

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

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

(Industria, commercio, turismo)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SUL PROCESSO DI PRIVATIZZAZIONE DELLE IMPRESE PUBBLICHE E A PARTECIPAZIONE STATALE

10<sup>o</sup> Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 NOVEMBRE 1994

(Pomeridiana)

---

**Presidenza del presidente CARPI**

## INDICE

### Audizione dell'Amministratore delegato della Finmeccanica

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 12	AIRAGHI .....	Pag. 10
BAGNOLI ( <i>Prog. Feder</i> ) .....	10	FABIANI .....	3, 8, 9
LOMBARDI CERRI ( <i>Lega Nord</i> ) .....	5, 9		

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Fabiano Fabiani, amministratore delegato della Finmeccanica, accompagnato dai dottori Angelo Airaghi, Giuseppe Boni e Claudio Lourier.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,30.*

**Audizione dell'amministratore delegato della Finmeccanica.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul processo di privatizzazione delle imprese pubbliche e a partecipazione statale, sospesa nella seduta pomeridiana di ieri.

È con noi l'amministratore delegato della Finmeccanica, dottor Fabiani, che ringrazio per aver accolto l'invito della Commissione. Gli do subito la parola per una esposizione introduttiva.

**FABIANI.** Svolgerò una breve sintesi intesa a rappresentare soltanto il quadro di riferimento, in quanto ho consegnato presso la Commissione una più ampia documentazione.

Come i senatori certamente ricorderanno, il programma di riordino di Iri, Eni, Enel, Imi, Bnl e Ina fu presentato dal Ministro del Tesoro del governo Amato nel novembre 1992 e scaturiva da un intenso e articolato lavoro, raccolto in separate documentazioni, tra cui il Libro verde predisposto dalla Direzione generale del Tesoro. Tale programma assegnava alle privatizzazioni due obiettivi principali: recuperare efficienza economica per rafforzare il sistema industriale ed estendere la piccola proprietà azionaria per rafforzare il sistema finanziario.

A questi erano subordinati altri obiettivi, come la massimizzazione delle entrate dello Stato, il potenziamento del sistema di intermediazione finanziaria, lo sviluppo di un mercato per i fondi di investimento.

Il programma sottolineava inoltre la possibilità per le banche di trasformare posizioni creditizie in partecipazioni di capitale di rischio in imprese industriali; la necessità che i tempi del processo di privatizzazione fossero sintonizzati con quelli del mercato; la necessità - questo interessa soprattutto Finmeccanica - di riservare particolare attenzione al settore della difesa e a quello aerospaziale.

Il sistema industriale nazionale, sempre secondo il programma, è indebolito principalmente da due fattori: la polverizzazione del tessuto industriale (prevalgono medie e piccole imprese) e la sottocapitalizzazione delle imprese. Le privatizzazioni, per quanto riguarda direttamente le imprese, devono servire a recuperare competitività, a favorire il processo di internazionalizzazione e a trasformare la struttura finanziaria. Circa il sistema finanziario nazionale, il Libro verde sottolineava soprattutto il fatto che esso risente dell'utilizzo prevalente del risparmio privato per finanziare il debito pubblico. Rispetto a questo le privatizza-

zioni devono quindi servire a riorientare il risparmio privato verso iniziative industriali.

Il Libro verde inseriva Finmeccanica nell'area di sviluppo delle attività Iri e ne auspicava la privatizzazione. Successivi dibattiti prevedevano che lo Stato ne mantenesse comunque una significativa partecipazione di minoranza. Per una migliore comprensione del contesto in cui tali affermazioni si collocano, svolgerò una breve descrizione del Gruppo e delle principali attività svolte negli ultimi anni.

Finmeccanica opera in settori ad alta tecnologia (aerospazio, difesa, energia, trasporti ferroviari e automazione) caratterizzati da una base tecnologica comune e da mercati mondiali in cui operano pochi competitori di elevate dimensioni.

Nel 1993 il gruppo Finmeccanica ha operato in un contesto internazionale e in un mercato interno difficilissimi, realizzando ricavi per circa 11.000 miliardi di lire, di cui il 54 per cento all'estero. Ha assunto oltre 10.000 miliardi di nuovi ordini portando il portafoglio ordini a 21.700 miliardi.

Dal punto di vista economico-finanziario, il margine operativo lordo è stato di 1.025 miliardi e il risultato operativo di 460 miliardi, mentre l'utile netto è stato di 33 miliardi. Gli investimenti tecnici sono stati 525 miliardi e quelli in ricerca e sviluppo 1.076 miliardi. Questa cifra è molto rilevante e comprende gli investimenti autofinanziati della nostra attività e quelli che invece sono stati sostenuti dalla parte produttiva.

Il Gruppo, dopo anni di crescita sostenuta, è ora impegnato in un processo di consolidamento e miglioramento della posizione competitiva. Ciò avviene attraverso interventi di razionalizzazione, riorganizzazione e focalizzazione delle attività sui *business* principali.

Dal 1992 ad oggi sono state effettuate operazioni di dismissioni per oltre 800 miliardi, di cui circa 60 miliardi per cessioni di aziende e 750 circa per cessioni di partecipazioni finanziarie o di quote di società strategiche collocate nei mercati borsistici in Italia e all'estero.

Nel mese di luglio è stato lanciato un aumento di capitale, conseguente ad un impegno assunto due anni prima quando erano state fuse le attività di Finmeccanica in quelle di una società già quotata in borsa, per circa 1800 miliardi sottoscritto in parte dall'Iri (493 miliardi) in parte delle banche creditrici delle società ex Efim nel frattempo passate a Finmeccanica (1.052 miliardi), mentre il resto è stato assorbito dal mercato.

Questa ultima operazione ha modificato la platea azionaria di Finmeccanica facendo scendere la quota dell'azionista di maggioranza Iri dall'86,15 per cento al 62,14 per cento, mentre il resto è diviso tra Creditop (4,06 per cento), Comit (3,53 per cento), Credit (3,18 per cento), Bnl (2,80 per cento), San Paolo (2,47 per cento) e il mercato, che assorbe il residuo 21,82 per cento.

Nel gennaio 1993 le attività dell'Efim nel settore difesa e aerospaziale sono state affidate a Finmeccanica perchè ne curasse la gestione e predisponesse un piano industriale.

Il 4 agosto 1993 è stato approvato, con apposito decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dell'industria, il progetto di risanamento finanziario e di razionalizzazione industriale, contenente il piano suddetto, delle società ex Efim mediante cessione delle medesime

a Finmeccanica. Del decreto è stato informato il Parlamento nella relazione del 21 settembre 1993.

Nel febbraio 1994 sono stati acquistati da Finmeccanica i complessi aziendali e nel luglio le società di origine.

Il prezzo di trasferimento è in corso di definizione, in quanto oggetto di un contraddittorio tra compratore e venditore con ricorso al Tribunale in caso disaccordo.

È da sottolineare il fatto che, includendo attività di queste aziende, il settore della difesa rappresenta oltre il 30 per cento di ricavi totali di Finmeccanica.

Durante la gestione è stata avviata l'attuazione del piano industriale approvato dai Ministri dell'industria e del tesoro del precedente Governo. In particolare, è in avanzata fase di realizzazione l'integrazione delle attività ex Efim nei settori difesa e spazio (Sma e Galileo) con le attività Finmeccanica, la razionalizzazione delle attività nel settore ambientale dell'area fiorentina (costituzione di Sistemi meteorologia e ambiente) e la razionalizzazione produttiva (stabilimenti Agusta) della elicotteristica.

Ho inteso fornire un quadro sommario ma abbastanza completo, dal nostro punto di vista, del terreno sul quale ci muoviamo. Ritengo di aver in qualche modo riassunto il percorso effettuato dalle società ex Efim, dalla liquidazione fino ad oggi, e sono ora a disposizione dei senatori per rispondere alle domande che vorranno rivolgere.

LOMBARDI CERRI. Ringrazio il dottor Fabiani per aver così prontamente risposto al nostro invito. Nella scorsa settimana abbiamo avuto necessità di dibattere con urgenza il problema dei finanziamenti Elim: l'urgenza era dovuta anche e soprattutto al fatto che erano in ballo questioni inerenti i lavoratori. Disgraziatamente provengo dal settore dell'industria, in cui ancora opero anche se a tempo parziale dato il mio attuale impegno. Come *manager*, quindi, mi vanno bene molte cose, salvo quando mi chiedono i soldi. In questo caso divento curioso; nell'occasione ho ritenuto di dover adottare un atteggiamento positivo riguardo a tale finanziamento, cui ho aderito seppure *oborto collo*. Mi sono venute però parecchie curiosità; essendo per questioni professionali abbastanza vicino al settore aeronautico e a quello delle armi, ho voluto vederci un po' più chiaro, perchè non vorrei che anche in futuro si continuasse a battere cassa. Ho approfittato allora dell'audizione del professor Predieri per sottoporgli delle domande, ad alcune delle quali ho ricevuto risposta soddisfacente mentre ad altre egli non ha potuto rispondere, se non in parte, perchè ha rinviato tutto al gruppo cui era stato ceduto l'intero settore dell'armamento e parte di quello aeronautico.

Vorrei ora svolgere alcune considerazioni generali prima di scendere in questioni abbastanza dettagliate. A mio avviso, ma soprattutto ad avviso del mercato, questo gruppo di aziende è stato sottoposto ad una politica a dir poco disastrosa. Tale politica è stata poi attuata da *managers* sui quali il giudizio è dato dai risultati; si può anche essere bravissimi, ma ciò che conta alla fine è il bilancio. La prima domanda, quindi, è se questo trasferimento di corpo e di beni comporta anche il trasferimento del *management*. Qualora la risposta fosse positiva, mi

verrebbe qualche sospetto: se il *management* non ha messo in atto fino ad ora una oculata gestione, o interviene qualche santo dal cielo che improvvisamente gli assicura capacità gestionali diverse oppure un settore già disastroso rischia di naufragare. Vorrei pertanto saperne di più su questo argomento.

La seconda questione concerne i piani strategici. Quali piani utilizzate per il settore dell'armamento e per quello aeronautico? Non è che io sia un guerrafondaio, ma ho creduto in passato, credo ora e crederò sempre che i due settori in questione siano trainanti dal punto di vista tecnologico e che non è assolutamente possibile pensare di farne a meno e, pertanto, vanno sviluppati. Le notizie a mia disposizione invece non sono entusiasmanti e vorrei dal dottor Fabiani qualche parola di conforto. In Finmeccanica è concentrata la quasi totalità delle aziende italiane del settore aeronautico (sono escluse le aziende degli equipaggiamenti) e queste sono raggruppabili nei comparti ala fissa, ala rotante, sistemi avionici e motori a getto. Data l'importanza del settore, chiedo al dottor Fabiani se vuole illustrarci nel dettaglio i piani industriali di ciascuno di questi comparti.

Nel luglio scorso il dottor Fabiani ha annunciato la costituzione di un polo sistemico che, sotto la guida di Fiar, raggruppava Galileo, Sma e Omi. Perché, dottor Fabiani, ha volutamente escluso da questo polo le aziende ex Selenia e ex Aeritalia operanti in questo settore, Augusta sistemi, Elettronica, Alenia, Elsag Sistemi, Ferranti Italia, Laben, Elmer e Ote che ci risulta abbiano grandi sinergie con le prime, tanto da porre talvolta sul mercato prodotti in concorrenza tra loro? Non vorremmo che questa scelta preluda a robusti tagli.

Credo che il suo gruppo sia l'unico che più che privatizzare acquisiva, sia in Italia sia all'estero: l'ultimo acquisto nel territorio nazionale è stato quello del silurificio Whithead Moto Fides dalla Fiat. A meno che non siamo in vista di qualche guerra, vorrei capire meglio, in particolare la partecipazione ad un'azienda dal futuro non molto certo quale la Mc Donnell Douglas. Vorremmo quindi conoscere da lei le filosofie che l'hanno guidata nella formazione di detto polo sistemico. Veniamo alla Siai Marchetti.

Siamo fortemente preoccupati per l'industria aeronautica ed in particolare per la Siai Marchetti; temiamo che il calo dell'attività produca un grave problema per i posti di lavoro. Ci risulta che la Siai Marchetti abbia recentemente ceduto i prototipi, il progetto e la licenza di commercializzazione a livello mondiale del suo Commuter bimotore SF600 alla società filippina Padc e che, nel quadro della *joint venture* con Grumman per la promozione dell'Addestratore basico avanzato S211A quale concorrente al JPATS (*Joint Preliminary Aircraft Training System*), Siai abbia ceduto al *partner* americano i diritti di fabbricazione e di vendita mondiali di questo velivolo, riservandosi la fornitura di parti sciolte in quantità tale da assicurare lavoro al massimo a 200 operai.

Infine, ci risulta che siano quasi concluse le trattative con un industriale italiano per la cessione della linea di produzione e dei diritti di commercializzazione mondiali del SF260, l'Addestratore primario prodotto da Siai in centinaia di esemplari, famoso per essere stato il velivolo con il quale hanno conseguito il brevetto la gran parte dei piloti italiani e stranieri.

Ci può smentire queste informazioni?

Teniamo che se ciò fosse vero la Siai Marchetti diventerebbe una scatola vuota che non riuscirebbe in alcun modo a soddisfare le richieste di lavoro dei suoi 500 dipendenti.

Oltre alla Siai che, come dicevo, sembra essere divenuta una scatola vuota, anche la Piaggio è in concordato preventivo e sta per essere smembrata. Con l'accorpamento in Alfa Avio del settore motoristico della Piaggio, si stanno concentrando in una sola azienda, l'Alfa Avio appunto, le attività motoristiche. Sono state prese iniziative per trasferire in questa azienda anche le attività su motori Allison ancora in Elicotteri meridionali?

Come si inserisce in questa strategia l'investimento per il nuovo stabilimento di Acerra realizzato recentemente in *joint venture* con Rolls Royce e destinato alla produzione delle palette delle turbine?

Dato il perdurare della crisi del settore, come si giustificano i recenti investimenti per la realizzazione dello stabilimento di Grottaglie destinato all'assemblaggio degli *Harrier* per la Marina e per gli stabilimenti Nola 1, Nola 2 e Morra De Sanctis destinati alla costruzione di parti per la Mc Donnell Douglas e Boeing? Teniamo presente che per la costruzione degli *Harrier* non è previsto un acquisto superiore a 20 o al massimo 22 velivoli. Non vorrei che anche per questo settore si venisse a creare una grave situazione di disoccupazione.

A quale strategia rispondono le iniziative per partecipare al capitale della Mc Donnell Douglas che versa in evidenti difficoltà economiche? Mi sembra una domanda fondamentale.

Per quanto riguarda il comparto ala rotante, quale piano strategico industriale è stato sviluppato per l'Agusta in generale e per i due stabilimenti di Brindisi e Frosinone in particolare?

Durante il salone aeronautico di Farnborough, Alan Jones, presidente della Westland, l'azienda elicotteristica britannica che sviluppa con l'Agusta l'elicottero EH101, ha dichiarato che entro tre anni l'Agusta e la Westland si fonderanno in un'unica società.

Ciò ha scatenato le reazioni di Eurocopter, l'azienda elicotteristica nata dalla fusione della MRR tedesca con il ramo elicotteristico di Aérospatiale che, tramite il suo direttore esecutivo Dubreuil, ha detto che invece si deve creare un consorzio elicotteristico paneuropeo, perchè in caso contrario molte aziende saranno costrette a chiudere. Quali risposte ha dato Finmeccanica in questa circostanza?

Anche l'Agusta, come l'Alenia, ha sempre trascurato le collaborazioni con le aziende europee, Aérospatiale e MBB, oggi emergenti sul mercato mondiale, privilegiando quelle con le aziende statunitensi, Bell, Boeing, Sikorsky, MDD, oggi in fase di grande contrazione; anche la collaborazione con Westland, emanazione di Sikorsky, appartiene a questo filone. Anche in questo caso vorrei sapere quale sia la strategia che tiene l'Agusta fuori dall'Europa. Con questo vorrei chiarire che non ho niente contro gli americani: la mia è una valutazione strettamente industriale.

Che progetti di collaborazione sono in corso di elaborazione tra l'Agusta e la società russa Kamov e in quale strategia si inquadrano?

Le aziende produttrici di equipaggiamenti aeronautici occupano più di 15.000 dipendenti e sono quasi tutte in mano e privati; forniscono più del 30 per cento del contenuto di un aeromobile e sono perciò stretta-

mente legate ai destini delle aziende aeronautiche di Finmeccanica. Quale attenzione è stata data nei piani strategici industriali delle diverse aziende Finmeccanica a questo settore industriale, indispensabile per arrivare sul mercato con un prodotto completo? Una risposta negativa creerebbe molto probabilmente altri 15.000 disoccupati.

*FABIANI.* Vorrei iniziare a rispondere partendo da un quesito, posto in diverse occasioni, sui piani che sono stati realizzati.

Intanto vorrei fare una considerazione di carattere generale. Nessuna delle attività del settore difesa può sopravvivere senza una *joint venture* internazionale. Riteniamo che l'industria italiana non possa procedere in futuro nella ricerca e nello sviluppo se non insieme ad altri. Avremmo altrimenti una inutile dispersione di energie finanziarie senza alcuna speranza di successo.

In generale la nostra strategia è in fase di cambiamento. Finora il settore della difesa ha lavorato su programmi, mentre in futuro si renderà necessario lavorare per società binazionali, trinazionali ed europee perchè solo così l'industria italiana, ma anche quella europea, potrà inserirsi nel contesto internazionale. Questo vale per tutti i comparti l'avionica, l'elicotteristica e l'aeronautica.

Il nostro programma prevede la ricerca di alleanze non solo per la realizzazione di prodotti ma anche per la costituzione di società multinazionali. In questo campo la ricerca va condotta in accordo con i clienti che a loro volta scelgono le caratteristiche, le specifiche ma anche determinate politiche. La presenza di un paese nella produzione di armamenti è legata anche alla sua politica estera: queste scelte sono perciò da noi compiute sulla base delle nostre conoscenze di politica industriale, ma anche di intesa con il Segretariato generale. Peraltro il nuovo modello di difesa, delineando le necessità dei prodotti, in qualche modo abbozza un indirizzo nel quale le aziende si possono muovere.

Mi si chiedevano notizie in particolare sul settore avionico: pensiamo di utilizzare tutte le aziende, anche la ex Selenia, per la quale è stato già concordato un piano con i sindacati. Ci sono purtroppo ancora delle eccedenze per circa 1.200 unità; c'è comunque un accordo realizzato e firmato per la razionalizzazione dell'attività, che comporta necessariamente anche questi tagli. Quindi parteciperanno all'attività avionica sia le aziende ex Selenia sia le aziende ex Efim. Non abbiamo pensato di concentrare anche la parte navale solo per ragioni di diversità di sistema.

Per quanto concerne l'Agusta, pensiamo che non possa sopravvivere da sola: non abbiamo ancora completato il contratto, ma non per nostra inadempienza, solo per lentezze burocratiche. Devo sottolineare che benchè agiamo con queste società non ne abbiamo il totale dominio per quanto concerne le strategie generali. L'Agusta dovrà avvicinarsi sempre di più alla Westland, per la realizzazione di quel prodotto comune che veniva ricordato poc'anzi; c'è da augurarsi che il programma della Difesa non venga modificato per ragioni di finanza pubblica.

Al di là della collaborazione per la realizzazione di questi prodotti, occorrerà porre in essere attività di progettazione e commerciali, tutte quelle sinergie necessarie in simili circostanze. Riteniamo però che il gruppo che verrà fuori da Agusta e Westland non potrà avere una vita

autonoma. Si tratta di società che sono al 60 per cento interessate al militare, per cui non si possono permettere un'attività indipendente. L'intenzione è di avvicinarci alla Westland per poi cercare un *partner* a livello europeo, francese o tedesco. I suggerimenti industriali che potremo dare saranno in funzione delle specificità, dei compiti, della ricerca, delle capacità produttive che verranno impegnate. Queste sono cose molto difficili da realizzare perchè non è facile resistere rispetto a coloro che producono di più: ci sono paesi che hanno un bilancio della difesa dieci volte superiore al nostro, come la Francia e l'Inghilterra. Siamo in una posizione difficile ma cercheremo di fare tutto quanto è possibile.

Per quanto riguarda gli addestratori, anche in quel caso pensiamo che ci potranno essere una o due società europee di addestratori. In Italia ce ne sono due; pensiamo di concentrare in una società, la Macchi, le attività della Siai per lasciare sviluppare le successive alleanze a questa società. Una volta razionalizzata la produzione sarà inevitabile cercare un rapporto con i tedeschi o con altri alleati. Il nuovo addestratore non potrà che essere europeo.

Nel campo della motoristica il paese fattura 1.000 miliardi nonostante le dimensioni del mercato; sostanzialmente le industrie impegnate in tale attività oltre a noi sono la FIAT ed in parte la Piaggio (quest'ultima copre il 7 per cento del mercato). Il buon senso vorrebbe che di tre società se ne facesse una sola: abbiamo tentato qualche anno fa di portare avanti questo progetto ma difficoltà di ordine politico lo hanno impedito. Puntiamo ad un progetto razionale in questo senso, altrimenti continueremo a contenderci i sostegni alla ricerca. L'interlocutore del Governo deve essere uno solo, altrimenti saranno inevitabili dispersioni.

Riguardo al *management*, alcuni elementi conservati altri sostituiti con elementi provenienza. Va detto che alcuni *manager* erano da noi già conosciuti mentre altri no, per cui abbiamo voluto valutarli nel periodo di «affitto» di queste società. Alcuni sono anche andati in pensione, con il conseguente *turn over*. Pertanto i *manager* che sono rimasti hanno evidentemente ricevuto un giudizio non negativo. Abbiamo cercato di evitare giudizi ideologici preliminari proprio perchè non conoscevamo le persone.

Mi si chiedeva poi delle palette e degli Harrier.

LOMBARDI CERRI. E anche di Acerra.

FABIANI. Il discorso di Acerra e Nola è diverso. Si tratta in questo caso di nuovi stabilimenti presso i quali dovranno essere trasferite tutte le attività dell'aeronautica civile, stabilimenti tra i più moderni quanto a capacità produttiva non solo in Italia. È quello che ci consente di essere competitivi nel ruolo di componentisti dell'aeronautica civile e dei grossi velivoli. Non avremmo potuto realizzare l'accordo per gli MD-95 se non avessimo potuto contare su di uno stabilimento che produce a costi ridotti.

Mi si è chiesto perchè abbiamo scelto la Douglas: questa è stata una scelta storica su cui furono d'accordo tutti; le motivazioni le ho conosciute successivamente. Dall'Italia veniva riconosciuto un ruolo accetta-

bile a tale azienda. Storicamente il rapporto tra industrie delle grandi macchine italiane e industrie americane è stretto. Attualmente prima di pensare alla Douglas, abbiamo fatto un'ulteriore perlustrazione con i partners dell'Airbus, ma non c'è stata alcuna possibilità di modificare la situazione: il lavoro è poco, il mercato è calante, l'efficienza porta alla chiusura dei siti. Ambizioni rilevanti in questo campo ci sono da parte della Germania. Non avevamo scelta: o noi stringevamo nuovamente rapporti con un'industria americana oppure avremmo dovuto cedere l'aeronautica: una decisione difficile. Del resto l'altra grande industria americana ha rivolto la sua attenzione verso l'Asia. La Douglas è una società che ha avuto molte difficoltà, specie perchè è interessata alla difesa, settore nel quale è la prima azienda; comunque ci offre una collaborazione nel civile che riteniamo interessante.

Per quanto riguarda gli Harrier, il problema è che la Marina vuole poter fruire di un centro di manutenzione in zona, trovandosi i suoi velivoli a Taranto. Per quel che riguarda il settore delle palette cedo la parola al dottor Airaghi.

*AIRAGHI.* Per le palette delle turbine si pensa che con la linea di Produzione di Acerra si potrà realizzare un tipo di palette in monocristallo, che oggi vengono prodotte da alcuni operatori specializzati statunitensi e dalla Rolls Royce in Australia. La proposta è di spostare tutte queste attività in questo nuovo stabilimento.

*Vorrei aggiungere ancora qualcosa sulla Westland; ritengo che sia un'azienda europea a tutti gli effetti in quanto la Sikorsky ha definitivamente ceduto la sua proprietà azionaria. Westland è stata acquistata da un gruppo industriale inglese che si chiama GKL di cui oggi è una divisione; pertanto nell'alleanza Agusta-Westland, che resta dunque in ambito esclusivamente europeo, possiamo considerarci soci paritari.*

*Nell'ipotesi di alleanza diretta con Eurocopter ci troveremmo non solo in una posizione subordinata ma anche a soffrirne in termini di gamma di prodotti in quanto quella di Eurocopter è totalmente sovrapposta alla gamma di prodotti di Agusta.*

*BAGNOLI.* A lei certamente non sfugge la grande preoccupazione che abbiamo per la situazione della società Galileo già facente capo all'Efim. Anzi voglio cogliere l'occasione per rinnovare al presidente della Commissione la richiesta, già avanzata in altra sede, da un'audizione del consiglio di fabbrica della Galileo.

*L'accordo stipulato sei mesi fa delineava le linee di intervento strategico per il settore militare e per la produzione civile, in un'ottica di sinergie, tra le conoscenze e le professionalità sedimentate nel corso di tanti anni nell'area fiorentina le altre iniziative in opera: basti pensare al polo tecnologico.*

*Ad oggi si è avuta la chiusura del polo produttivo Sma con la conseguente perdita degli ammortizzatori sociali per ben 200 lavoratori: abbiamo preoccupazioni reali; le promesse sono state mantenute soltanto per quanto riguarda le uscite occupazionali.*

*Vorrei svolgere alcune considerazioni settore per settore. Nel comparto dello spazio l'accordo prevedeva che a Firenze sarebbe rimasta la direzione del settore spazio della Galileo e di altre società. Il motivo di*

tale concentrazione era di ordine strategico, in quanto avrebbe consentito di svolgere un ruolo più efficace a livello internazionale nonché un maggior fatturato con ricadute positive anche sui livelli occupazionali e sugli investimenti tecnologici che rappresentano l'aspetto funzionale del programma. Un ritardo in questa direzione che si è avuto non soltanto per il solito localismo di noi fiorentini segna una subordinazione di Firenze nei confronti di Milano e potrebbe derivare dalla volontà di avviare lo scorporo del comparto, il che significherebbe impoverire e pregiudicare la sorte dell'area fiorentina.

Per quanto riguarda il settore delle camere termiche, occorre osservare che, in una strategia di ammodernamento della Difesa, quelle di nuova generazione hanno in prospettiva una opportunità di mercato molto elevata anche se non immediata; ma, in ogni caso è necessario agire in questo settore per non far perdere competitività all'industria italiana. Infine a proposito della avionica, l'accordo di Roma segnava la continuazione dell'attività esistente nel settore, anche se la guida restava del centro direzionale di Milano. Oggi, di fatto, c'è un processo che tende alla chiusura dell'attività avionica a Firenze, in quanto vengono portate avanti soltanto le commesse a suo tempo assegnate.

L'avionica è un settore strategico per la Finmeccanica, ma se non si incrementa l'attività, l'unità di Firenze rischia di essere sempre più staccata dal resto del polo diventando un ramo secco. Il futuro di questa attività è un elemento di preoccupazione in quanto la situazione attuale può rappresentare l'inizio di un lento declino che implicherebbe anche una dispersione sul piano delle conoscenze tecnologiche e delle professionalità generalizzate che si hanno nel settore.

Infine le produzioni diversificate rappresentano un capitolo a sè rispetto a quello delle controllate che come possibilità di riconversioni sono diventate fattori di ricapitalizzazione. Anche in questo caso si sta determinando una situazione che rischia di acuire lo scontro sociale a causa dell'instabilità delle prospettive per i lavoratori.

Devo dire che il settore investe abbastanza la città di Firenze e a questo proposito erano state date delle garanzie per il territorio fiorentino: non sto qui a ricordare il polo tecnologico, il Cesvit ed altre cose. È una questione, quindi, che sentiamo in modo particolare. Tuttavia, quello che appariva come garanzia, non essendo utilizzato diventa un fattore di precarietà e certamente, in un gioco complesso e difficile di rapporto tra vecchie e nuove proprietà, la precarietà può essere anche un'arma per forzare le decisioni dei lavoratori.

Detto ciò, mi domando - ed è un quesito prettamente politico - dove sia il progetto industriale. Siamo di fronte ad una migrazione delle tecnologie esistenti verso terzi; non si vedono linee di politica industriale e non vorrei che prevalessero altri interessi. Tutto ciò si riconnette ad un problema di investimenti; se rileviamo i ritardi tecnologici e la mancanza di commesse per il futuro che attanagliano la Galileo, mi domando dove siano andati a finire gli investimenti che la Finmeccanica doveva effettuare e che erano stati sottoscritti in accordi precisi. Firenze così resta marginale rispetto alle strategie del gruppo che lei rappresenta. Mi potrà dire che alcuni miliardi sono stati previsti: mi sembra che sia stato individuato un *budget* di 39 miliardi, di cui 25 per la ricerca e lo sviluppo per gli anni 1994 e 1995. Mi dicono che è previsto

un aumento di tale investimento, ma le risorse saranno dedicate per lo più alla ristrutturazione di stabilimenti della Sma. Di fatto, quindi, nulla è previsto per la ricerca e lo sviluppo nè sono stati realizzati progetti per rigenerare le tecnologie esistenti.

Lei sa benissimo che uno dei vanti della Galileo è rappresentato dalla produzione ottica, un vanto storico; sarebbe un peccato per la cultura industriale del nostro paese se la produzione venisse in qualche modo ristretta. Senza investimenti la ripresa è impossibile; in questa mia preoccupazione vi è anche un elemento di ordine civico e non solo di politica industriale, perchè la Galileo è storicamente uno dei grandi complessi in grado di rappresentare quanto Firenze ha dato, che non è molto forse quantitativamente ma lo è qualitativamente nel campo della politica industriale. Lei sa quanto Firenze si sia mobilitata in anni passati per la Galileo, che è un simbolo della città; tutto questo lei lo sa molto bene.

La pregherei quindi di cogliere questo stimolo, non si può risolvere tutto con la logica dei numeri, che vanno fatti quadrare ma insieme alla cultura, alle storie, alle tradizioni e alle esigenze della gente. Vorrei che nella sua risposta, qualunque essa sia, lei tenga presente questa considerazione che nasce degli elementi di preoccupazione che noi fiorentini avvertiamo.

**PRESIDENTE.** Stante la richiesta avanzata dai Gruppi parlamentari di rinviare il seguito dell'audizione ad altra seduta in considerazione della concomitanza di altri improrogabili impegni politici nella giornata odierna, i tempi a nostra disposizione appaiono estremamente limitati. Poichè pertanto non vorrei che la risposta del dottor Fabiani alle domande estremamente complesse del senatore Bagnoli venisse strozzata e poichè molti altri colleghi hanno chiesto di rivolgere delle domande, propongo di aggiornare i nostri lavori e di fissare una nuova audizione, che si aprirà con le risposte alle domande del senatore Bagnoli e che proseguirà con le altre domande che verranno rivolte dai colleghi senatori non ancora intervenuti.

Poichè non si fanno osservazioni, il seguito dell'audizione è quindi rinviato.

Ringrazio il dottor Fabiani e gli altri ospiti intervenuti, nonchè tutti i colleghi per la comprensione dimostrata rispetto alla esigenza di chiudere i nostri lavori.

*I lavori terminano alle ore 16.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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