SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

24° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MARZO 1995

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente CARPI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 6, 11 e *passim*
LARIZZA *(Progr. feder.)* 9
TAMPONI *(PPI)* 13
TAPPARO *(Sin. Dem.)* 4
ZANETTI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* 3, 7, 12

IN 0201

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 16,30.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la svolgimento di interrogazioni. La prima interrogazione è dei senatori Tapparo, Manzi, Larizza e Migone.

TAPPARO, MANZI, LARIZZA, MIGONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero, del lavoro e della previdenza sociale e della difesa.* – Premesso quanto segue:

vi sono oggi forti incertezze sulle attività e partecipazioni italiane ai programmi spaziali internazionali; questo provoca una ripercussione negativa sulle prospettive produttive della Alenia Spazio e, ancor più, pesanti ripercussioni occupazionali che si potrebbero avere nel prossimo futuro per quanto riguarda le attività presenti a Torino, con la possibile espulsione di oltre 500 lavoratori altamente specializzati;

il centro Alenia Spazio di Torino costituisce una dimostrazione della capacità dell'industria italiana nel campo delle tecnologie avanzate; questa presenza è oggi assicurata soltanto dal programma SAX, attualmente in fase di completamento, mentre nuovi programmi scientifici nazionali non sono ancora stati definiti e decisi. Legato ad un accordo tra Agenzia spaziale italiana (ASI) e NASA è il programma MPLM (Mini pressurized logistic module), elemento essenziale nella costruzione e mantenimento della stazione abitata USA. Per la prima volta l'Italia ha la possibilità di interagire con i paesi piu avanzati nel settore spaziale con un prodotto italiano destinato a contribuire a quello che sarà probabilmente il simbolo della cooperazione tecnologica internazionale. Anche in questo caso si rischia di far perdere definitivamente all'Italia la credibilità tra i *partner* spaziali ed in particolare con la NASA. A marzo si definirà in campo europeo lo scenario dei prossimi anni per tutto quanto riguarda le infrastrutture spaziali ed i sistemi di trasporto; la presenza italiana nel programma Columbus (laboratorio europeo agganciato alla stazione USA) deve essere confermata con forza dall'Italia per contrastare, in particolare, le aspirazioni di altri concorrenti europei, che potrebbero definitivamente emarginarci in questo campo;

negli ultimi due anni, invece, la legge finanziaria ha ridotto sensibilmente le risorse per l'ASI. Permanendo questa situazione, l'Alenia rischia di mancare delle risorse e dell'esperienza necessaria, ove il programma MPLM e altri impegni simili vengano riproposti in futuro. Il potenziamento dell'azienda, perseguito e reso possibile dal Piano spaziale nazionale degli anni '80, viene cosi vanificato. Questo patrimonio rilevante di risorse umane, di impianti e tecnologia rischia di essere messo quindi in «liquidazione» per la mancanza di continuità nella con-

duzione dell'ASI e nelle scelte che hanno portato l'industria italiana a misurarsi allo stesso livello delle altre nazioni europee. Una «non decisione» oggi su programmi come MPLM-Columbus-Tethered significa decidere di affondare definitivamente un polo di alta tecnologia, facente parte dell'Alenia Spazio, situato a Torino e con 30 anni di esperienza, così come sta succedendo nel settore aeronautico, che vede lo stabilimento di Torino - che è il maggiore per l'aeronautica per la difesa - in conseguenza della ristrutturazione mondiale del settore, subire un processo di smantellamento del patrimonio tecnologico e lavorativo, in assenza di iniziative di riorientamento e riconversione. L'azienda sta rinunciando progressivamente a mantenere un nucleo forte di capacità e tecnologie che possa costituire la base di una futura ripresa dell'attività in un settore chiave per il paese. Infrastrutture sviluppate in anni recenti, grazie anche a contributi pubblici, vengono abbandonate. I piani dell'azienda delineano sostanzialmente la dismissione dello stabilimento entro il 1997, con parziale trasferimento di attività in altre sedi. Il personale dello stabilimento si è ridotto di oltre un quarto, per effetto del ricorso a varie forme di ammortizzatori sociali, e nessuna misura è stata presa per fermare la perdita del personale più qualificato. La dispersione di risorse rischia quindi di assumere un andamento irreversibile,

alla luce di tutto quanto sopra rilevato e considerato, gli interpellanti chiedono pertanto di sapere quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per risolvere questo stato grave di crisi di un cardine di primaria importanza strategica del sistema produttivo nazionale.

(3-00498)

ZANETTI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Signor Presidente, non è la prima volta che mi trovo ad intervenire su una materia di questo genere, tuttora in evoluzione.

L'interrogazione dei senatori Tapparo ed altri riguarda l'Alenia Spazio e in primo luogo, la grave situazione finanziaria della Agenzia spaziale italiana, che peraltro era già posta in evidenza dalla lettera del 3 novembre 1994 del presidente *pro tempore* professor Fiocchi il quale, dopo aver parlato degli «oneri più o meno latenti e di rilevante impegno ... portati avanti dalle industrie ... anche in assenza di impegni contrattuali e finanziari formali dell'ASI», giungeva a prospettare la «ripianificazione della situazione debitoria dell'ASI ... contestuale ad una sostanziale revisione dei tassi orari applicati dall'industria nazionale».

Di fatto ci si trovava di fronte a una situazione finanziaria, che si potrebbe definire illegittima, che aveva portato alle reiterate critiche della Corte dei conti e che si è purtroppo conclusa con il rinvio a giudizio, da parte della Procura della Repubblica di Roma, dei vertici dell'ASI nello scorso febbraio.

Davanti al Parlamento giace il disegno di legge di commissariamento dell'ASI (atto Camera 1695) che dovrebbe consentire di ricondurre a una gestione ortodossa l'attività dell'Agenzia, rapportandone gli impegni alle disponibilità finanziarie del paese. Già il 3 agosto 1993 il Ministro *pro tempore* della ricerca affermò in sede CIPI la necessità di ricondurre entro limiti accettabili gli eccessivi impegni assunti senza

una valida pianificazione finanziaria e con discutibili analisi di costo in sede internazionale e per ultimo nella Conferenza di Granada.

Ora, qui siamo di fronte a una situazione certamente critica che si coniuga con una situazione parimenti critica che sta interessando il ramo di azienda Alenia, che evidentemente è in una situazione diversa rispetto a questa. Ma rispetto alla seconda, si potrebbe dire che siamo sì in presenza di crisi, però non di tipo strutturale, che può trovare delle linee lungo le quali avviare un ripensamento ed anche una soluzione dei problemi che riguardano l'Alenia Spazio. La società dipende infatti dalle quote dei programmi internazionali di ricerca in campo spaziale che vengono assegnati ai *partners* italiani da parte dell'Agenzia spaziale europea. È noto come rispetto a taluni programmi di grande rilevanza, tanto tecnologica quanto economica, la società non abbia ancora ottenuto l'autorizzazione a procedere proprio a seguito del blocco operativo nel quale si trova l'ASI. A questo riguardo bisogna anche dire che i documenti contabili e di bilancio per il 1995 ed il 1996 prevedono una riduzione degli stanziamenti disposti a favore dell'ASI, in particolare 50 miliardi in meno per il 1995 e 200 per il 1996.

In questa ottica il Ministero dell'industria può impegnarsi a seguire con attenzione l'evolversi della situazione relativa al disegno di legge recante «Disposizioni urgenti per il risanamento dell'ASI», anche al fine di riaffermare il ruolo del Ministero dell'industria negli organismi ivi previsti. Per alcuni, la Commissione è chiamata a determinare la quota di finanziamento annuale dell'ASI, eventualmente anche studiando la possibilità di un ripensamento relativo alla stessa sede (si faceva l'ipotesi di un eventuale spostamento a Torino della sede dell'ASI, che potrebbe essere esaminato anche in questa Commissione, anche se di per sè non è certamente un elemento che possa sbloccare una situazione che per molti aspetti appare bloccata). Comunque la tutela delle effettive capacità dell'industria italiana di settore, che la legge n. 136 del 30 maggio 1988 sottrae al Ministero dell'industria, postula un attento riesame degli impegni assunti, per i quali si conferma sin da ora la totale disponibilità di questa Amministrazione: impegni tendenti a concentrare le risorse disponibili (850 miliardi di stanziamenti diretti del capitolo 7504) su pochi programmi con effettive e realistiche ricadute per il sistema Italia. Anche nell'ambito dell'ASI sembra infatti opportuno che le stesse attività di ricerca, anzichè procedere lungo una linea di dispersione delle risorse su una molteplicità di progetti, tendano a concentrarsi – non essendo moltissime – verso quei progetti in rapporto ai quali si possono prevedere più efficaci e più importanti ricadute per il sistema produttivo italiano. Questa, se vogliamo, è una linea di indirizzo che tocca l'ASI, ma tocca un po' tutta la ricerca scientifica e applicata nel nostro paese.

Sul punto particolare dell'Alenia, devo dire che si tratta, come dicevo, di una realtà tuttora abbastanza fluida per molti aspetti. Ritengo che, dopo aver approfondito alcuni punti, potrò essere in grado tra qualche tempo di dare ulteriori informazioni e di riprendere, se richiesto, l'argomento.

TAPPARO. Ringrazio il sottosegretario Zanetti per la sua risposta. Ovviamente permangono le preoccupazioni che hanno determinato la presentazione della successiva interrogazione n. 3-00499, il cui primo

firmatario è il senatore Manzi ma che anch'io ho sottoscritto, sempre per quanto riguarda la situazione dell'Alenia, ma con specifico riguardo non al settore spazio, bensì a quello avio. D'altra parte ritengo che su questo si esprimerà più compiutamente il collega Larizza.

Ormai siamo costretti a «inseguire» questa vicenda, comprendendo che c'è il rischio di una dispersione, di un depauperamento di quella dimensione che costituisce massa critica della capacità di ricerca, della capacità progettuale e del *know-how* esistenti oggi nell'Alenia Spazio; a questo proposito va chiarito il rapporto dell'azienda con i progetti che, per quanto riguarda il settore spaziale, rischia di essere profondamente menomato.

Volevo sottolineare che in questo quadro paiono completamente assenti gli elementi di politica industriale per il settore dell'avio. Emerge con chiarezza che più che sulle strategie produttive ci si indirizza verso attività produttive di un certo respiro.

È apparso nelle bacheche dello stabilimento di Torino corso Marche – non negato come valore, anche se non confermato come posizione ufficiale della direzione Alenia – il quadro, in sostanza, dei trasferimenti delle produzioni. Sembrerebbe il risultato di una politica di riempimento degli stabilimenti costruiti nella logica di spostare da una parte all'altra del paese le varie attività produttive, più che per farne nascere nuovi spazi produttivi. Predisponendo un ideale conto economico consolidato, gli ammortizzatori sociali che si mettono in movimento, la dispersione delle capacità produttive e la loro ricostruzione comportano in effetti costi elevatissimi. Manca da sempre un uso finalizzato della domanda pubblica. Anche per il settore spazio, signor Sottosegretario, pare che si subisca eccessivamente il peso degli interessi che si muovono attorno al settore delle telecomunicazioni a causa del tipo di approccio alle priorità del settore e delle particolari attenzioni che vengono ad esse riconosciute: la dimensione dell'ambito di azione che offre il settore spazio è molto significativa e va al di là della centralità che pare assumere il settore delle telecomunicazioni.

Occorre quindi intervenire con urgenza, e accetto di buon grado la disponibilità mostrata al riguardo dal Sottosegretario perchè i tempi sono estremamente stretti e bisogna evitare di correre il rischio di disperdere quella massa critica essenziale di *know-how* che esiste in questo momento.

Per quanto riguarda l'ASI, il suo blocco operativo è tremendo per le conseguenze che determina in Alenia Spazio. La riduzione dei finanziamenti può essere accettata nel quadro generale delle difficoltà di bilancio delle imprese, ma occorre anche pensare a una possibile graduazione delle priorità; per questo sostengo la necessità di mostrare una coraggiosa politica industriale e di ricerca, che sappia far emergere appunto delle priorità. Sinora abbiamo assistito ad un'ASI che opera a trecentosessanta gradi; mi fa piacere che il Sottosegretario avanzi l'indicazione di concentrare gli interventi, in modo da favorirne la ricaduta più proficua per gli interessi strategici dell'Italia, ma per questo bisognerebbe, anche sul piano formale, dividere i programmi nazionali dal rapporto che l'Agenzia ha con l'ESA (Agenzia spaziale europea).

Anche per quanto riguarda l'ESA, vorrei sottolineare un aspetto curioso: il nostro paese è il terzo finanziatore di questo fondamentale or-

ganismo europeo per la politica dello spazio, ma è in coda per gli effetti benefici, per la ricaduta produttiva, per la capacità di realizzare sinergie con il nostro sistema di ricerca e con il nostro sistema produttivo. Pare che la nostra rappresentanza in ESA sia meno capace, se non proprio di fare del «lobbismo nazionale», certamente di mostrare la dovuta attenzione al nostro paese. Nell'avionica civile e militare si vorrebbero vedere maggiori capacità nel modo di operare per il paese, con un migliore uso della domanda pubblica finalizzata.

Ringrazio quindi il Sottosegretario per la risposta ma, ripeto, qui il tempo non è neutrale; si deve operare immediatamente ed in modo sostanziale e le risposte devono avere riscontri immediati, proprio perchè si rischia di veder disperdere posizioni consolidate che poi è difficile ricostruire o la cui ricostruzione potrebbe comportare costi notevoli e insostenibili.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Manzi, Tapparo, Larizza e Migone.

MANZI, TAPPARO, LARIZZA, MIGONE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'industria. del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero, del lavoro e della previdenza sociale e della difesa.* – Premesso:

che nell'aprile del 1993 l'Alenia di Torino chiedeva ai sindacati di sottoscrivere un contratto di solidarietà che prevedeva 730 esuberi nell'area torinese di dipendenti dell'Alenia come condizione indispensabile per consentire la ristrutturazione e il risanamento dell'azienda;

che a meno di due anni si torna a parlare di un nuovo indispensabile taglio degli organici, mentre si legge sul «Sole-24 Ore» di giovedì 26 gennaio 1995 una dichiarazione del presidente del consorzio europeo Airbus signor Jean Pierson, che dice: «se i dirigenti di Alenia-Finmeccanica vogliono entrare nel capitale della Mc Donnel Douglas facciano pure. È una loro opinione ed io la rispetto. Per me non è un problema, soprattutto se la Douglas continua a vendere così pochi aerei come oggi. Noi invece ad Alenia potremmo offrire molto»;

che mentre l'Alenia-Finmeccanica riceve una simile offerta di collaborazione dal consorzio europeo Airbus composto da Inghilterra, Francia, Spagna e Germania per una partecipazione al progetto del nuovo velivolo da trasporto militare FLA e per nuovi vettori civili e commerciali, tra cui la progettazione di un nuovo velivolo di circa 800 posti per il quale la Airbus Industries prevede un mercato di almeno 1.000 macchine, le scelte dell'azienda ricadono su acquisizioni di alcune lavorazioni in qualità di semplice fornitore, pur di poter acquisire una quota azionaria dell'americana Mc Donnel Douglas (oggi al terzo posto come gruppo mondiale per le quote di mercato, alle spalle di Airbus ma soprattutto a quanto si dice senza interessanti prospettive per il futuro), con la conseguenza per l'Alenia di avere sempre meno autonomia sul mercato e di rischiare di dover disperdere quel bagaglio tecnologico che è stato accumulato dalle maestranze in tanti anni di lavoro,

gli interpellanti chiedono di sapere se non si ritenga:

1) di verificare come stiano realmente le cose e rispondere agli interrogativi delle maestranze che si chiedono perchè l'Alenia avrebbe re-

spinto le offerte di Airbus che attualmente possiede una quota di mercato internazionale nel campo aeronautico pari al 19 per cento, che conta di poter assicurarsi entro il 2015 almeno il 40 per cento di un mercato valutato in 1.000 miliardi di dollari (dati di Air Press, ottobre 1994); in queste condizioni ci si chiede perchè l'Alenia dovrebbe scegliere il concorrente americano e intanto tornare a riproporre nuovi licenziamenti;

2) di esaminare la possibilità di dotare la protezione civile del nostro paese di un parco velivoli antincendio sufficiente a fronteggiare le emergenze incendi che ogni anno devastano il nostro territorio, utilizzando le potenzialità dell'Alenia che con poche modifiche all'attuale G222 (velivolo da trasporto militare) sarebbe in grado di sopperire alla domanda.

Alla luce di quanto sopra rilevato gli interpellanti chiedono di conoscere il parere del Governo su queste notizie e quali iniziative intenda urgentemente assumere per risolvere questo stato di grave crisi di un cardine di primaria importanza strategica nel sistema produttivo nazionale.

(3-00499)

ZANETTI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Vorrei premettere che ho fornito la risposta alla interrogazione n. 3-00498 accentuando le problematiche inerenti all'Alenia Spazio, mentre nella risposta a questa seconda interrogazione ho centrato l'attenzione sull'Alenia ramo d'azienda. È chiaro che l'intersezione fra i due argomenti emerge di continuo, ma in effetti ho scorporato da alcuni elementi che mi sono stati forniti d'ufficio la componente spazio che, ripeto, ho già affrontato nella precedente risposta, mentre in questa sede mi intratterrò soprattutto sulla seconda questione.

L'interrogazione in oggetto pone una serie di problemi e di quesiti, prendendo spunto in sostanza dai mancati accordi emersi in questi ultimi tempi tra Alenia e possibili *partners* di natura internazionale.

Per quanto concerne le eventuali offerte menzionate nel testo dell'interrogazione, l'IRI informa che non ha avuto nessuna offerta concreta, ma che ci sono stati solo dei contatti informali. È importante ricordare che già dal 1982 le autorità italiane aprirono dei colloqui con il competente dicastero francese per appurare le concrete possibilità di accedere al consorzio Airbus. All'epoca le trattative non ebbero esito positivo sia perchè l'Airbus - vincolata da rigidissime privative industriali sui vari componenti dell'aeromobile (ala, tronco di fusoliera, avionica, impennaggi di coda) - non offriva all'Italia un blocco omogeneo, sia perchè il Presidente *pro tempore* dell'IRI vanificò ogni possibilità di trattativa decidendo l'introduzione nella flotta Alitalia degli aeromobili Mc Donnel Douglas MD 80, diretti concorrenti dell'Airbus. Per il programma del *future large aircraft* (FLA), destinato a sostituire i C 130 ed i C 160 delle aeronautiche militari europee, gli accordi intergovernativi assegnavano al nostro paese il ruolo guida. Il signor Pierson, responsabile dell'Airbus, dichiara invece che il *future large aircraft* dovrà essere realizzato, per bilanciare la forte contrazione degli ordini civili, negli stabilimenti di Tolosa e Amburgo dell'Airbus.

L'accordo con la Mc Donnel Douglas, avallato durante il governo Ciampi dal decreto del ministro Barucci del 15 aprile 1994, sul quale - a livello tecnico - il Ministero dell'industria aveva manifestato motivate perplessità, non ha avuto seguito, così come ha anche confermato recentemente la stampa nazionale.

Infine, per quanto riguarda la lotta agli incendi, si fa presente che il G 222 per le sue caratteristiche non può assicurare le rese operative di aerei anfibi che possano rifornirsi direttamente ammarando sugli spazi d'acqua più prossimi all'area dell'incendio. Tuttavia il Ministero dell'industria, nell'intento di favorire l'utilizzo del G 222, ha a suo tempo finanziato con la legge n. 46 del 1982 lo sviluppo dei moduli antincendio, da utilizzare proprio per rendere più conveniente l'impiego di tale velivolo.

Al di là di queste osservazioni, che toccano i vari punti dell'interrogazione, mi permetterei di aggiungere qualche considerazione di carattere più generale, con particolare riguardo allo spazio che può essere riservato alle istituzioni per intervenire in questo contesto. Da esami condotti con attenzione sembra che lo spazio di intervento esista, ma sia tutto sommato limitato. Gli strumenti finanziari definibili da atti normativi relativi al settore devono in ogni caso riguardare programmi sostenuti dalle risorse che concretamente possono essere rese disponibili. Si devono ricordare in questo contesto i fondi disposti con la legge 24 dicembre 1985, n. 808. La legge è rimasta senza copertura dopo un anno e mezzo ed è stata rifinanziata nel corso del 1994. Mi risulta che con questa legge sono stati resi disponibili fondi per 3.250 miliardi su un arco decennale. Di tali stanziamenti, 2.750 miliardi sono in attesa di essere impegnati su progetti specifici. Le indagini espletate hanno messo in luce che, in relazione a tale ammontare, vi sono sia vecchi progetti per 1.175 miliardi (di cui 575 riguardano l'Alenia), sia nuovi progetti per circa 4.000 miliardi (di cui 1.100 riguardano l'Alenia). Ne risulta un ammontare di circa 5.000 miliardi, molti più dei 2.750; quindi una prima chiara esigenza, a questo riguardo, è quella del rifinanziamento della legge per poter far fronte a questi progetti, in relazione ai quali è necessario attualmente compilare una graduatoria. La graduatoria può essere fatta dal Comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica (che però attualmente è bloccato perchè non è stata ancora fatta la nomina di alcuni suoi membri) che dipende dal Ministero della ricerca scientifica. In questo senso ho già attivato sia il Sottosegretario competente del Ministero sia il Ministro dell'industria, affinchè venga rimosso questo momentaneo impedimento ed il Comitato possa funzionare e quindi possa muoversi in questa direzione.

L'impegno che deve assumersi è di assicurare il ripristino in tempi brevissimi dell'operosità di questo Comitato, fermo restando che quanto si è detto anche a livello di Alenia Spazio è destinato a interagire evidentemente con quanto è possibile effettuare in relazione alla situazione del ramo d'azienda di cui stiamo parlando in questa sede. Il Ministero si è attivato in proposito, prendendo contatti con la dirigenza e cercando di comprendere quali sono le linee lungo le quali si sta annunciando la ristrutturazione. Parlo per impressione personale, ma mi pare che si tenda ad avere una concentrazione ingegneristica nell'area torinese ed una concentrazione operativa nell'area meridionale, in particolare nei

due stabilimenti Nola-1 e Nola-2, il che comporterebbe praticamente lo svuotamento dello stabilimento torinese di corso Marche.

Vorrei fare infine un beve commento. Sotteso alla questione c'è indubbiamente un problema di politica industriale e un rovesciamento di logiche: mi sembra che si sia operato pensando ad edificare stabilimenti per considerare poi come riempirli, anzichè ideare gli stabilimenti in funzione delle politiche industriali e strategiche che devono essere seguite.

Le problematiche dell'Alenia, inoltre, sono dovute anche alla connessione interministeriale, perchè chiamano in causa almeno il Ministro della difesa e quello dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, ma credo anche quello degli affari esteri. La sintesi delle questioni da affrontare può avvenire solo a livello di Presidenza del Consiglio, laddove può essere proficuamente effettuata l'integrazione di queste problematiche.

LARIZZA. Signor Presidente, anch'io ringrazio il sottosegretario Zanetti perchè, a differenza di quanto è avvenuto fino adesso, almeno qualche risposta più precisa ce l'ha fornita, anche se queste risposte non cancellano le nostre preoccupazioni, anzi le confermano.

Voglio limitarmi a fare qualche considerazione, perchè per quanto riguarda l'Alenia Spazio è già stato detto dal collega Tapparo che la situazione è meno drammatica di quella del settore aeronautico; va però tenuto presente, per quanto riguarda l'area torinese, che Alenia Spazio e Alenia Aeronautica stanno nello stesso stabilimento di corso Marche, ed è difficile pensare che la chiusura del settore aeronautico possa lasciare immutata la collocazione dell'Alenia Spazio. Comunque, pur essendo meno drammatica, la situazione per l'Alenia Spazio è molto seria perchè i programmi di produzione esistenti vanno ad esaurimento e quello più importante non è finanziato: mi riferisco all'accordo fatto con la NASA. Se questo accordo non sarà rispettato, ritarderà i programmi della NASA stessa. A parte le conseguenze produttive, c'è un problema di credibilità internazionale del nostro paese, perchè prendere degli impegni di questo tipo e non riuscire a mantenerli significa che difficilmente saremo *partners* di altre produzioni analoghe che riguardano non il lavoro di qualche mese, ma il lavoro di anni. Quindi io inviterei il Governo a tenere conto di questa situazione e, se possibile, a intervenire con un adeguato finanziamento.

Vorrei ricordare che in questa Commissione abbiamo approvato con una rapidità straordinaria il provvedimento, che ora è in discussione alla Camera, per il riassetto dell'ASI. Anche noi sappiamo che l'ASI vive un momento difficile, però bisogna capire se si intende riorganizzarla e rifinanziarla, togliendo di mezzo tutte le difficoltà che vi sono state fino adesso, oppure se si tratta di un inizio di smantellamento dell'ASI stessa. Credo che qualcuno ci dovrà dare una risposta perchè non vorrei che, fatta la legge nella quale non c'è finanziamento, l'ASI non avesse i mezzi di sostentamento per il futuro.

Per quanto riguarda l'Alenia di Torino, oggetto della nostra interrogazione, vorrei rilevare che c'è un problema concernente il settore militare. In questa sede vorrei fare semplicemente due riferimenti. In primo luogo, sicuramente incide nella crisi di questo settore il taglio della

spesa per la difesa, che è sostanzioso. In secondo luogo, non è ancora chiaro se si intende operare per avere una certa autonomia produttiva in questo settore in un rapporto con i *partners* europei, oppure se c'è qualcuno che pensa di risolvere le esigenze militari rivolgendosi direttamente oltre Atlantico, cioè facendo una scelta di acquisto piuttosto che di produzione. Non so se corrisponde al vero la notizia che c'è una trattativa che dura da tempo tra i Ministeri della difesa dei paesi dell'Unione europea per una ripartizione delle produzioni a livello europeo. Se così fosse, bisognerebbe capire che consistenza ha e quale ricaduta dal punto di vista produttivo può avere per il nostro paese. È un punto su cui non ho informazioni, ma mi dicono che vi è un dibattito in corso.

Per quanto riguarda le questioni della produzione civile, mi sembra che le scelte fatte in questi anni, almeno alla luce dei risultati, siano state poco lungimiranti.

Nel corso dell'indagine conoscitiva sulle privatizzazioni, abbiamo svolto qui delle audizioni e ci sono state date delle risposte abbastanza simili per quanto riguarda gli impegni internazionali di cui ci ha parlato il Sottosegretario. Devo dire che non so quale sia la verità, a questo punto, rispetto ai rapporti con i *partners* europei. Si è fatto un accordo con la Mc Donnel Douglas, ma mi pare che i risultati non ci siano stati, tant'è vero che l'accordo in questi giorni è stato praticamente cancellato e noi siamo rimasti tagliati fuori da ogni prospettiva. Quindi qualche scelta sbagliata c'è pure stata.

Devo anche rilevare in questa sede un altro aspetto. Mentre per l'Alenia Spazio le risposte sono state articolate, ad una precisa domanda che io ho fatto per quanto riguarda la sorte dello stabilimento di Torino - domanda che teneva conto della decisione di chiudere lo stabilimento di corso Marche - non è stata data una risposta soddisfacente. Vi sono però delle voci che provengono dall'interno dello stabilimento, da persone che hanno compiti di direzione e di coordinamento della progettazione. Quindi mi pare chiaro che si sta andando in quella direzione; credo peraltro che nella giornata di ieri sia stata già comunicata ufficialmente la chiusura dello stabilimento di corso Marche. Se il risultato sarà che il settore della progettazione rimane a Torino e quello della produzione viene trasferito a Nola, vorrei ricordare che, in base ad un principio di riorganizzazione produttiva di tutti i settori - e non capisco perchè dovrebbe fare eccezione un comparto per l'alta tecnologia - la tendenza è quella di integrare la progettazione con la produzione, perchè prima della produzione si fa spesso anche sperimentazione produttiva.

Se queste cose sono a nostra conoscenza, cioè a conoscenza di soggetti che non appartengono al settore, vorrei sapere con quale logica industriale si decide di separare la progettazione dalla produzione. È vero che le nuove tecnologie consentono collegamenti, ma ritengo che con questa scelta si determini uno spreco di esperienze tecnologiche e di energie professionali che non sarà facile riprodurre nel giro di poco tempo, nè a Nola nè da altre parti. Emerge quindi un disimpegno del nostro paese nel settore della ricerca scientifica ed applicata per l'alta tecnologia; e non capisco quale potrà essere il futuro di un paese che pensa di giocarsi tutto sulla concorrenza nei prodotti tradizionali.

Vorrei aggiungere, riferendomi alla realtà torinese, che il futuro della città non potrà più essere basato esclusivamente sul settore dell'auto, che pure è importante e che rimarrà importantissimo anche per il futuro. È notizia di questa mattina che la Fiat farà ingenti investimenti, ma in Argentina, perchè il tipo di produzione che le interessa si realizza meglio in altri paesi che in Italia, anche se una parte rimarrà comunque nel nostro paese. Penso con una certa preoccupazione al futuro complessivo del paese e, se mi consentite, anche di una città come Torino (che sicuramente in questo settore ha già dato molto). Ritengo che sarebbe veramente un danno di portata nazionale se dovesse venir meno l'esperienza accumulata nei settori della produzione e della ricerca che vi è a Torino nell'Alenia Spazio e Aeronautica: e non penso che si possa risolvere il problema con un semplice trasferimento logistico.

PRESIDENTE. *Segue un'interrogazione del senatore Tamponi.*

TAMPONI. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro e al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del commercio con l'estero.* - Premesso:

che si sta avviando il completamento del programma di dismissioni patrimoniali avviato alcuni anni addietro riguardante comparti strategici dell'economia italiana (dopo quella dell'Alfa-Romeo, di alcune banche di interesse nazionale dell'INA, eccetera);

che tali privatizzazioni, come si evince dall'ultimo documento di programmazione economica e finanziaria, hanno l'obiettivo primario di migliorare l'efficienza complessiva del sistema economico e di aumentare la credibilità per l'azione di Governo con significative ricadute di credibilità del nostro paese nel consesso internazionale;

che i ricavi di tali dismissioni sono da considerarsi entrate straordinarie in quanto società possedute direttamente dallo Stato o da enti come l'IRI, l'ENI, l'Enel;

che queste entrate devono essere portate direttamente a riduzione dell'indebitamento che in Italia è oggi doppio rispetto alla graduale percentuale sul prodotto interno lordo indicata dagli accordi di Maastricht;

che centinaia di migliaia di miliardi quale valore complessivo delle dismissioni da effettuare prossimamente possono rappresentare un contributo notevole a ridurre significativamente il debito pubblico italiano e a far acquisire alla finanza pubblica una credibilità internazionale con una positiva ricaduta sull'andamento dei tassi d'interesse;

che tale processo di dismissioni deve essere indirizzato al massimo rigore e alla massima trasparenza proprio perchè non può permettersi nessuno sconto sull'effettivo valore delle dismissioni nè possono minimamente emergere sospetti sul reale valore delle dismissioni attuali e di quelle *in itinere*;

in relazione all'annunciata vendita da parte dell'IRI dell'ILVA - Laminati Piani (ILP) di Taranto al gruppo industriale Riva,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero che la ILP venga realmente venduta;

quale sia il prezzo e con quali garanzie per il saldo del prezzo,

se risponda a verità:

che nel prezzo complessivo riportato dalla stampa nazionale siano ricompresi gli utili netti previsti per l'esercizio 1994 ammontanti all'incirca a 700 miliardi;

che la previsione dell'utile del 1995 si stimi pari a circa 1.000 miliardi, ovvero circa il 50 per cento del prezzo concordato con il gruppo Riva;

che non siano state sufficientemente ricercate ulteriori migliori soluzioni rispetto alla trattativa con il gruppo Riva;

che il prezzo concordato verrà saldato sostanzialmente accrescendo l'indebitamento della acquisenda ILP con relativi gravi rischi imprenditoriali ed occupazionali;

che il gruppo industriale Riva abbia intenzione di fondersi con la acquisenda ILP apportandole in dote oltre 1.000 miliardi di ulteriori debiti;

che al termine della predetta operazione la futura società Riva-ILP avrà pertanto un debito diretto con le banche di oltre 2.500 miliardi ed un debito derivante dall'emissione obbligazionaria necessaria a finanziare l'acquisto complessivo di almeno altri 1.500 miliardi; lo scrivente si chiede come potrà la futura azienda prospettare un tranquillo futuro occupazionale essendo gravata in partenza da oltre 600 miliardi l'anno di oneri finanziari;

che il sindacato non sia stato sufficientemente informato del piano industriale del gruppo acquirente e della reale composizione della eventuale cordata retrostante il gruppo Riva;

che le società incaricate di valutare l'azienda abbiano fornito pareri estremamente discordanti e che non sia stato pubblicato *a priori* il valore richiesto dall'IRI in sufficiente trasparenza.

(3-00509)

ZANETTI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* L'IRI Spa informa che ha deliberato con l'assemblea degli azionisti, in data 14 marzo 1995, di accettare l'offerta presentata dalla Fire finanziaria, società del gruppo Riva, per l'acquisto del 100 per cento del capitale della società ILVA-Laminati piani (ILP). L'acquisizione avverrà per il tramite della società RILP, appositamente costituita.

Come è noto, la cessione è avvenuta in ottemperanza alle indicazioni già contenute nel piano di riordino sulle partecipazioni dello Stato e riproposte in varie deliberazioni dei passati Governi, nonchè previste dagli impegni con la Commissione dell'Unione europea nell'ambito dell'accordo Van Miert-Andreatta per il rientro dell'indebitamento dell'IRI. In particolare, nel cosiddetto libro verde, si prospettava il «disimpegno dello Stato dal settore siderurgico».

Il prezzo di cessione della ILP è stato stabilito in circa 2.500 miliardi di lire, corrispondenti ad una valutazione complessiva della società di circa 4.000 miliardi di lire, tenuto conto dei debiti che verranno assunti dal gruppo acquirente. Il prezzo di cessione si posiziona nella parte alta degli intervalli indicati nelle valutazioni effettuate da Pasfin Servizi finanziari e Samuel Montagu. Il trasfe-

rimento dei titoli avverrà a seguito del benestare delle competenti autorità comunitarie.

Nella procedura di vendita l'IRI si è avvalso della assistenza dell'IMI e dello studio legale Grimaldi e associati-Clifford Chance. La procedura per la vendita della ILVA-Laminati piani era stata avviata con la pubblicazione, in data 14 dicembre 1993, di un avviso finalizzato a sollecitare manifestazioni di interesse per l'acquisto dell'intero capitale della società. La procedura, articolata in diverse fasi successive, si è conclusa il 13 maggio 1994 con la presentazione delle offerte vincolanti da parte dei potenziali interessati all'acquisto.

Il consiglio di amministrazione dell'IRI – in relazione all'esito insoddisfacente delle fasi precedenti – ha deciso, nella seduta del 24 maggio 1994, di interrompere la procedura competitiva per passare a trattativa privata. A conclusione dei contratti avviati, congiuntamente all'IMI, con tutti i soggetti potenzialmente interessati all'acquisto, il consiglio di amministrazione dell'IRI, nella seduta del 10 gennaio ultimo scorso, ha deciso di avviare una fase di trattativa esclusiva con il gruppo Riva, che ha portato alla delibera assunta in data 14 marzo 1995 dall'assemblea degli azionisti dell'IRI.

Con l'operazione ILP, l'IRI conferma che sta proseguendo con decisione e trasparenza sulla strada delle privatizzazioni indicata dal Governo, contribuendo in modo significativo al riequilibrio finanziario dell'istituto e – come già fatto nelle precedenti privatizzazioni – conciliando i diversi interessi in campo, primi fra tutti quelli dei dipendenti dell'azienda ceduta. La vendita dell'ILP al gruppo Riva da parte dell'IRI contribuisce inoltre al disegno di una nuova geografia dell'economia nazionale, in cui le privatizzazioni sono lo strumento per favorire la formazione di nuove e più ampie realtà imprenditoriali italiane.

L'acquirente si è impegnato ad assicurare la continuità produttiva e la valorizzazione industriale e finanziaria del gruppo ILP. Il gruppo Riva si è altresì impegnato a mantenere per tre anni, direttamente o indirettamente, il controllo della ILP.

Dispongo anche di alcuni dati che riguardano il preconsuntivo e il *budget* del 1994 relativi alla società in questione. Il valore della produzione è valutato nel *budget* in 7.965 miliardi, ma il preconsuntivo rivela che si è andati molto oltre, per un valore di 8.991 miliardi. Il margine operativo lordo, a livello di preconsuntivo, è di 1.155 miliardi, con un risultato netto intorno ai 700 miliardi. Sempre in preconsuntivo, l'autofinanziamento presenta un valore di 940 miliardi e gli investimenti sono pari a 408 miliardi. La produzione di acciaio è di 8.461.000 tonnellate, con 7.673.000 tonnellate di prodotti laminati a caldo e 7.470.000 tonnellate di spedizione di prodotti finiti. Il costo industriale del *coil* è di 360,5 lire al chilogrammo, un po' inferiore a quello previsto nel *budget*.

Si chiedevano notizie intorno ai debiti. La quantità di debiti finanziari netti era di 2.277 miliardi a *budget*, mentre a preconsuntivo abbiamo un valore di 1.409 miliardi; mezzi propri per 1.764 miliardi a *budget* e per 2.235 miliardi a preconsuntivo. Siamo in presenza, insomma, di una situazione sostanzialmente sana.

TAMPONI. Ringrazio il Sottosegretario e il Presidente della Commissione per aver voluto mettere in tempi brevissimi questa mia interro-

gazione all'ordine del giorno della Commissione: tempi brevissimi, però non sufficienti a bloccare una procedura che l'IRI ha portato quasi a compimento, avendo ratificato in assemblea la proposta di cessione.

Non so se siamo ancora in tempo per intervenire presso il Ministro del tesoro affinchè blocchi questa acquisizione, perchè proprio da quanto ha poc'anzi affermato il Sottosegretario si evince che era vero quanto comunicavo nella mia interrogazione: i riferimenti al margine operativo lordo e al risultato netto coincidono con quelli che ho indicato. A preconsuntivo si tratta di 700 miliardi di risultato netto, a fronte di 1.155 miliardi di margine operativo lordo. Sarebbe opportuno valutare la prospettiva di credibilità di questa azienda per il 1995. Da dati in mio possesso tale prospettiva può essere quantificata in circa 500 miliardi di utile per il 1995 e circa 1.000 miliardi di utile per il 1996. La congiuntura della lira probabilmente non potrà che indirizzare verso l'alto queste previsioni, perchè uno dei mercati di sbocco della produzione dell'ILVA è, nell'ultimo periodo, quello tedesco.

Quindi la domanda che facevo è assolutamente pertinente: ci si chiede quanto venga a costare alla fine alla Riva l'acquisto di questa società. Di fatto la Riva per l'acquisto non spende quasi niente perchè si autofinanzia con gli utili che derivano dalla stessa ILP.

Avrei voluto che il Governo rispondesse anche su una «pulitura» che è stata fatta nel corso di questi ultimi anni dell'esposizione del'ILP, dicesse cioè se corrisponde al vero che si sono azzerate o quasi le posizioni espositive verso tanti circuiti di credito, lasciando appunto solo circa 1.500 miliardi di indebitamento con il sistema. Avrei voluto anche conoscere quali sono state le modalità di valutazione della società usate dalle due o tre società all'uopo incaricate, perchè anche questi sono elementi che avrebbero dovuto essere portati a nostra conoscenza.

In sostanza, credo che il Parlamento di fronte a un processo di privatizzazione, certamente da accelerare ulteriormente, abbia il dovere prima di tutto di conoscere con certezza quali siano i criteri di valutazione di questo patrimonio dello Stato (perchè l'IRI è un patrimonio dello Stato) e se le iniziative prese dall'IRI, come quella di andare di fatto alla trattativa privata e di rinunciare ad una procedura competitiva, possano essere viste in un quadro di trasparenza che deve essere posto in primo piano in un'operazione di questo tipo. Mi chiedo che cosa succederà quando andremo a privatizzare l'Enel o l'ENI, come questo Governo sta per fare. Mi chiedo anche se non sia il caso che il Governo ci fornisca maggiori elementi conoscitivi sulle metodologie utilizzate per valutare società di questa portata e per valutare la convenienza economica.

Io non posso che dichiararmi insoddisfatto di quanto detto dal Sottosegretario, che probabilmente non ha colpe per essersi limitato a leggere una memoria mandatagli dall'IRI, quindi non fatta attraverso uno studio conoscitivo e di approfondimento da parte del Ministero. Egli si è semplicemente limitato a prendere per buoni i dati comunicati dall'IRI. Ma la questione suscita in me delle preoccupazioni; pertanto chiederei al Sottosegretario di farsi interprete presso il Governo della richiesta di sospendere comunque la conclusione di questa operazione tra l'IRI e la Riva, visto che siamo ancora nella fase in cui l'assemblea ha dato un *placet* per l'operazione, non si è concluso l'*iter* con la firma di tutti i do-

cumenti e di tutti i contratti. Ritengo che abbiamo il dovere di esaminare meglio la questione poichè i dati che ci ha fornito il Sottosegretario a mio avviso fanno aumentare le perplessità e le preoccupazioni che ho inteso portare all'attenzione di questa Commissione.

In particolare chiederei che il Governo ci facesse conoscere le metodologie di valutazione della società utilizzate dalle società di controllo e di revisione, ci dicesse chi sono i soci di queste società, in particolare della Grimaldi e della società che opera a Londra. Vorrei sapere se corrisponde al vero che quest'ultima società recentemente ha avuto delle vicissitudini, che si sta riducendo ad un ufficio con pochi funzionari e non dà più le garanzie che dava fino a qualche anno fa per questo tipo di operazioni. In sostanza, ritengo che su questa situazione si debba fare chiarezza.

Mi auguro che i dubbi che ho avanzato siano assolutamente privi di fondamento, ma per accertarlo è necessario un supplemento di istruttoria. È una questione delicata, si tratta di soldi pubblici. Abbiamo un disavanzo che è drammatico per il paese, e facciamo affidamento sul regime delle privatizzazioni per ridurre il nostro debito pubblico, non solo per ristrutturare l'industria privata e pubblica. Da parte dell'IRI, che è ancora una società dello Stato, dobbiamo avere non delle risposte di questo tipo, ma esaurienti e che fughino tutti i dubbi. Chiedo quindi al Governo di comunicarci, a seguito di un'indagine suppletiva, dei dati più precisi e più chiari sulle tematiche oggetto della mia interrogazione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE