembra, di avere chiaro quale sia il piano della Finmeccanica, rispetto al quale esiste una viva preoccupazione da parte dei sindacati in quanto appare ispirato alla logica dei due tempi: prima di tutto ottenere la concessione di un contributo di mille miliardi per consolidarne l'esistenza — ma consolidarne l'esistenza significa rimanere fuori mercato — e quindi procedere agli investimenti. Noi riteniamo che la logica dei due tempi vada superata, perchè è possibile superarla; e in questo senso preghiamo il Sottosegretario di farci conoscere più in dettaglio il piano della Finmeccanica.

Da ultimo ringrazio il Presidente per la sollecitudine con cui ha inserito all'ordine del giorno l'interrogazione: se alla ripresa dei lavori parlamentari potesse essere esaminata in sede politica tutta la trattativa tra FLM e Ministero delle partecipazioni statali, sarebbe cosa estremamente opportuna, perchè noi abbiamo la sensazione che vi sia un palleggiamento tra varie competenze, senza alcun punto di chiarificazione, per cui il nodo va sciolto, ripeto, in sede politica.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento della interrogazione è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 11,15.*