SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

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

11° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 9 FEBBRAIO 1995

Presidenza del presidente TURINI

IC 0173

TIPOGRAFIA DEL SENATO (690)

INDICE

Seguito dell'audizione del dottor Fabiano Fabiani, Amministratore delegato della Finmeccanica

PRESIDENTE ..... *Pag.* 3, 4, 6 e *passim*
BALDELLI *(Progr. PPI)* 7
BECCARIA *(Forza Italia)* 7, 13
CANGELOSI *(Progr. Verdi-La Rete)* 7
CORMEGNA *(CCD)* 7
DEBENEDETTI *(Sin. Dem.)* 7, 8
LARIZZA *(Progr. Feder.)* 7, 8, 19
LOMBARDI CERRI *(Lega Nord)* 4, 7
REGIS *(Lega Nord)* ..... 3, 4, 6 e *passim*
AIRAGHI ..... *Pag.* 13, 17, 19 e *passim*
LOURIER 17

Intervengono i dottori Angelo AIRAGHI, direttore centrale e responsabile del Servizio studi della Finmeccanica, e Claudio LOURIER, vice direttore centrale e responsabile per i rapporti istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

Sulla pubblicità dei lavori

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, per la procedura informativa all'ordine del giorno della seduta odierna è stata richiesta la pubblicità prevista dall'articolo 33, comma 4, del Regolamento.

La Presidenza del Senato, in previsione di tale richiesta, aveva preventivamente fatto conoscere il suo assenso. Pertanto, poichè non si fanno osservazioni, detta forma di pubblicità viene adottata per il prosieguo dei lavori.

Seguito dell'audizione del dottor Fabiano Fabiani, amministratore delegato della Finmeccanica

PRESIDENTE. Riprendiamo l'indagine conoscitiva, sospesa nella seduta pomeridiana del 10 novembre 1994, proseguendo l'audizione dei rappresentanti della Finmeccanica.

Il dottor Fabiano Fabiani, amministratore delegato della Finmeccanica, ha presentato le proprie scuse alla Commissione per non avere avuto la possibilità di essere presente all'odierna seduta, trovandosi all'estero per ragioni di lavoro. Sono presenti il direttore centrale e responsabile del Servizio studi della Finmeccanica, dottor Angelo Airaghi, e il vice direttore centrale e responsabile per i rapporti istituzionali, dottor Claudio Lourier.

Nella scorsa riunione si è discusso sulle aree IRI da privatizzare. Ci è stato riferito che nel 1993 i ricavi sono ammontati a 10.971 miliardi di lire, di cui il 54 per cento conseguito all'estero. Il gruppo ha assunto oltre 10.000 miliardi di nuovi ordini, portando il portafoglio ordini a 21.700 miliardi. Dal punto di vista economico-finanziario, l'utile netto è stato di 33 miliardi e gli investimenti tecnici sono stati pari a 525 miliardi, mentre quelli per ricerca e sviluppo ammontano a 1.076 miliardi.

Nell'audizione del 10 novembre, hanno domandato chiarimenti i senatori Lombardi Cerri e Bagnoli. Sarebbe bene continuare con le domande dei colleghi, in modo che i dottori Airaghi e Lourier successivamente possano rispondere.

REGIS. Anzitutto trovo estremamente irregolare che non sia presente il dottor Fabiano Fabiani, il quale da lunghissimo tempo era

a conoscenza della data di questa audizione. È semplicemente vergognoso!

Propongo l'interruzione della riunione e l'aggiornamento fino a quando il dottor Fabiani non sarà presente. Oltre tutto, contesto i dati comunicati da Finmeccanica, in quanto dispongo di dati che sono in assoluto contrasto. Potrei parlare a questo proposito per circa un'ora e venti minuti, ma essendo convocata l'Assemblea per le ore 16,30 ritengo che non vi siano i tempi necessari per sviluppare i concetti che vorrei esporre.

PRESIDENTE Senatore Regis, la nostra non è una Commissione di inchiesta. Ovviamente capisco la sua presa di posizione, ma la Conferenza dei Capigruppo, come lei sa, ha deciso di convocare l'Assemblea alle ore 16,30. Fra l'altro è anche colpa nostra, perchè i rappresentanti della Finmeccanica erano qui alle 15 precise; invece i nostri lavori iniziano con dieci minuti di ritardo.

Sono d'accordo su quanto ella dice, ma avremo tempo di approfondire ulteriormente la materia. Credo che la Finmeccanica sia sempre disponibile – e in particolare lo è il dottor Fabiano Fabiani – a rispondere alle domande che lei vorrà rivolgere, senatore Regis.

REGIS. Non sono d'accordo, Presidente. Il dottor Fabiani non può inviare «in avanscoperta» i suoi collaboratori e venire quando gli fa comodo. Se fossimo negli Stati Uniti, questo comportamento potrebbe essere sanzionato come oltraggio ad una Commissione senatoriale, il terzo reato più grave in quel paese.

PRESIDENTE. Debbo ricordarle, senatore Regis, che ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento siamo qui per fare domande, non interventi. Si comprende la sua posizione, ma dobbiamo andare avanti in modo che anche gli altri colleghi possano rivolgere quesiti.

Poichè non vi sono osservazioni, resta stabilito di proseguire la nostra audizione odierna, riservandoci di convocare nuovamente il dottor Fabiani qualora dovesse emergere tale necessità.

I Commissari che intendono porre quesiti ai rappresentanti della Finmeccanica hanno quindi facoltà di parlare.

LOMBARDI CERRI. Signor Presidente, come ha fatto notare giustamente lei, questa non è una Commissione di inchiesta, ma, considerata l'estrema importanza di Finmeccanica, vorremmo riuscire davvero a capire la situazione attuale, i progetti futuri: vogliamo essere convinti della bontà delle operazioni che si compiono da parte di enti che sono ancora di proprietà dello Stato.

Nella scorsa riunione avevo proposto una serie di domande, ma a causa del tempo ristretto è stata data risposta soltanto a poche di esse. Ho aderito volentieri all'invito a consegnare per iscritto alcune domande, perciò prego i responsabili di Finmeccanica di formulare le risposte.

Ho un'altra piccola serie di domande da porre, in qualcuna delle quali ho ripreso gli argomenti sottesi alle domande che avevo proposto allora perchè nel frattempo sono cambiate alcune situazioni.

Durante l'audizione del 10 novembre, il presidente Fabiani ha dichiarato che per comprendere la posizione della società occorre risalire alla emarginazione dell'Italia da parte dei *partners* europei che hanno dato vita alla realizzazione di *Airbus*. Il rapporto con società statunitensi è conseguente a quella decisione ed è necessario per rimanere sul mercato in posizione attiva. Mi risulta che il presidente della *Airbus Industries* lo scorso dicembre abbia scritto una lettera al Presidente di questa Commissione per comunicargli l'interesse del consorzio a stringere rapporti con l'industria aeronautica italiana, osservando che la mancata concretizzazione di tale auspicio è frutto di una scelta italiana non dipendente da una loro volontà di esclusione. Qual è il pensiero della Finmeccanica al riguardo?

Il 10 novembre avevamo parlato anche di un intervento finanziario della Finmeccanica nella società McDonnell Douglas (settore civile). Siete sempre decisi a portare avanti questa operazione? Ed in caso affermativo, da quale organo del Ministero del tesoro - sia pure attraverso l'IRI - avete avuto un parere? Si sussurra che l'operazione non avrà più luogo per quali ragioni? Dove si stanno svolgendo le trattative e chi ne è il responsabile?

In terzo luogo: è vero che Finmeccanica ha avuto contatti con *Aerospatial* con la finalità di cedere alcune proprietà in cambio di una quota di partecipazione alla *Airbus Industries?* Come si connette questa operazione con il piano industriale che deve realizzare l'integrazione delle attività ex Efim nei settori difesa e spaziale? La scorsa volta abbiamo chiesto - ahimè, senza esito - il vostro piano strategico, compresi i nomi, le funzioni e le responsabilità. È possibile averlo?

Lo scorso 10 novembre non è stata data risposta ad una mia domanda volta a conoscere quali prodotti abbia in portafoglio la SIAI Marchetti dopo la cessione dei diritti su tutti gli addestratori e se questa cessione facesse parte di una strategia Finmeccanica o fosse stata solo il frutto di iniziative locali. Il *management* della SIAI Marchetti è ancora quello responsabile di queste cessioni?

È vero che il gruppo Finmeccanica destina decine di miliardi a mantenere in piedi una complessa organizzazione che si occupa di rapporti con editori, giornalisti, istituzioni e parlamentari, di attività promozionali e di quant'altro abbia a che vedere con le relazioni pubbliche? A quanto ammontano esattamente negli ultimi tre anni le spese per *public relations* del gruppo e perchè questa struttura, a differenza dei comparti produttivi, non ha finora subito contrazioni di personale?

A quanto ammonta la spesa del gruppo relativa a consulenze esterne? Con quali criteri sono state selezionate le società a cui ci si è rivolti e quali sono i loro nomi?

Il prossimo giugno la Alenia parteciperà al Salone dell'aeronautica e dello spazio di Parigi Le Bourget. Le prospettive di concludere contratti nell'ambito di questa manifestazione sono tali da poter giustificare la sontuosa spesa di 5 miliardi di lire, mentre prosegue la contrazione della forza di lavoro in Alenia? È possibile avere un elenco dettagliato degli invitati a spese Finmeccanica, specificando i nomi e le funzioni? Infatti 5 miliardi, mi sembrano molti. È possibile conoscere i nomi delle ditte e dei consulenti cui è stata affidata l'organizzazione di questa trasferta per la Finmeccanica?

Infine, *last but not least*, è vero che la Finmeccanica si è resa disponibile a restituire al Tesoro i contributi destinati alla riconversione della siderurgia in Campania di cui si è avvalsa nella costruzione degli stabilimenti presso Nola, rivelatisi inutili perchè privi di sbocchi commerciali? Quale somma è stata restituita al Tesoro?

REGIS. Signor Presidente, continuo ad esprimere le mie perplessità perchè vorrei porre le mie domande al massimo responsabile della Finmeccanica a tale proposito, chiedo al dottor Airaghi da quanto tempo egli sia all'estero.

PRESIDENTE. Dottor Airaghi, se vuole può anche non rispondere a questa domanda che esula dalla materia per cui siete stati chiamati oggi ad interloquire con la Commissione.

REGIS. Signor Presidente, desidero che a rispondermi sia il massimo rappresentante della Finmeccanica, perchè si tratta di dire che in Finmeccanica ci sono stati falsi in bilancio, ed in particolare in Alenia.

PRESIDENTE. Come è stato già fatto presente, il massimo responsabile non ha potuto prendere parte all'audizione.

REGIS. Volutamente il dottor Fabiani ha scelto di andare all'estero per non partecipare ai lavori della Commissione del Senato!

PRESIDENTE. Abbia pazienza, senatore Regis, lo faremo ritornare.

REGIS. Signor Presidente, vorrei solo sottolineare che qui c'è un caso veramente vergognoso di assorbimento, di fagocitazione di risorse pubbliche.

PRESIDENTE. Senatore Regis, la invito a porre le sue domande.

REGIS. È assurdo porle adesso, signor Presidente.

Vorrei sapere quando convocheremo – con la certezza che si presenti e non che si nasconda dietro un dito, mandando avanti i suoi collaboratori – il signor Fabiano Fabiani affinchè venga ascoltato dalla 10ª Commissione del Senato.

PRESIDENTE. Mi permetta, senatore Regis, di risolvere la questione.

Chiedo ai membri della Commissione se desiderano continuare il dibattito con il direttore e il vice direttore centrale o se intendono aderire alla proposta di sospensione dei lavori avanzata dal senatore Regis.

REGIS. Si può andare avanti anche in due direzioni.

PRESIDENTE. Senatore Regis, la Commissione è sovrana; non possiamo fare tutto quello che dice lei!

BECCARIA. Signor Presidente, ritengo sia necessario proseguire e cercare di avere tutte le risposte possibili sui quesiti che la Commissione intende porre.

Peraltro, chiederei anche di tenere il tono della discussione entro limiti di decoro a cui tutti possono tranquillamente aderire. Esistono anche le procure della Repubblica; se qualcuno ha qualcosa da dire non deve far altro che uscire da qui e andare ad esporre le sue istanze alla procura della Repubblica di Roma. Siamo qui per chiedere dei chiarimenti, non per fare un'inquisizione.

LARIZZA Ritengo sia utile proseguire, anche perchè, se non esauriamo oggi i nostri quesiti, possiamo fissare un'altra audizione del dottor Fabiani.

A noi interessa conoscere alcune questioni. Se abbiamo degli addebiti da fare, useremo gli strumenti all'uopo a nostra disposizione. Intanto ci interessa conoscere e capire cosa succede in alcuni settori della Finmeccanica legati a problemi occupazionali e produttivi rilevanti.

Abbiamo dei dubbi e delle preoccupazioni e dobbiamo cogliere queste occasioni; valuteremo poi, dalle risposte, quali posizioni assumere.

DEBENEDETTI. Anch'io, signor Presidente, penso sia utile continuare.

Ho ascoltato con interesse le domande poste dai colleghi, ma forse varrebbe la pena rivolgere ai rappresentanti di Finmeccanica quesiti di diverso tipo perchè - come osserva giustamente il collega Beccaria -, se qualcuno di noi ha un'idea di illeciti, ha ben altri e più incisivi strumenti cui valersi in sede parlamentare e giudiziaria, come interrogazioni, interpellanze o denunce.

CORMEGNA. Sono d'accordo nel continuare i nostri lavori, ma ritengo doveroso sostenere anche la richiesta del senatore Regis, cioè di fissare subito un'altra audizione con la presenza del dottor Fabiani, perchè quanto egli ha detto merita senz'altro un chiarimento ed uno sviluppo.

BALDELLI. Sono del parere, signor Presidente, che si debba continuare, magari con un tono più discorsivo.

Le domande poste però sono indubbiamente molto interessanti e sarebbe utile ricevere le risposte, se possibile, dallo stesso dottor Fabiani.

CANGELOSI. Anch'io sono favorevole alla possibilità di continuare oggi l'audizione e, contemporaneamente, ad avviare una procedura che porti l'amministratore delegato della Finmeccanica in questa sede.

LOMBARDI CERRI. Signor Presidente, a mio parere la seduta di oggi non deve essere rinviata. Qui nessuno vuol fare dei processi - per questo ci sono i tribunali -, vogliamo solo renderci conto della situazione della Finmeccanica.

PRESIDENTE. Poichè tutti i Commissari intervenuti convengono sull'opportunità di proseguire l'audizione, ferma restando la possibilità per la Commissione di stabilire una nuova audizione con la presenza del dottor Fabiani, riprendiamo ora la fase delle domande poste dai Commissari.

DEBENEDETTI. Signor Presidente, credo che le considerazioni da svolgere siano essenzialmente di tre ordini. Innanzi tutto, occorre concentrare l'attenzione sugli azionisti della Finmeccanica. Poichè l'azionista di maggioranza è lo Stato, il presidente e l'amministratore delegato dell'azienda debbono interpretare e suggerire le strategie che da esso provengono. La Finmeccanica, però, dovrebbe essere un'azienda facilmente privatizzabile e pertanto; non si comprende per quale motivo sia rimasta a carattere statale, forse per incapacità dei privati di gestire certi *business* in alcuni particolari momenti. Dobbiamo quindi interrogarci circa il destino dalla Finmeccanica come azienda privatizzanda, in particolare per capire se vi sia un disegno degli attuali vertici in tal senso.

Il secondo ordine di considerazioni riguarda le articolazioni organizzative della Finmeccanica ed i settori in cui esse sono operative. Tale argomento ha i suoi riflessi sul piano delle privatizzazioni perchè si potrebbe immaginare di mantenere l'attuale struttura della Finmeccanica o di mettere sul mercato le tante aziende che tra di loro sono legate da diversi vincoli, funzionali in alcuni casi, inesistenti o discutibili in altri.

Il terzo livello riguarda le scelte di politica industriale all'interno di ognuno di questi settori. È l'argomento cui faceva riferimento anche il collega Lombardi Cerri. L'interesse nell'affrontare questa tematica dipende anche dalle conoscenze di ognuno di noi; io la conosco poco, e quindi la mia curiosità è limitata, ma ritengo comunque che l'«onere della prova» di eventuali disfunzioni ricada su di noi, non sulla gestione. Se la gestione ha deciso di allearsi con la Mc Donnell Douglas piuttosto che con altri, può essere interessante esaminare i vari aspetti della vicenda, però credo esista una serie di informazioni molto più importanti da approfondire. Comunque, per quanto mi riguarda, non penso di dover rivolgere quesiti specifici, tranne quello relativo alla privatizzazione, riguardo al quale mi era stato risposto in passato dall'amministratore delegato che è in corso un processo che risale alla notte dei tempi e che quindi bisognerebbe ripercorrerlo per vedere come sono state prese tali decisioni.

LARIZZA. Signor Presidente, facendo riferimento alla precedente audizione, vorrei porre alcuni quesiti circa il settore spaziale. Nella esposizione precedentemente svolta dal dottor Fabiani si faceva riferimento a un piano industriale predisposto in rapporto alla situazione delle società Efim; almeno per quanto mi riguarda, non sono a conoscenza dei risultati di tale realizzazione. Per le informazioni in mio possesso, so che esistono molte preoccupazioni per il futuro di questo settore perchè, come già abbiamo avuto modo di constatare in questa Commissione, vi sono dei giudizi non molto buoni in ordine all'Agenzia spaziale e quindi vi sono stati interventi che ne hanno ridotto in qualche

modo le potenzialità. Vorrei sapere qual è il punto di vista della Finmeccanica rispetto al ruolo dell'Agenzia spaziale italiana e quali sono i rapporti in quest'ambito con le collaborazioni internazionali, soprattutto per quanto riguarda l'Europa, ma anche quale futuro e quale speranza esistono per gli accordi intercorsi fra la Alenia e la NASA.

Riferendomi sempre a degli elementi tratti dalla relazione del dottor Fabiani, vorrei poi sapere a che punto è il piano di armonizzazione e integrazione delle attività nei settori difesa e spazio e, in particolare, quali rapporti si sono stabiliti e se esiste un piano di lungo periodo.

Un'altra questione riguarda il rapporto esistente all'interno dell'Alenia tra le diverse produzioni, soprattutto se corrisponde al vero la notizia che, partendo da una realtà come quella torinese, vi sarebbe l'intenzione di installare a Roma degli impianti molto sofisticati che costituirebbero un doppione rispetto a quelli di Torino. Vorrei quindi sapere cosa accade in questo settore dal punto di vista della ristrutturazione; se cioè si pensa di ridimensionare un'area rispetto ad un'altra e se in questa operazione la questione della privatizzazione ha a che fare con le scelte della Finmeccanica oppure se si pensa di mantenere il settore spaziale sotto il controllo pubblico.

Ci sono poi altre questioni che riguardano il settore dell'aeronautica. Vi è allarme nella città di Torino per quanto riguarda lo stabilimento di Corso Marche, ove vi è già stata una sensibile ristrutturazione e, nonostante ciò, ogni sei mesi il problema si riapre. Vorrei quindi sapere se si prevede di ridimensionare tale attività produttiva di un certo rilievo, sia per consistenza numerica che per professionalità, ovvero se i nuovi rapporti internazionali consentano di continuaré tale produzione. Dalle notizie che abbiamo sembra che vi sia tutta l'intenzione di concentrare tali attività nell'area dello stabilimento di Caselle, smantellando lo stabilimento di Torino; in particolare, negli ambienti di Corso Marche si ipotizza la presenza di speculazioni edilizie su aree già oggetto di tali attenzioni in passato. Segnalo tale problema e spero che prevalga un ragionamento teso a favorire la politica industriale in questo settore.

Sarebbe poi interessante soffermarci sulla situazione del settore aeronautico nel contesto europeo.

Il senatore Lombardi Cerri ha già fatto cenno a questo aspetto. Se i rapporti con la Francia e, soprattutto, con l'Inghilterra sono difficili, viene da chiedersi perchè vi sono problemi da parte di quei paesi o se la difficoltà dipende da scelte strategiche compiute in Italia. Sia per la produzione civile, sia per quella di tipo militare, sarebbe opportuno disporre di qualche informazione in più rispetto alla precedente audizione, in modo da capire se il settore militare ha ancora una valenza strategica o no. Ognuno ha le sue opinioni su questo aspetto, ma è importante capire come si colloca la Finmeccanica dal punto di vista industriale e quali sono i rapporti sulla base delle indicazioni che vengono dal Governo, nonchè delle scelte strategiche anche di politica internazionale, e non solo di politica di difesa.

PRESIDENTE. Dal resoconto delle dichiarazioni del dottor Fabiani emerge che lo *staff* dovrebbe fornire alla Finmeccanica un quadro di riferimento ed un percorso sicuro, onde consentire una privatizzazione compatibile con i programmi di consolidamento e di sviluppo, tenendo

conto della natura strategica di una presenza industriale competitiva. Secondo voi, come tecnici, quali sono le procedure ottimali da esperire per avviare un efficace processo di privatizzazione della Finmeccanica?

REGIS. Signor Presidente, intendo cambiare il mio atteggiamento, essendo quello precedente dettato unicamente dall'indignazione che almeno io ritengo legittima, essendo questa la seconda volta che cerco di intervenire in presenza del dottor Fabiani senza riuscirci. Scusate comunque se mi sono lasciato un po' trascinare.

Voglio innanzitutto dire qualcosa a proposito di alcuni interventi della Finmeccanica e sulle centrali di tipo termoelettrico e sui progetti relativi al nucleare. Mi risulta che la Finmeccanica venda all'estero, per esempio ai cinesi, le centrali operative ad un prezzo per chilowattora operativo di circa 200 dollari. Mi risulta invece che l'Enel abbia pagato tali centrali 600 dollari per chilowattora. I casi sono due: o la Finmeccanica ha fatto *dumping* in Cina, o ha rapinato l'Enel. Considerato che l'Enel deve recuperare il denaro che spende facendo ricadere i costi sui cittadini, ritengo utile questo chiarimento.

Questi dati non sono buttati lì, ma derivano da una serie di informazioni tecniche riguardanti, ad esempio, un investimento fatto dall'Enel nel 1993 pari ad 8.749 miliardi. Se tale investimento avesse visto applicati i prezzi praticati ai cinesi (so di essere un po' generico, ma l'analisi ben più dettagliata consta di 18 pagine che andrebbero lette per intero), avrebbe potuto consentire la costruzione di strutture per la produzione di energia fino a 15.000 megawatt, vale a dire una quantità di energia tale da coprire ampiamente il fabbisogno nazionale per alcuni anni. Invece ricorriamo all'acquisto di energia dall'estero, in particolare dalla Francia, pagando, prima della rivalutazione del franco, intorno alle 58 lire (oggi un po' di più). Sappiamo peraltro quanto costa questa energia all'industria: la Francia vende all'industria la stessa energia ad un prezzo variabile dal 35 per cento al 50 per cento in meno rispetto a quello praticato all'Enel.

Inoltre, se l'Enel, anzichè rivolgersi alla Finmeccanica, si fosse rivolto alla GECI Asthon, avrebbe pagato il prezzo di 200 dollari per chilowattora. E ciò mi fa pensare che si è trattato non di *dumping*, bensì di rapina di risorse nazionali.

Un altro particolare, sempre riguardante la Finmeccanica. Prodi, a suo tempo, presumo in accordo con la Finmeccanica, aveva portato avanti il progetto Cirene (che era stato abbandonato da tutti coloro che avevano messo in piedi quei progetti): 1.200 miliardi abbandonati! Ad un certo punto, il professor Silvestrini, direttore del CISE, diede vita a qualcos'altro.

Possiamo andare oltre. Al Brasimone qualcuno aveva suggerito di investire nei cosiddetti reattori a moderatore organico, ma questo ha prodotto unicamente un arricchimento per le imprese che hanno costruito strade di accesso e altre strutture ed è servito a realizzare una struttura i cui costi evidenziati sono stati di circa 2.000 miliardi, cresciuti poi a 3.000 miliardi. I rottami sono tuttora sul posto e l'unica cosa che siamo riusciti a fare è stata di rischiare di rimettere in discussione una delle più importanti riserve idriche del Centro-Nord Italia dal punto di vista dell'acqua potabile, buttando oltre 2.000 miliardi.

Voglio precisare che tutte queste attività, di cui nessuna andata a buon fine, non sono state di iniziativa Enel *tout court*, perchè hanno generato in realtà introiti non indifferenti per le società del gruppo *Finmeccanica*.

La centrale di Montalto di Castro costituisce un altro fatto interessante, anche se si potrebbe sostenere, per giustificarne le spese, che l'iniziativa è abortita per l'esito del *referendum* sul nucleare. Sappiamo che quella centrale è costata, fino al momento in cui è stata abbandonata, dai 3.000 ai 5.000 miliardi, non si è mai saputo esattamente quanto. Se consideriamo che la Franatome, che è la più grande industria nucleare europea, offre i sistemi completi operativi a circa 1.500-1.600 dollari per chilowatt prodotto, abbiamo che due gruppi da 1.350 megawatt costerebbero assai meno di quanto non sia già costata la centrale di Montalto di Castro senza diventare operativa. In passato si è parlato di una riconversione di questa centrale. A parte che riconversione in questo caso significa ricostruire tutto *ex novo* - forse le strutture edili potranno essere recuperate, ma non so entro quali termini -, vorrei comunque sapere quale sarebbe la potenza istallata e quanto vi costerà questa riconversione, per vedere poi, a potenza istallata e realmente ottenuta, quale sarà il costo per chilowatt producibile.

Riferendomi poi più propriamente alla Finmeccanica, vorrei sapere se è vero che l'indebitamento della società è pari ad una cifra variabile tra i 15.000 e i 18.000 miliardi, di cui circa il 50 per cento verso l'estero e che di recente è stato chiesto - penso per «spesucce» accessorie - un prestito, già accordato, di 250 milioni di dollari.

Vorrei sapere inoltre a quanto ammontano i costi sostenuti dalla Alenia e dalla Finmeccanica per le operazioni connesse al tentato accordo con la Mc Donnell Douglas e sapere se esso proseguirà. Parlo di costi di consulenza, viaggi e permanenze all'estero anche in periodo natalizio (ad esempio, mi risulta che una delegazione si è recata alla fine di dicembre in California per discutere con i rappresentanti di quella società).

Vorrei poi sapere quali sono stati, e a quanto ammontano, i fondi destinati alla riconversione siderurgica della Campania e quanto sono costate rispettivamente Nola 1, Nola 2 e Morra De Santis. È vero che tutta l'operazione è stata pilotata da un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e che la realizzazione di questi stabilimenti è stata in gran parte pilotata dalla camorra campana?

Sarebbe interessante anche avere delle risposte alle interrogazioni del senatore Antonio Parlato e dell'onorevole Dorigo. A quanto mi risulta, l'onorevole Dorigo non ha più insistito nell'ottenere risposta alle sue interrogazioni, mentre il senatore Antonio Parlato non ha mai ricevuto risposta ed ora non fa più parte del Parlamento.

Vorrei sapere infine, però dal dottor Fabiani, se è vero che ha dichiarato che la Finmeccanica, qualora avesse sbagliato nella realizzazione degli stabilimenti di Nola 1, Nola 2 e Morra De Santis, avrebbe restituito il denaro allo Stato. Scusate la mia ilarità, ma non riesco a comprendere da dove verrà questo denaro, dato che la Finmeccanica non dispone di grandi risorse finanziarie; forse quelle economiche di lungo periodo saranno tali da consentirgli la restituzione di queste cifre, però sarebbe preliminarmente utile sapere quanto sono costati questi tre stabi-

limenti e per quali ragioni non sono entrati ancora in funzione. Mi risulta invero, ma non ne ho la certezza, che in realtà qualche impianto sia entrato in funzione per produrre parti su commessa di industrie straniere, che sono però risultate così difettose da indurre il committente a chiedere o il trasferimento della produzione ad altre strutture di vecchia data oppure l'annullamento del contratto, che suppongo avrebbe provocato anche una richiesta di danni per inadempimento contrattuale.

Per quanto riguarda la Alenia, questa società ha avuto la peculiarità - come sempre è avvenuto alle industrie controllate dallo Stato - di operare da Re Mida al contrario: toccare l'oro, cioè fagocitare aziende economicamente efficienti e finanziariamente sane, e trasformarlo - secondo il principio cinese in base al quale non è mai la mela sana che risana la mela marcia - in materia vile. L'ultimo caso del genere si è avuto con la Elsag, diventata poi Sesn ed in seguito Esn, che pagava puntualmente i suoi fornitori, poi ha ritardato e negli ultimi tempi non è più in grado di pagare perchè ovviamente, quando una piccola azienda sana va a finire in un grosso complesso un po' meno sano, tutto viene gestito con criteri diversi dall'efficienza organizzativa.

Su Alenia possiamo dire anche altre cose. Potremmo cominciare, ad esempio, dal SAX, un progetto dell'Agenzia spaziale italiana (ASI).

Chiedo scusa: se i colleghi non si stanno annoiando, proseguo, altrimenti sommessamente posso anche interrompermi.

PRESIDENTE. Senatore Regis, vorrei solo ricordarle il comma 2 dell'articolo 48 del Regolamento del Senato: «Nello svolgimento di tali indagini, le Commissioni non dispongono di poteri di cui al comma 5 dell'articolo 162,» - cioè poteri di inchiesta - «nè hanno facoltà di esercitare alcun sindacato politico, di emanare direttive, di procedere ad imputazioni di responsabilità».

Ciò significa che ascoltiamo volentieri e con grande interesse quanto lei ha da dire - che mi sembra però più oggetto di una interpellanza o di una interrogazione da rivolgere al Governo - ma non so se i dirigenti della Finmeccanica possano rispondere alle sue domande, che tra l'altro riguardano anche l'Enel e non solo la Finmeccanica.

Volevo precisare questo in modo che lei si possa orientare come meglio crede.

REGIS. Signor Presidente, la ringrazio della precisazione, ma ho visto quale esito poi sortiscono le interrogazioni, comprese quelle da me presentate su ASI, Finmeccanica, Alenia, CNR, INFN ed Enea, alle quali non ho avuto risposta dal mese di giugno. Sono un povero imprenditore che viene dalla montagna, quindi di regolamenti ne capisco poco; la ringrazio della sua dotta spiegazione e mi scusi se non ho la competenza sufficiente per discernere particolari. Se lo desiderate, posso proseguire, nella mia incompetenza specifica, a fornire dettagli sulle indagini da me effettuate in passato, facendo riferimento anche alle interrogazioni da me presentate, che non hanno mai avuto risposta.

PRESIDENTE. Senatore Regis, tra venti minuti inizierà la seduta dell'Aula. Se lei vuole delle risposte esaurienti a tutti i suoi quesiti, ri-

tengo sia necessaria un'ulteriore audizione, possibilmente alla presenza dell'amministratore delegato della Finmeccanica. È poi vero che tutti noi siamo «poverini», ma qui rappresentiamo il Senato e penso che almeno il nostro dovere, come senatori lo sappiamo fare.

REGIS. A questo punto, mi scuso, ma debbo interrompere il mio intervento, dato che dovrei proseguire per un'altra ora solo per elencare alcuni aspetti che considero irregolari. È evidentemente inutile che io prosegua. Lascio quindi la parola ai colleghi e chiedo che il seguito di questa audizione venga aggiornato ad altra seduta.

BECCARIA. Signor Presidente, torno ancora su quanto ho prima sostenuto perchè credo si sia rimasti allo stesso punto. Il senatore Regis ha perfettamente ragione, egli vuole esporci tutto il suo *cahier des doleances*, con almeno 47 fattispecie da codice penale; non ritengo però idonea questa sede. Se vogliamo delle risposte puntuali, sono dell'opinione che esse potranno essere fornite dal direttore centrale e dal vice direttore centrale della Finmeccanica. Se ciò non è possibile, esprimo il dissenso della mia parte politica per come la discussione viene condotta.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai rappresentanti della Finmeccanica affinchè forniscano risposta, per quanto possibile e per quanto di loro competenza, ai quesiti posti.

AIRAGHI. Signor Presidente, vorrei fare una premessa. Il senatore Regis ha fatto delle affermazioni gravissime, anche perchè rivolte ad un'azienda quotata in borsa: tali comportamenti possono davvero creare problemi di natura giudiziaria e sconvolgimenti del mercato borsistico!

Veniamo ora alla sostanza delle domande che ci sono state poste. Se la Commissione è d'accordo, inizierei a parlare dei problemi sollevati oggi per poi, se resta tempo, riferirmi a quelli già sollevati nell'audizione precedente.

In primo luogo, sono state poste diverse domande circa il problema della politica aeronautica e dell'alleanza con la McDonnell Douglas, nonchè dei rapporti con la Airbus e della collaborazione europea. Qui occorre essere chiari. Mi limiterò a ripetere su questo aspetto alcune considerazioni svolte dal dottor Fabiani nella precedente audizione. L'Alenia è fin dagli inizi degli anni '60 uno dei massimi produttori mondiali - forse il più grande, se non si contano quelli statunitensi - di grandi componenti per aerei commerciali. Questa è un'attività che la Alenia svolge in collaborazione con tutti i costruttori aeronautici - inizialmente con Mc Donnell, poi con la Boeing e quindi con la Airbus - e che intende continuare a fare perchè è un'attività che negli anni si è sempre dimostrata redditizia. Per mantenere tale posizione e per difenderla nei confronti della crescita di competizione che si riscontra in una serie di paesi emergenti - l'Indonesia, la Corea, Taiwan e le Filippine - a metà degli anni '80 si decise di varare un programma di investimenti importanti, concentrato in particolare sui due stabilimenti di Nola 1 e Nola 2, i quali rappresentano una grande sfida tecnologica.

L'idea alla base di tali stabilimenti era quella di ricorrere ad un elevatissimo livello di automazione che consentisse di recuperare, attraverso il minor impiego di manodopera, lo svantaggio competitivo che ci stava iniziando a dividere dalle produzioni fatte in questi paesi emergenti. Chiaramente si tratta di unità produttive che, per il modulo organizzativo con le quali sono progettate, richiedono elevati carichi di lavoro. Pertanto, già dalla seconda metà degli anni '80, abbiamo iniziato ad esplorare tutte le possibilità.

Il mercato del settore aeronautico si sta avviando ad un dimezzamento dei valori reali. Alla crisi strutturale del comparto dell'aeronautica militare si è aggiunta una crisi ciclica dell'aeronautica commerciale: negli ultimi anni si sono registrati risultati disastrosi, gli stabilimenti sono vuoti e si è resa necessaria l'adozione della cassa integrazione e degli altri ammortizzatori sociali. L'Italia non può fare eccezione rispetto a questo andamento.

Abbiamo esplorato tutte le ipotesi: l'unica azienda con la quale abbiamo potuto dar vita ad un negoziato - che è in corso e non sappiamo dire come si concluderà, nè quali saranno le formule che saranno adottate nel caso di una intesa positiva - è stata la McDonnell Douglas. La spiegazione è che, contrariamente ad altri costruttori aeronautici, che essenzialmente avevano tenuto in casa il massimo delle attività produttive, la McDonnell Douglas aveva scelto di assegnare a terzi pacchetti importanti di lavoro. L'ipotesi a suo tempo esaminata e in discussione è che alcuni pacchetti di lavoro assegnati a diversi produttori possano essere fatti convergere verso la Alenia, in particolare verso i citati stabilimenti di Nola, uno di carpenteria aeronautica ed uno di meccanica aeronautica. Vi è poi un terzo stabilimento, quello di Foggia, specializzato nella lavorazione dei composti.

Mi giunge del tutto nuova la notizia che qualcuno abbia pensato a scambi fra pacchetti azionari della Agusta e della Oto Melara a fronte di partecipazioni nella Airbus, come ipotizzava il senatore Lombardi Cerri.

Quanto al piano strategico della Finmeccanica, le linee erano state indicate abbastanza chiaramente già nella relazione introduttiva dell'amministratore delegato il 10 novembre scorso. Nell'economia dei lavori della Commissione, penso che sia inutile ritornarvi sopra, anche se sono pronto a farlo. Stiamo cercando di costruire un gruppo industriale che, per le dimensioni raggiunte, è il secondo gruppo manifatturiero e il primo ad alta tecnologia. Qualcuno può anche ritenere che non vi sia bisogno di un gruppo di questo genere in Italia e che il nostro possa essere preso e buttato nella spazzatura o venduto in tanti tronconi al migliore offerente, tuttavia vorrei che la Commissione riflettesse sulla circostanza che non esiste paese industriale che si rispetti che non abbia gruppi con queste caratteristiche.

È più volte circolata l'osservazione che la Finmeccanica non è un gruppo industriale, bensì un conglomerato di diversi comparti senza connessioni. Ancora una volta non vorrei annoiare la Commissione, ma sono pronto a consegnare documenti che dimostrano che la base tecnologica che lega questi settori è comune e che stiamo compiendo ogni sforzo perchè le tecnologie sviluppate in un posto siano messe a disposizione delle altre componenti del sistema, cercando così di ridurre i costi

e di ottimizzare gli investimenti. È un percorso lungo e non facile, anche perchè vi è un forte processo di internazionalizzazione del gruppo. Già il Presidente, nella sua introduzione, ha citato i numeri del 1993. Posso dire che per il 1994 la quota di esportazioni più produzione all'estero è notevolmente aumentata. È un fatto che consideriamo positivo, una dimostrazione della vitalità del gruppo; si tratta di parecchie migliaia di miliardi, circa 6.000-7.000, cifre imponenti che vanno rinnovate anno dopo anno. Il rammarico è che questa crescita a livello internazionale sia accompagnata da una quasi scomparsa del mercato nazionale. E non è scomparso solo per noi, ma per tutti coloro che operano nel settore dei beni di investimento a ciclo medio-lungo.

Un piano strategico così impegnativo e complesso si sviluppa attraverso una quantità di fasi e passaggi intermedi, che sono in atto. Riteniamo di avere un disegno abbastanza preciso di quali risultati conseguire, un disegno che credo emergerà con maggiore chiarezza fra qualche mese.

Riguardo al portafoglio prodotti della SIAI Marchetti, per quello che mi risulta, ciò che abbiamo venduto è la licenza di un aereo che non avremmo mai prodotto, il Canguro. Ovviamente, la SIAI Marchetti, insieme ad altre aziende minori, è uno dei potenziali candidati ad operazioni di razionalizzazione invocate da più parti e che potrebbero avvenire in un prossimo futuro (e che forse sono indispensabili per salvare una serie di competenze).

Non so quanto spendiamo per le pubbliche relazioni, ma certamente non siamo uno dei gruppi che spendono molto. Non mi risulta che facciamo campagne pubblicitarie o promuoviamo iniziative di questo genere. Lo stesso vale per le consulenze esterne: tutti i gruppi industriali, tutti gli operatori economici medio-grandi ricorrono frequentemente a consulenze, ed alcune sono obbligate. Ad esempio, ogni volta che dobbiamo fare una cessione di attività, abbiamo bisogno di consulenze perchè le norme ce lo impongono: abbiamo bisogno di certificare il valore delle transazioni, la coerenza, la congruità dei prezzi, la validità delle formule giuridiche adottate.

Proprio nell'ottica di risparmiare dei soldi, due anni fa si decise di evitare di partecipare ai grandi saloni aeronautici una volta all'anno. Certo, non si può rimanere totalmente assenti da occasioni uniche al mondo in cui si radunano tutti. Perciò almeno a quello di Parigi Le Bourget o a quello di Farnbourgh occorrerà partecipare.

I costi sono sicuramente importanti, ma sono legati soprattutto all'affitto di spazi, all'occupazione di *stand* nella mostra. È stata posta poi una domanda a proposito dei finanziamenti della legge n. 181 del 1989. Non sono stati affatto restituiti: gli stabilimenti sono in fase di completamento, è prevista l'entrata in funzione entro la fine dell'anno o al massimo entro l'inizio del 1996. Entreranno in funzione regolarmente. Così assolveremo a tutti gli obblighi. Del resto, lo Stato ha contribuito solo parzialmente alla realizzazione di questi stabilimenti, integrando i nostri investimenti.

Per quanto riguarda la domanda sulle privatizzazioni - questione ripresa anche dal Presidente - voglio sottolineare che siamo oggetto di questo processo e non soggetto. Posso ancora una volta richiamare la posizione enunciata in passato dal Governo: la Finmeccanica - vorrei ri-

chiamare l'attenzione sul fatto che il libro verde sulle privatizzazioni si riferiva alla Finmeccanica e non alle sue aziende - è un soggetto privatizzabile ma, dato il tipo di attività che si svolgono all'interno di questo gruppo, lo Stato dovrebbe mantenere una quota di minoranza significativa. Cosa significhino poi le parole «quota di minoranza significativa» non sta a me dirlo. Ciò che conta è che, rispetto al momento in cui è stato scritto il libro verde, si sono raggiunti in questo senso risultati importanti: oggi la presenza di terzi nel capitale della Finmeccanica ha raggiunto il 40 per cento e cominciamo ad avere un numero di azionisti rilevante, sia azionisti di borsa, sia banche. Il cammino dipenderà dalla nostra azione e dal mercato borsistico. Dal nostro punto di vista, siamo molto sereni su questo processo che, ribadisco, ci vede come oggetto.

In riferimento al quesito del senatore Larizza sul piano delle aziende dell'ex Efim, anche questo tema era già stato evocato nella precedente audizione e forse qualcosa in più, rispetto ad allora, si può dire. Nel comparto mezzi della Difesa è in atto un'integrazione tra Oto Melara e Breda Meccanica bresciana. Negli altri comparti il programma è già definito, soprattutto nella parte più complicata, quella delle attività nel campo degli equipaggiamenti elettronici, dove stiamo procedendo attraverso l'integrazione di sei o sette linee diverse e segnatamente la Agusta Sistemi, la Fiar, la Sma, la Galileo, l'Omi e le attività avioniche che facevano precedentemente capo ad Alenia. Il disegno consiste nel ricompattamento di tutte queste attività in un'unica struttura articolata su tre divisioni: avionica, equipaggiamenti di superficie - intendendo per questo produzioni di strumenti elettro-ottici ed elettronici e per impieghi terrestri e navali - ed equipaggiamenti spaziali. La divisione avionica verrà baricentrata su Milano, mentre le altre due divisioni su Firenze.

Devo dire che stiamo marciando bene, però dobbiamo considerare le difficoltà di un mercato che non è declinante, ma precipitante. Loro sanno meglio di me, perchè ne hanno discusso anche in questa sede, che quest'anno il bilancio per l'ammodernamento della difesa italiana è ridotto del 25 per cento rispetto all'anno scorso. Si tratta di un calo traumatico, che mette in crisi profonda la stessa efficienza della macchina militare (lo stesso Capo di Stato maggiore della difesa lanciava in un'intervista stamattina un allarme severo, grave, oltre che autorevole, su questo specifico problema).

È chiaro che riorganizzare e razionalizzare è già difficile quando il mercato va bene, ma quando il mercato va male è molto più difficile. D'altra parte, questa è la realtà italiana e non possiamo che prenderne atto; ancora una volta non sta a noi stabilire quanto sia giusto che le Forze armate spendano in armamenti, nè per quale genere di armamenti o sistemi da difesa. Da parte nostra, continuiamo a chiedere che il paese si dia un programma in materia cui far riferimento, altrimenti diventa difficile gestire qualunque progetto.

Quello che ho appena detto lo possiamo applicare in modo altrettanto preciso, e forse ancora più drammatico, alle attività spaziali che gravitano intorno a Torino, perchè almeno l'amministrazione della difesa è efficiente, mentre l'Agenzia spaziale italiana (ASI) ha subìto in questi ultimi anni delle difficoltà gravissime.

REGIS. Anche per colpa del progetto SAX: ne avete fatto lievitare il costo del 50 per cento, arrivando a 51 miliardi e 800 milioni!

AIRAGHI. Faccio una breve parentesi che riguarda il progetto SAX. Siamo pronti a sottoporre all'attenzione della Commissione, ed in particolare al senatore Regis, analisi accurate sulla collocazione del SAX, un satellite di ricerca scientifica - che certamente nel corso della sua lunga gestazione ha profondamente cambiato fisionomia, ma mi riferisco alla sua configurazione attuale - inserito nel panorama delle macchine comparabili, per dimostrare che è costato nè più nè meno degli altri satelliti della sua categoria.

REGIS. A me non risulta questo, e ho con me tutti i dati dei satelliti della stessa categoria lanciati nel mondo.

LOURIER. Vorrà dire che compareremo le nostre informazioni.

Ad ogni modo, senatore Regis, ci può venire a trovare all'Alenia Spazio a Torino assieme agli altri senatori interessati.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma le risposte vanno date alla Commissione e non ai singoli.

AIRAGHI. Il satellite SAX è in assemblaggio a Torino e noi rispetteremo tutte le date che ci sono state indicate. Se poi l'Agenzia spaziale italiana ha effettuato delle scelte incompatibili con la sua situazione di bilancio, è un suo problema.

Lei aveva chiesto che cosa pensiamo dell'ASI. Io sono stato tra quelli che hanno salutato come un fatto positivo la creazione in Italia di un'agenzia spaziale. Esisteva una situazione che vedeva lo spazio fortemente frammentato in tronconi diversi: da una parte, c'era un ufficio del Ministero per gli affari esteri che gestiva i rapporti con l'Agenzia spaziale europea; le attività scientifiche e i programmi nazionali erano gestiti dal CNR; infine, il Ministro per il coordinamento della ricerca scientifica - perchè allora non esisteva uno specifico Ministero - incontrava problemi nel coordinare tutte le varie attività. L'Agenzia nacque come un prototipo giuridico, con tutte le complessità del caso. Ciò nonostante, il settore spaziale italiano in questi anni ha ottenuto dei successi, anche se l'ASI ha avuto sempre una vita molto travagliata. È in discussione in Parlamento un disegno di legge per la sua riforma e mi auguro che le Camere possano decidere per il meglio. È certo comunque che necessitiamo di un buon interlocutore, forte, efficiente ed efficace; più esso avrà tali requisiti, meglio noi lavoreremo.

Nel campo spaziale si è da tempo preso atto che non possiamo vivere solamente con il mercato nazionale, diretto o indiretto, cioè un mercato rappresentato dall'ASI o dalla quota parte spettante all'Italia in programmi sviluppati a livello internazionale. I successi che stiamo acquisendo nel mondo, spesso insieme ad altri gruppi - ma questo è un settore in cui spesso si procede insieme - sono numerosi. Ormai la quota del fatturato Alenia Spazio derivante da programmi commerciali, cioè con clienti non istituzionali, è importante e crescente.

Sempre più spesso ci si rivolge all'Italia, perchè essa offre un lavoro fatto bene ed a prezzi competitivi. Queste sono le regole del gioco che il mercato impone ad un gruppo come il nostro.

A Torino il comparto Spazio è in una situazione delicata perchè, al di là del SAX e di altri programmi che sono in fase di integrazione, basava il suo futuro a breve-medio termine su due progetti importanti. Il primo era la navicella Columbus che, come loro sanno, era parte del programma europeo fondato, oltre che sulla Columbus, anche sul vettore Arianne-5 e sulla navetta Hermes. Il programma Columbus doveva essere il primo mattone di un'eventuale stazione spaziale europea. Esso non è stato formalmente cancellato, ma è come se lo fosse. In questo progetto avevamo come *Co-prime contractors* i tedeschi; il suo congelamento è per noi un elemento grave e doloroso.

Il secondo programma che riguarda Torino concerne il cosiddetto modulo logistico, un componente essenziale della futura stazione spaziale russo-americana Freedom. Siamo in una strana situazione: il Governo americano e quello italiano hanno firmato ormai da diverso tempo un documento che impegna l'Italia a partecipare alla realizzazione di tale stazione fornendo questo modulo, ma stiamo ancora aspettando che l'Agenzia spaziale ci fornisca il contratto; nel frattempo, comincia a profilarsi all'orizzonte il rischio di far ritardare l'intero programma della stazione russo-americana perchè il modulo logistico si trova sul cammino critico della sua realizzazione. Tale modulo serve per portare in orbita i pezzi destinati alla costruzione della stazione spaziale; è quindi un elemento essenziale del programma. L'Italia, per una serie di ragioni che mi sfuggono, sta rischiando una figura pessima a livello internazionale. Siamo ancora in tempo per porvi rimedio e mi auguro che il nuovo Governo e il nuovo Ministro per la ricerca scientifica e tecnologica provvedano nel modo più rapido possibile ad attivarsi; ciò ridarebbe anche all'attività spaziale di Torino una prospettiva più positiva.

Circa la privatizzazione del settore spaziale, faccio presente che la Alenia Spazio fa parte della Fimneccanica: se si privatizza quest'ultima, si privatizza anche il settore spaziale. Noi non vediamo un futuro della Alenia Spazio separato dal nostro.

Circa lo stabilimento di Corso Marche, cercherò di dare una spiegazione organica, anche perchè tale argomento ricorre in diversi punti delle domande poste dai senatori. Abbiamo detto che l'industria aeronautica sta attraversando a livello mondiale un momento difficilissimo. Di fronte a tale situazione, le imprese potrebbero chiudere gli stabilimenti mandando a casa il personale, ma questa sarebbe, se vogliamo, la risposta meno fantasiosa e forse la più dolorosa. Esiste una risposta più strutturale alla quale stiamo lavorando tutti e che noi abbiamo già posto in essere, forse perchè siamo più piccoli degli altri e più agili, anche se non sta a me vantare primati di questo genere. La Alenia era organizzata in due gruppi, uno si occupava di velivoli da difesa e l'altro di velivoli da trasporto. Da alcuni mesi li abbiamo fusi, e questo non è un fatto puramente formale, poichè sono stati effettivamente posti sotto la medesima direzione. Stiamo integrando tutte le strutture, sia quelle progettuali, sia quelle manifatturiere. Non avremo più, a breve termine, stabilimenti specializzati per produrre parti di aerei militari e parti di aerei

civili, ma per componenti e per capacità integrate nel processo. Un programma di questo genere avrà riflessi su tutta la struttura del gruppo, naturalmente anche su Torino, un pezzo molto importante di questo processo.

Non credo poi che nessuno ci possa muovere critiche di speculazione edilizia o cose del genere.

LARIZZA. Non mi riferivo a voi in particolare.

AIRAGHI. Ne prendo atto.

Per quanto riguarda i rapporti in ambito aeronautico con l'Europa, noi intratteniamo un'intensa e positiva collaborazione con tutti i grandi produttori aeronautici europei. Ad esempio, abbiamo posto in essere accordi ed attività commerciali con la Aerospatiale, abbiamo sottoscritto un accordo di principio con la British Aerospace, per realizzare una grande convergenza in Europa nel campo dei velivoli regionali. Con la British Aerospace e con la Daimler-Benz esiste da ormai vent'anni una collaborazione, prima per quanto riguarda i Tornado, adesso con il programma EFA. Quindi, tutta l'attività aeronautica militare italiana è svolta in collaborazione con *partners* europei e questo è un elemento di non ritorno; così è e così continuerà ad essere.

L'unica area nella quale intratteniamo a livello europeo una collaborazione marginale è quella dei grandi velivoli commerciali, per i quali, peraltro, forniamo parti a tutto il mercato. Ho già detto all'inizio che abbiamo cercato più volte e testardamente di ottenere commesse da parte dei grandi costruttori aeronautici europei; ci hanno risposto che, non avendo lavoro per loro, a maggior ragione non ne avevano per noi. I rapporti sono però eccellenti con questi gruppi: ci si vede e si ragiona continuamente insieme; è la situazione complessiva che rende talora complicato il trovare nuove vie di collaborazione.

Credo di aver già risposto alla domanda del Presidente sulla privatizzazione. Vengo ora ai quesiti del senatore Regis. Per quanto riguarda le domande relative ai prezzi dell'energia, ritengo che occorra rivolgerle ad altri interlocutori, sicuramente non a noi. Penso di poter dare risposta invece sui prezzi delle centrali elettriche. Si tratta di calcoli difficili perchè dipendono da una grande quantità di variabili. Anzitutto l'oggetto che si compra. Se lei acquista una centrale elettrica molto strumentata, organizzata per vivere trent'anni, pagandola con lunghe dilazioni e cose di questo genere, la paga un prezzo. Poi si divide il prezzo della centrale per i chilowattora e si ottiene una certa cifra. In altre condizioni, si ottengono risultati diversi.

Inoltre, ogni centrale che consegnamo all'Enel è prodotta direttamente in Italia. Se si acquista una centrale in Pakistan o in Cina, vi è un contenuto locale di lavoro a prezzi pakistani e cinesi, che non sono quelli italiani. Ciò abbassa fortemente il prezzo complessivo della struttura. Ecco, senza tener conto di questi elementi credo che non si possano fare confronti. Resta il fatto che quello che vendiamo in giro per il mondo, lo vendiamo in regime di concorrenza; e ciò vale sia per i contratti italiani che per quelli stranieri.

I debiti della Finmeccanica sono scritti chiaramente nel nostro bilancio: mi riferisco all'indebitamento netto. Quanto ai costi delle tratta-

tive, è chiaro che un negoziato complesso come quello con la McDonnell Douglas, in un settore così complicato che sta attraversando una congiuntura negativa, è molto difficile; proprio perchè si intende ridurre al minimo il rischio di errore occorre il massimo di riflessione, di ragionamento, di competenze. Siamo stati noi stessi a condurre una indagine accurata di mercato (realizzata da un operatore internazionale specializzato), a volere una valutazione del *partner* condotta da una delle maggiori banche d'affari internazionali e così via.

È vero che gli stabilimenti di Nola non sono ancora entrati in funzione, ma saranno operativi nella seconda metà del 1995 o all'inizio del 1996. Rispetto alle preoccupazioni circa una produzione di scarsa qualità, va da sè che grandi stabilimenti complessi e sofisticati come quelli di Nola hanno bisogno di un periodo di avviamento che ancora non è iniziato.

Ricordo che la Alenia Elsag Sistemi Navali è sempre stata del gruppo. Nel 1950, quando si è cominciato a lavorare in questo settore, si trattava di attività separate, parte della Elsag, parte di Selenia. Nel 1959 abbiamo ceduto Selenia ed Elsag alla Stet. Tra le varie razionalizzazioni, la Stet ha forzato e ha messo insieme queste due mezze mele. Quando abbiamo riacquistato Selenia ed Elsag, nel 1989, sostanzialmente si è realizzata la Alenia Elsag Sistemi Navali.

REGIS. Non è esattamente così; lei sa che la McDonnell Douglas, nel settore civile, ormai è una scatola vuota. Infatti non è stata offerta la parte militare.

AIRAGHI. Non era nostro interesse.

REGIS. E siete interessati ad una scatola vuota?

AIRAGHI. Si vedrà se è una scatola vuota. Avrebbe potuto usare queste argomentazioni se avessimo esposto posizioni che potrebbero risultare fallaci.

REGIS. Ma state spendendo dei soldi per questi negoziati.

AIRAGHI. Credo così di aver dato risposta, sia pure con insoddisfazione di qualcuno, alle domande che mi sono state rivolte.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Airaghi e il dottor Lourier per quanto ci hanno riferito e dichiaro conclusa l'audizione.

Se la Commissione riterrà non esaurito il dialogo con i rappresentanti della Finmeccanica, sarà invitato ancora l'ammministratore delegato.

Avverto che il senatore Regis ha preannunciato il deposito di alcuni documenti presso l'ufficio di segreteria della Commissione, documenti che saranno posti a disposizione di quanti ne faranno richiesta.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE