Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 4

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

11ª COMMISSIONE PERMANENTE (Lavoro, previdenza sociale)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE CONSEGUENZE OCCUPAZIONALI DERIVANTI DAGLI EFFETTI DELLA CRISI ECONOMICO-FINANZIARIA

257ª seduta: martedì 18 ottobre 2011

Presidenza del presidente GIULIANO

IC 1297

TIPOGRAFIA DEL SENATO (108)

I N D I C E

Seguito dell'audizione di rappresentanti di Finmeccanica

* PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 7, 14
CASTRO *(PdL)* 6
* GHEDINI *(PD)* 5
NEROZZI *(PD)* 12, 13
* PASSONI *(PD)* 3, 13
MAGLIONE . . . . . *Pag.* 12, 13
* *ORSI* 7, 12, 13

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale-Io Sud-Forza del Sud: CN-Io Sud-FS; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo (ApI-FLI); Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, in rappresentanza di Finmeccanica, l'ingegnere Giuseppe Orsi, amministratore delegato, il dottor Roberto Maglione, responsabile risorse umane, il dottor Francesco Lalli, responsabile relazioni istituzionali, il dottor Angelo Bonerba, funzionario media Italia e stampa finanziaria, il dottor Carlo Musso, funzionario ufficio studi, e il dottor Lorenzo Nardelli, funzionario relazioni istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 15,20.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione di rappresentanti di Finmeccanica

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle conseguenze occupazionali derivanti dagli effetti della crisi economico-finanziaria, sospesa nella seduta del 20 settembre.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma il seguito dell'audizione di rappresentanti di Finmeccanica che ringrazio per aver aderito nuovamente al nostro invito.

Sono oggi presenti l'ingegnere Giuseppe Orsi, amministratore delegato, il dottor Roberto Maglione, responsabile risorse umane, il dottor Francesco Lalli, responsabile relazioni istituzionali, il dottor Angelo Bonerba, funzionario media Italia e stampa finanziaria, il dottor Carlo Musso, funzionario ufficio studi, e il dottor Lorenzo Nardelli, funzionario relazioni istituzionali.

Ricordo che nel corso della seduta del 20 settembre scorso l'ingegner Orsi aveva svolto la sua relazione e che, a causa dell'inizio imminente dei lavori d'Assemblea, non era stato possibile per i senatori porre alcun quesito. Lascio quindi la parola ai colleghi che intendono intervenire.

PASSONI *(PD).* Signor Presidente, desidero ringraziare innanzitutto l'ingegner Orsi per la sua relazione introduttiva e rivolgergli un quesito.

Nel merito vorrei sapere se, di fronte al quadro da lui stesso delineato, il Governo gli abbia conferito un qualche mandato di politica industriale che consenta l'adozione di scelte collocabili all'interno della strategia complessiva del Paese, assunto che Finmeccanica opera in settori che per l'Italia rivestono un interesse strategico. In sostanza, chiedo se almeno

verso la vostra azienda il Governo abbia «battuto un colpo» in materia di politica industriale, dal momento che in altri settori questo non è accaduto.

Le chiedo, inoltre, ingegner Orsi, se ci siano state ripercussioni a seguito delle vicende giudiziarie che hanno recentemente coinvolto l'azienda, le cui notizie sono giunte all'opinione pubblica in maniera dirompente. In sostanza, le chiedo se l'oggettiva lesione dell'immagine di Finmeccanica abbia prodotto o stia producendo problemi dal punto di vista del mercato, assunto che – anche in questo caso – la credibilità internazionale di un'azienda, oltre che di un Governo che mantiene rapporti con quell'azienda, può legittimamente influire sulle iniziative industriali da assumere.

Infine, desidero porre due domande di merito che riguardano due vostre aziende per verificare il rapporto tra il quadro generale che lei ha tracciato e quello che accade realmente nel corpo vivo di Finmeccanica.

Innanzi tutto vorrei soffermarmi sulla situazione di AnsaldoBreda, la cui vicenda, probabilmente, è stata affrontata con leggerezza e con qualche difetto di comunicazione, tanto da determinare gravi problemi per le maestranze e per il territorio. Tra i quattro siti produttivi quello che conosco meglio è lo stabilimento di Pistoia.

Se non sbaglio, al termine dell'audizione del 20 settembre scorso, lei ha rilasciato alla stampa alcune dichiarazioni, che peraltro sono andate a sommarsi ad altre non dissimili, che sembrerebbero far presumere una volontà di dismissione dell'azienda da parte di Finmeccanica. Anche in questo caso si tratta di un settore che considero – spero al riguardo di non essere il solo – assolutamente strategico per il nostro Paese. Mi riferisco al settore ferroviario; esso è talmente strategico da aver portato la Regione nella quale sono stato eletto, la Toscana, ad istituire un distretto ferroviario. La Toscana, infatti, ha un insediamento produttivo molto importante quale quello di Pistoia – che quindi mi riguarda – ma anche un indotto significativo ed altre aziende importanti, alle quali non si capisce perché non abbiate affidato degli appalti nel settore della frenatura**,** ma in questo caso si rientra in scelte di politica industriale di cui risponde il *management.* Ora, ingegner Orsi, le chiedo di dire una parola chiara sulle intenzioni di Finmeccanica a proposito della dismissione del suddetto sito produttivo. Ciò in vista della discussione che avrà luogo nei prossimi giorni sul piano industriale, che – è a tutti evidente – comporterà sacrifici, com'è del resto accaduto tre anni fa e come sempre accade in tutti i processi di ristrutturazione. Pertanto, in virtù di questa antica esperienza, mi sento di dire che, se non viene sgomberata l'ipotesi – e sto usando un eufemismo – della dismissione, diventerà molto complicato avvicinarsi a questa problematica con quella serenità che può consentire di chiedere sacrifici sapendo però che essi sono finalizzati al mantenimento non solo del sito produttivo, ma anche della proprietà nella situazione attuale.

La seconda domanda di merito riguarda ovviamente Alenia. Anche in questo caso le chiedo delle precisazioni per poter al riguardo essere più tranquilli. Siamo di fronte ad un piano che produce una diminuzione consistente di lavoratori – si parla di centinaia – oltre che la chiusura di siti e

dislocamenti da una parte all'altra. C'è anche chi l'ha accusata di leghismo, stante l'ipotesi di spostare a Milano alcuni siti produttivi che, invece, sono presenti in altre Regioni, quindi anche su Alenia le chiedo un chiarimento definitivo.

GHEDINI *(PD).* Ringrazio innanzitutto l'ingegner Orsi per la relazione che ha illustrato nel corso della precedente audizione.

Desidero rivolgere una domanda che ha due articolazioni, una di carattere generale e una settoriale, o meglio territoriale, a completamento dei quesiti posti dal collega che mi ha preceduto.

Mi riferisco in primo luogo ad alcune sue affermazioni, ingegner Orsi, che riprendo dal documento che ha consegnato agli atti della Commissione. Peraltro, i contenuti di quel documento colmano le lacune dei miei appunti, non essendo fino ad oggi ancora disponibili i resoconti della prima parte della sua audizione. In particolare, faccio riferimento alla sua riflessione sulla necessità per il futuro del mantenimento della competitività per Finmeccanica e dei livelli occupazionali. Al riguardo lei ha dichiarato di considerare strategico mantenere e dare continuità, nell'ambito delle misure per il rilancio competitivo del Paese, agli investimenti in ricerca e sviluppo del settore, considerato che un arresto di uno o due anni potrebbe portare alla rinuncia del completamento dei programmi avviati e di quelli in via di definizione.

Come peraltro ha già ricordato il collega Passoni, da mesi ormai stiamo attendendo che il Governo ci indichi, attraverso qualche veicolo legislativo, quale sia la prospettiva per gli interventi di rilancio della crescita nel nostro Paese. Allo stato, non abbiamo visto riportare, in alcuno dei provvedimenti economici che hanno attraversato la discussione parlamentare, indicazioni significative rispetto agli investimenti produttivi, né, tanto meno, per quelli in ricerca e sviluppo.

Le chiedo se in questo senso il vostro Gruppo abbia invece ricevuto indicazioni o rassicurazioni in ordine alle entità dei possibili trasferimenti finalizzati alla ricerca e allo sviluppo.

Vorrei sapere nello specifico se, in assenza di detti trasferimenti, Finmeccanica sia in grado di mantenere e finanziare un proprio piano di ricerca alimentato da risorse proprie e, nel caso in cui la risposta fosse affermativa, mi piacerebbe conoscere l'entità delle stesse.

La seconda questione riguarda un aspetto settoriale e territoriale. Dai dati che ci avete rendicontato, risulta che il settore cosiddetto civile – mi scuso per l'imprecisione del termine, e comunque mi riferisco alla trasportistica – ricopre all'incirca il 18 per cento del fatturato aziendale complessivo. Quindi, già oggi si tratta di una parte minoritaria del complesso della produzione del Gruppo.

Nel richiamare le prospettazioni e gli impegni per il futuro, gli ambiti in cui il Gruppo intende investire avendo aspettative di possibile crescita e rilancio, lei ha richiamato i settori ad alta e ad altissima competenza tecnologica. In particolare, ha fatto riferimento ai settori che riguardano le tecnologie spaziali e militari, chiedendo che siano confermati in partico-

lare i piani di investimento per i programmi di difesa e per la sicurezza nazionale. Non ci sono invece – se ho ben compreso – riferimenti relativi ad investimenti o comunque a possibili piani di sviluppo nel settore della trasportistica e, più in generale, nel settore «civile». Questo dato va a rinforzare elementi di preoccupazione che da tempo riguardano per l'appunto l'area della trasportistica della vostra produzione. Mi riferisco anch'io, provenendo da quella realtà, alla situazione di uno stabilimento di Bologna, ossia la BredaMenarini, che ha subito una ristrutturazione importante tra il 2005 e il 2007 ed ha visto la riprogettazione dell'intera gamma del proprio prodotto, che appare oggi allineato con gli *standard* richiesti dall'Europa, ma che ha subito una contrazione davvero pesante degli ordini tra il 2008 e il 2009. L'anno scorso ha registrato una ripresa, ma ad oggi risulta sostanzialmente quasi priva di portafoglio ordini. La dirigenza locale che abbiamo di recente incontrato ci ha comunicato che prevede di mantenere la produzione attiva, e quindi un impegno degli organici attualmente attivi, in assenza di nuove commesse e assegnazioni, fino alla metà del prossimo esercizio.

Ora, insieme a questi dati che ovviamente destano grande preoccupazione, circolano insistentemente voci – oggetto anche di una recente intervista rilasciata dall'amministrare delegato di BredaMenarini – di una possibile alienazione o comunque dismissione del sito produttivo. Nei prossimi giorni – credo in prima istanza venerdì – è previsto un incontro per l'esame del piano industriale e l'avvio di una contrattazione rispetto al medesimo.

Le chiedo, pertanto, di fornirci in questa sede chiarimenti in merito a questa realtà produttiva e di confermare o eventualmente smentire le intenzioni circa la vendita o la dismissione del sito produttivo.

CASTRO *(PdL).* Le domande generali, non prive di qualche nervatura polemica, sono state già poste dai colleghi dell'opposizione. Quindi, mi tocca l'assai più semplice compito di rivolgere molto volentieri all'ingegnere Orsi e al dottor Maglione due quesiti di natura tecnica, dopo averli naturalmente ringraziati per l'utile presentazione svolta.

Nella ribadita contrarietà a processi di privatizzazione di Finmeccanica, da cui deriverebbe un effetto di gracilità del presidio strategico di un settore cruciale per l'interesse nazionale come quello da voi gestito, vi chiedo però se non stiate riflettendo e studiando l'opportunità o la possibilità, anche in chiave difensiva, di porre in atto processi di partecipazione azionaria dei vostri collaboratori, anche in relazione alla qualità davvero speciale del loro contributo, che non avete mancato di far osservare nella vostra presentazione.

Vi chiedo anche se in questa prospettiva pensiate all'utilizzo di strumentazioni ordinarie o non riteniate invece opportuno costruire veicoli normativi più simili agli ESOP, che potrebbero dare nel nostro contesto un supporto importante. Alla luce del problema degli esuberi che state affrontando, vorrei poi sapere come pensate di utilizzare la riallocazione professionale, ossia l'*outplacement*, alla luce di un processo che sta diven-

tando inesorabile, inibendo l'utilizzazione del prepensionamento tattico, che è stata la forma tipica di governo delle eccedenze per molti decenni. Avendo voi una tradizione sia di gestione delle risorse umane che di relazioni industriali di alta qualità, vi domando se pensiate di ricorrere a modelli di tipo europeo e se in questa prospettiva anche le inferenze sull'indotto dei vostri processi di ristrutturazione possano essere assorbite in questa operazione.

PRESIDENTE. Desidero anch'io porre due ulteriori domande, la prima delle quali è stata tempestivamente e meritoriamente avanzata dal senatore Passoni e riguarda le vicende degli stabilimenti di Alenia presenti nell'area napoletana. Essendo io campano sono interessato alla situazione degli stabilimenti di Nola, Casoria, Napoli e così via.

L'altro quesito attiene agli effetti che si potranno determinare sull'azienda a seguito delle recenti vicende libiche. Vorrei, in sostanza, sapere se la posizione di Finmeccanica sia stata o meno compromessa dagli eventi libici.

ORSI. Ringrazio innanzitutto i commissari per le domande che mi sono state poste, che dimostrano come Finmeccanica stia nel cuore di tanti e questo non può che farmi piacere.

Innanzitutto tengo a precisare che non sono stato chiamato dal Governo, né il Governo mi ha comunicato in che modo procedere. Credo che anche la mia nomina – lo dico per sfatare alcune ipotesi che al riguardo sono state avanzate – sia nata essenzialmente da un discorso industriale: avendo gestito una società di Finmeccanica, dal momento che si era deciso di scegliere un nome all'interno dell'azienda e che la mia gestione era stata positiva, la scelta è ricaduta sulla mia persona. La logica che ha presieduto alla mia nomina credo quindi sia abbastanza semplice. Ovviamente però ho contatti con i responsabili dei vari Dicasteri – il Ministro dello sviluppo economico, della difesa, degli affari esteri, dell'interno – con i quali interagiamo perché si tratta di clienti, come nel caso dei Ministeri della difesa e dell'interno, oppure per il loro ruolo di regolatori o di soggetti con cui confrontarsi sui problemi di politica industriale. Il confronto è continuo con il Ministero dello sviluppo economico. In ogni occasione insistiamo sul fatto che la politica industriale debba favorire i progetti e le società ad alto contenuto tecnologico, questa è una convinzione che ho ribadito anche nell'ambito della relazione introduttiva.

Altro convincimento che tengo a ribadire è che in Italia bisogna, innanzi tutto, fare fabbrica e che occorre farlo in modo sostenibile e ad alto contenuto tecnologico.

Certamente noi provochiamo la politica industriale ed i dibattiti. Devo dire che al riguardo si riscontra un certo tipo di sensibilità più che da parte del Governo, da parte dei singoli Ministri. Parlerei anzi di Ministeri visto che i nostri rapporti sono essenzialmente con i vari Dicasteri, attraverso i Ministri ed i funzionari. Nel consiglio di amministrazione di Finmeccanica siede un rappresentante del Ministero dell'econo-

mia e delle finanze che rappresenta il *trait d'union* con il Governo, il canale istituzionale attraverso il quale il Tesoro fa pervenire al consiglio, e tramite questo a me, eventuali indicazioni. Direi che questo è il rapporto, prettamente istituzionale, che cerco di impostare con il Governo.

Per quanto riguarda i problemi giudiziari dell'azienda, di certo posso dire che non ci aiutano e del resto sarebbe assurdo affermare il contrario. Purtroppo questi fatti rappresentano solo un'infinitesima parte della nostra attività quotidiana e peraltro ritengo che siano spesso enfatizzati dalla stampa ma il danno che producono è certamente di un ordine di grandezza superiore rispetto alla consistenza dei fatti stessi. Posso dire che il nostro *team* cerca di affrontare gli impegni quotidiani tentando di non farsi distrarre eccessivamente dai titoli dei giornali.

Quanto alle due domande di merito, affrontando il tema dei trasporti rispondo anche alle domande della senatrice Ghedini. Vorrei però fare una premessa: non è che a me o a Finmeccanica non piacciano i treni, il settore dei trasporti e, tanto per intenderci, il comparto civile. Finmeccanica costruisce aeroplani, elicotteri, elettronica per la difesa, sistemi di difesa, carri armati e siluri; si dedica ad integrazioni di tutte le navi e poi, ovviamente si occupa anche di energia, di trasporti e – aggiungo – di spazio. Tra l'altro, per inciso, oggi alle 18,30 presso il Museo dell'Ara Pacis in occasione del 50º anniversario della società Telespazio avrà luogo l'inaugurazione di una mostra fotografica alla quale siete tutti invitati. Ebbene, né l'azienda, né l'Italia hanno risorse sufficienti a mantenere eccellenza e competitività in tutti i numerosi settori che ad essa fanno capo. Non possiamo illuderci di poter rimanere competitivi ed eccellenti in tutti questi settori senza l'ausilio di forze esterne e senza contributi di capitale per fare ricerca e per rimanere ai più alti livelli. Non possiamo essere i primi nel settore spaziale, in quello degli elicotteri, dell'elettronica della difesa e via dicendo, fino a arrivare all'energia e ai treni e quindi occorre operare delle scelte, laddove decidere di mantenere tutti i settori ci fa correre il rischio di non eccellere in nessuno di essi e, ci porta ad essere spazzati via dal mercato, condannandoci al fallimento.

Prima della mia nomina è stato detto che Finmeccanica aveva tre capisaldi: l'elettronica per la difesa, il settore aeronautico ed elicotteristico ed altre attività collaterali; io aggiungerei certamente anche lo spazio che rappresenta il futuro. Naturalmente vorrei che si raggiungessero livelli di eccellenza in tutti i settori, ma perché questo avvenga bisogna essere in grado di operare in tal senso. Non si possono dedicare attenzioni, anche sul piano manageriale, ed investire risorse per gestire ognuno di questi campi cercando di essere eccellenti in tutto, perché ciò non è possibile! Allora, si può decidere o di trascurare – e forse, in qualche modo, questa è la realtà dei fatti – oppure di cercare, attraverso altri mezzi, di rendere eccellenti anche questi settori. La scelta che intendo compiere nel settore dei trasporti è la seguente: premesso che non ho i mezzi per rendere eccellenti tutti i settori ed assodato, però, che all'interno del settore dei trasporti vi è un'eccellenza rappresentata da Ansaldo Sts, l'idea è quella di fare leva su questa e individuare altre aziende il cui *core business* e il

cui *focus* siano proprio il settore dei trasporti. Penso ad aziende, in sostanza, che abbiano capacità, sinergie e dimensioni mondiali e che pongano il settore dei trasporti al centro della propria attività e siano disponibili ad investirvi per contribuire a renderlo eccellente, consentendo così di mantenerlo all'interno del sistema Italia.

Infine, tengo a precisare che non ho mai parlato di alienazione e che, comunque, bisogna valutare che cosa si intenda con questo termine. In ogni caso, qualora si riuscisse ad individuare un'entità industriale che abbia la forza finanziaria e la capacità tecnica di investire in ferrovie e che assorba o faccia rientrare nel proprio perimetro, anche AnsaldoBreda e Ansaldo Sts, impegnandosi – perché quella è la propria missione industriale – a fare di queste aree dei centri di eccellenza, non potrei che esserne compiaciuto. Il problema allora non è chiudere lo stabilimento di Pistoia, ma, al contrario, individuare un *partner* che faccia crescere questa realtà, e il problema non si risolve dicendo «ci penso io» sapendo già di non poterlo fare, oppure trovando una persona che si faccia prestare i soldi da una banca per rilevare l'attività! Tutto questo non funziona perché tra qualche anno si ripresenterebbe il problema.

Allora, il nostro tentativo è quello di cercare un *partner* che possa poi diventare totalitario o parziale, in sostanza trovare qualcuno con cui «accasare» queste realtà. Nel frattempo, però, queste ultime vanno assolutamente ristrutturate, altrimenti diventa difficile «accasare spose non belle». Il piano in tal senso è già partito: abbiamo in primo luogo sostituito il *management* ed è allo studio un programma di ristrutturazione industriale e, dal momento che siamo ancora in una fase iniziale, non sappiamo ancora quanti sacrifici esso richiederà. In ogni caso questo progetto è strumentale alla eventuale collocazione delle suddette realtà.

È stato anche istituito il distretto e AnsaldoBreda può diventarne l'azienda capofila. Questo perché, chiunque sarà domani il proprietario di AnsaldoBreda, deve sapere che esiste una realtà, un distretto industriale, e che l'azienda dovrà esserne uno degli attori.

Lo stesso discorso vale per BredaMenarini. In Italia non possiamo costruire autobus, non possiamo fare saldature di casse perché compriamo all'estero le parti nobili come i motori e men che meno possiamo fare ciò nel centro di Bologna. Purtroppo BredaMenarini era una società alla quale si sarebbe dovuto guardare in passato e per la quale sarebbe stato necessario prendere delle decisioni coraggiose anni addietro e non oggi. Quindi, stiamo cercando di «accasare» anche BredaMenariniBus – uso questo termine perché non mi piacciono le parole vendere, svendere o chiudere – per aiutare questa realtà industriale eventualmente a crescere. Del resto, produrre autobus nel centro di Bologna non mi sembra corrispondere ad una grande visione strategica industriale!

Si è parlato anche di Alenia. Come è noto nel mese di luglio non sono state date le *guidelines* di fine anno, viste le criticità dell'azienda. Abbiamo nel frattempo affrontato il tema e predisposto un piano. Alenia, che in futuro prenderà il nome Alenia Aermacchi, che molti di voi considerano essenzialmente una fabbrica militare, impegna però il 70 per cento

delle ore produttive nel settore civile. Per poter continuare a rimanere nel campo commerciale, deve essere competitiva laddove oggi non lo è perché, grazie ai programmi militari, è cresciuta con parametri e sistemi che non la rendono competitiva sul mercato mondiale commerciale.

Abbiamo acquisito contratti civili che hanno un margine davvero esiguo, se non addirittura in perdita e quindi non possiamo continuare in questa direzione, altrimenti saremo costretti a chiudere. Ne consegue che il piano predisposto è stato finalizzato a dare ad Alenia Aermacchi una capacità industriale tale da porla in condizione di competere nel mercato. Il piano di «riorganizzazione ristrutturazione e rilancio» di Alenia – così lo abbiamo voluto definire – dovrebbe (uso il condizionale perché ho imparato che, fino quando non si è operato, è bene usare la prudenza), consentire a questa azienda di essere competitiva sul mercato, in modo da continuare a lavorare con realtà del calibro di *Boeing* e *Airbus*, per partecipare alla costruzione di aeroplani civili e quindi restituire ad Alenia Aeronautica quella che era la sua posizione storica, ciò in assenza di significativi programmi di sviluppo della difesa, posto che non credo che il nostro Paese o l'Europa intendano realizzare il prossimo caccia del futuro, visto che gli ultimi esemplari di caccia sono stati acquistati negli Stati Uniti.

Il piano di Alenia – a mio giudizio – ha risvolti meno drammatici di quanto si ritiene dal momento che, accanto all'uscita con accompagnamento alla pensione di 1.118 lavoratori, si prevede l'assunzione di 500 persone, essenzialmente giovani perché abbiamo bisogno di figure professionali nuove. Sotto questo profilo destano una certa preoccupazione le reazioni cui ho assistito in trasmissioni televisive come quella condotta dalla dottoressa Lucia Annunziata, nelle quali ci si lamenta anche del trasferimento in autobus per 20 chilometri di 400 persone in uno stabilimento più moderno! La mia preoccupazione nasce dal fatto che probabilmente queste persone non si rendono conto che avere oggi un lavoro rappresenta non voglio dire un lusso, perché si tratta pur sempre un diritto, ma comunque un privilegio soprattutto in alcune Regioni del Paese. Non è quindi possibile assistere a reazioni così eclatanti a fronte di uno spostamento di tal genere, considerato che nessuno dei dipendenti dello stabilimento di Casoria perderà il posto di lavoro. Ripeto mi sembra si tratti di reazioni veramente eccessive, così come reputo eccessivo chi cavalca queste proteste.

Aggiungo che gli investimenti e gli impegni del piano riguardano essenzialmente il Sud del Paese. Abbiamo voluto fare della Campania e della Puglia il centro di tutta l'attività civile ed a Pomigliano avrà sede il centro ingegneria per tutte le attività civili. Considerando le condizioni di contorno oggi presenti, reputo questo un piano accettabile, che potrà comunque dare uno sbocco effettivo ad Alenia. Ho raccomandato a tutti i sindacati di gestire il piano senza l'intervento dei politici, i quali a mio avviso sono chiamati ad intervenire per la mediazione solo nel caso di disaccordo. Al contrario, si sta capovolgendo tutto e quindi anche in questo caso chiedo non dico comprensione, ma una valutazione serena della si-

tuazione. Lasciateci svolgere il nostro lavoro con i sindacati, che sono tra l'altro molto bravi a difendere gli interessi della controparte. Devo anche dire che oggi i sindacati sono molto attenti ai problemi generali dell'industria. Noi operiamo in tutto il mondo e nelle nostre fabbriche – cito come esempio quelle tedesche o polacche – i sindacati fanno parte del consiglio, per cui esiste una dinamica molto evoluta da questo punto di vista. Speriamo quindi entro fine anno di raggiungere un accordo sindacale e di dare così il via a tutte le operazioni.

Non vorrei invece soffermarmi sulla questione dello spostamento dei 120 dipendenti presenti a Roma. Ho incontrato il sindaco Alemanno e mi sembra che la questione sia sostanzialmente chiusa. Anche in questa occasione varie sono state le reazioni. Qualcuno ha ritenuto che l'intenzione fosse quella di chiudere uno stabilimento e di spostare tutti i suoi lavoratori, laddove l'iniziativa in questione riguardava solo un ufficio con uno *staff* che riteniamo più opportuno spostare presso i vari stabilimenti dislocati nel Paese. Sono convinto che un direttore amministrativo debba operare dove occorre amministrare e non nel centro di Roma. Anche questo rientra nel piano industriale ed anche in questo caso si è fatto di una piccola vicenda una grande problema.

La senatrice Ghedini ha chiesto se Alenia disponga delle risorse da destinare allo sviluppo. La risposta al riguardo è negativa. Ovviamente parte delle azioni finalizzate allo sviluppo viene dalle nostre risorse, il problema, però, è l'assenza di risorse pubbliche. Diciamo che noi investiamo all'incirca 1 miliardo all'anno e che altrettanto (o un po' di più) è quello che dovrebbe mettere a disposizione lo Stato. Bisogna poi fare attenzione perche molti di questi aiuti sono racchiusi all'interno del contratto. Ad esempio, il sistema inglese e quello americano pagano tutta la ricerca prevedendola all'interno dei contratti, per cui occorre pensare su scala mondiale e non su scala nazionale. Tuttavia, il problema è che, in assenza di contributi pubblici su ricerca e sviluppo, non è possibile per l'azienda portare avanti un progetto a metà. Solo con il 50 per cento di risorse non siamo in grado di portare a compimento un progetto e ciò non può portare che alla crisi. Credo che proprio in queste ore i nostri uffici, in particolare il dottor Lalli, si stia adoperando per fare in modo che nel decreto-legge per lo sviluppo si preveda il rifinanziamento di alcune attività fondamentali per il Gruppo, in assenza del quale avremo delle gravi ripercussioni.

Quanto alla partecipazione dei lavoratori, non abbiamo oggi un veicolo per conferire azioni ai dipendenti se non attraverso il sistema del MBO *(management buy-out)*. Sarebbe molto difficile nel caso di Finmeccanica pensare al conferimento di azioni ai dipendenti in modo che ciò possa influire finanziariamente o strategicamente sull'azienda. Infatti, oggi i primi 10 investitori hanno una partecipazione che va dall'1 al 5 per cento. Si tratta di valori molto elevati, fatta eccezione per il Tesoro che detiene il 32 per cento. Manteniamo comunque un piano che dà azioni a fronte dell'ottenimento di *performance*.

Quanto al profilo dell'*outplacement,* lascio al dottor Maglione fornire dettagli più precisi. Nell'ambito della nostra attività è abbastanza difficile assicurare un servizio di *outplacement* per i dipendenti a fine carriera. Stiamo cercando di apportare dei correttivi al *mix* delle persone coinvolte perché se è vero che il personale che accompagniamo all'uscita rientra in determinati parametri calendariali – tra i quali ad esempio l'età – è altrettanto vero che, al contempo, cerchiamo di effettuare sostituzioni con professionalità diverse. Difficilmente questa tipologia di persone potrebbe costituire un *outplacement* di attività importanti per il nostro settore, diversamente da quanto potrebbe invece verificarsi in altri settori.

MAGLIONE. Per quanto riguarda *l'outplacement,* tale strumento è stato utilizzato soprattutto nel settore civile, in particolare in Liguria, tre o quattro anni fa, sulle fasce alte del personale – dirigenti e quadri – con notevole successo. Tuttavia, considerato che l'*outplacement* presuppone, che il dipendente vada in mobilità o che comunque non sia più a libro paga dell'azienda, a volte sorgono problemi di carattere tecnico. Noi crediamo che questo strumento lo si possa utilizzare a maggior ragione anche su Alenia e nel settore dell'aeronautica, soprattutto nel caso di *staff* con una capacità di ricollocamento non elevatissima, se non in grandi aree urbane, come quella di Roma. Esempi di MBO, cioè di *management buy- out,* non ci sono mai stati proprio per la particolarità del settore. Lei, senatore Passoni, è un antesignano delle politiche attive del lavoro, e quindi sa che l'utilizzo nel nostro settore di una parte del *management* che si fa carico dell'azienda, lo acquista e poi si mette «in proprio» è abbastanza inusuale.

NEROZZI *(PD).* Ingegner Orsi, lei sostanzialmente ha detto – lo riassumo in modo un po' grossolano – che dal momento che Finmeccanica non può coprire tutti i settori vi sarebbe l'intenzione di individuare un *partner* per vendere interamente o in parte lo stabilimento di Pistoia.

ORSI. Mi riferivo al comparto ferroviario.

NEROZZI. *(PD).* Al riguardo c'è però un problema da considerare e non so se nel merito lei abbia avuto modo di confrontarsi con Ferrovie dello Stato. *Partner* nel settore non ce ne sono tantissimi perché vige una logica di quasi monopolio. Pertanto, considerato il numero limitato di *partner* potenziali, vorrei sapere quale sia il possibile rapporto con la libera concorrenza in tali ambiti. Non vorrei, in sostanza che un *partner* francese – tanto per fare un esempio – acquisisse l'AnsaldoBreda e poi, vista la compatibilità tra le strutture e il sistema soprattutto dell'alta velocità, ciò finisse per favorire una compagnia che, guarda caso, è anch'essa francese finendo così per vendere tutto il nostro settore ferroviario alla Francia. Ritengo che il problema delle ferrovie non vada affrontato solo nell'ottica industriale, ma anche dal punto di vista strategico. Ho citato il caso della Francia, ma avrei potuto portare altri esempi, così come ho

parlato di due vettori ma non so se dietro il secondo vettore vi possano essere le Ferrovie francesi. Però, se così fosse, come è accaduto per altri settori strategici, daremmo alla Francia tutto il comparto ferroviario ivi comprese le ferrovie, perché, come lei ben sa, AnsaldoBreda dal momento che costruisce le motrici ad alta velocità mantiene un rapporto diretto anche con chi le utilizza.

Infine, da quando la BredaMenarini si trova al centro a Bologna?

MAGLIONE. Lo stabilimento dista 1 km dalla stazione.

NEROZZI. *(PD)* Io e la senatrice Ghedini la inviteremo la prossima volta a Bologna.

ORSI. Non ho visitato quello stabilimento ma so dove è. Si trova comunque all'interno dal circuito urbano.

PASSONI. *(PD)*. Ingegner Orsi, in pratica lei ha pronunciato una parola definitiva su AnsaldoBreda. Sotto questo profilo, il negoziato che credo si apra alla fine di questa settimana riveste un peso consistente. È vero che lei, se ho capito bene, ha affermato che il tentativo di trovare *partnership* o addirittura aziende a cui cedere AnsaldoBreda verrebbe vincolato alla garanzia dei siti produttivi italiani, del *know-how*, delle professionalità e dei lavoratori italiani. Capisco il senso della sua affermazione, tuttavia occorre considerare che ci stiamo riferendo ad una vicenda molto complicata; inoltre, se siamo nella logica di dismettere un settore – se ho capito bene – che non viene considerato strategico e questo stabilimento viene acquistato da un eventuale acquirente canadese c'è il rischio che quest'ultimo lo chiuda. È un fatto del tutto evidente. Quindi, non capisco come si possa conciliare tutto questo con la decisione di vendere al migliore offerente, considerato anche che stiamo parlando di colossi che possono avere un qualche interesse a dismettere la produzione in Italia; a quel punto, però, anche il rischio diverrebbe colossale.

Non le nascondo, quindi la mia grave preoccupazione.

ORSI. Per quanto riguarda la collocazione dello stabilimento al centro di Bologna, la mia voleva essere solo una battuta, ma torniamo ai fatti importanti.

Quanto ha affermato il senatore Passoni risponde a verità ed è quello su cui in particolare stiamo lavorando. Ricordo che, quando una società italiana ha comprato la Westland, considerata azienda strategica in Inghilterra, il Governo britannico non ha fatto obiezioni sull'acquisto da parte degli italiani, ma si è limitato a fare alcune precisazioni riferite ad aspetti del *management* e dello sviluppo industriale. Sto parlando di un sistema Paese che ha gli strumenti per poter fare certe imposizioni.

Allora, anche in Italia dovremo concentrare tutta la volontà politica sul fare sistema. Se si desidera vendere l'AnsaldoBreda, si devono però mantenere in Italia certi aspetti e questo rientra nelle nostre possibilità e

capacità. Noi avanzeremo questa richiesta come industria e certamente il sistema Paese potrà facilitarla o supportarla. È questo il modo con il quale intendo muovermi.

Senatore Passoni, tenga però presente che, nel caso di AnsaldoBreda, l'alternativa è rappresentata dalla chiusura *tout court* dello stabilimento. Non esiste, infatti, la dimensione di mercato né quella economica per poter risanare l'AnsaldoBreda e rimetterla sul mercato mondiale.

In merito alle vicende libiche, mi sono di recente recato con il ministro Frattini in Libia e posso assicurare che i rapporti contrattuali verranno riattivati nel momento in cui nel Paese vi sarà un Governo e le condizioni politiche verranno chiarite. Posso dire che la situazione è molto fluida. Il rapporto dell'Italia con la Libia è assolutamente naturale e quindi, dopo un periodo di difficoltà, la situazione si riprenderà.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegnere Orsi e tutti i suoi collaboratori per aver partecipato a questa audizione e per l'interessante e vivace dibattito al quale hanno dato vita.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,20.

€ 1,00