

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

66° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 2001

Presidenza del presidente CAPONI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 6
DE PICCOLI <i>sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato</i>	3, 8
* PIZZINATO (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>)	7

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

I lavori hanno inizio alle ore 15,45.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

(3-04253) PIZZINATO, GRUOSSO, MICELE, MACONI, CARCARINO, VIVIANI, CASTELLANI Pierluigi, CO', CRIPPA, CORTIANA. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* – Premesso che:

le aziende elettromeccaniche (per la produzione di centrali idrotermoelettriche, materiale ferroviario, ecc.) sono investite da anni da processi di ristrutturazione, segmentazione, riaggregazione; processi che hanno comportato drastiche riduzioni di personale nonché di chiusura di numerosi stabilimenti e unità produttive;

negli ultimi anni il settore, che fa capo a Finmeccanica, è stato investito anch'esso da numerosi processi di ristrutturazione coinvolgendo sia aziende a partecipazione statale che private, tra cui le aziende della Firema;

negli scorsi anni, tra la Firema – assistita dall'Assolombarda – e le organizzazioni sindacali, fu raggiunta un'intesa che prevedeva una fase di transizione con l'utilizzazione di cassa integrazione ordinaria e mobilità, per numerosi lavoratori a fronte di un programma che assicurava lo sviluppo produttivo ed occupazionale sulla base di un assetto industriale con i seguenti stabilimenti: Retam con sede a Spello (Perugia), OMS – Stanga a Padova, OFC a Caserta, Firema a Sesto S. Giovanni (Milano), MML – Metalmeccanica Lucana a Tito (Potenza);

in detti stabilimenti della Firema si realizzano produzioni del settore dei trasporti (ferroviarie e metropolitane), sia per le parti meccaniche che elettriche e lo scorso anno (anche sulla base di un assetto proprietario con il 49 per cento a Finmeccanica) si sono previsti investimenti per 27 miliardi;

contrariamente agli impegni assunti, con le organizzazioni sindacali e le amministrazioni comunali interessate, lo scorso 19 gennaio 2001, in un incontro presso l'Associazione Industriale Lombarda, la direzione della Firema comunicava un nuovo programma di ristrutturazione che prevede una drastica riduzione dei livelli di occupazione;

in tale programma di ristrutturazione si ipotizzano 480 esuberanti su un totale di 1.308 dipendenti al gennaio 2000, così suddivisi:

Firema Sesto S. Giovanni 130 esuberanti su 222 dipendenti;

OFC Caserta 173 esuberanti su 458 dipendenti;

OMS – STANGA Padova 87 esuberi su 378 dipendenti;

Metalmeccanica Lucana Tito 90 esuberi su 186 dipendenti;

un tale ridimensionamento delle attività produttive degli stabilimenti Firema è prospettato in palese contrasto con i programmi di intervento definiti dal Governo per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e metropolitane, i quali richiedono invece un potenziamento delle capacità produttive del settore ferroviario-elettromeccanico, già oggi carente rispetto alle esigenze del Paese,

gli interroganti chiedono di sapere:

se il Ministero in indirizzo non intenda convocare, con urgenza, un incontro fra le parti al fine di rivedere il programma delineato dalla Firema per salvaguardare un patrimonio industriale e professionale di cui il Paese necessita;

quali iniziative il Ministero dell'industria ha assunto o intende assumere, anche in considerazione che il 49 per cento del capitale di Firema è di proprietà di Finmeccanica per salvaguardare la presenza di queste attività industriali in realtà già fortemente colpite, nell'ultimo decennio, dai processi di dismissione industriale;

se il Governo e il Ministero in indirizzo non ritengano necessario definire le linee guida di un programma di sviluppo del settore ferroviario-elettromeccanico, indispensabile per accelerare il processo di ristrutturazione e innovazione delle infrastrutture di trasporto del nostro Paese nonché per essere competitivi in Europa.

DE PICCOLI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. In riferimento all'interrogazione presentata dal senatore Pizzinato e da altri senatori, la Firema trasporti di Tito Scalo (Potenza) nasce nel 1969 per la costruzione di motori elettrici di trazione, di apparecchiature elettriche ed elettroniche e montaggio di rotabili ferroviari.

Dopo le pesanti perdite accumulate negli ultimi anni, in parallelo con la contrazione degli investimenti delle Ferrovie dello Stato, l'industria ferroviaria del settore pubblico è interessata da una profonda ristrutturazione. In questo processo è coinvolta anche la società Firema Trasporti, il cui pacchetto di maggioranza è posseduto da tre azionisti privati, le famiglie Fiore, Regazzoni e Marchiorello, ma il principale azionista è Finmeccanica, che detiene il 49 per cento delle società.

Nel corso del 1999 la società ha subito una forte perdita per 265 miliardi di lire, di cui 200 da imputare ad oneri di ristrutturazione su un giro di affari di 300 miliardi ed attualmente presenta ancora conti con consistenti squilibri economico-finanziari.

A fronte di tali problematiche, in data 21 dicembre ultimo scorso, il consiglio di amministrazione della Firema ha approvato un piano di ristrutturazione nel quale sono previsti, al fine di migliorare la struttura dei costi aziendali, esuberi per 480 dipendenti su un totale di 1.350, di cui 90 su 186 lavoratori per lo stabilimento di Tito Scalo. Gli interroganti chiedono quali iniziative intenda assumere il Ministero dell'industria.

Il Ministero nel corso di questi due mesi, anche su sollecitazione delle organizzazioni sindacali, ha convocato presso la segreteria tecnica del Ministro più incontri, uno dei quali per verificare la rispondenza tra i conti aziendali ed il piano industriale che viene presentato e che ha un segno molto evidente, dal punto di vista della perdita dei livelli occupazionali, ma soprattutto per esaminare, in relazione ai singoli siti produttivi, i riflessi che questi possono avere, considerando le diverse realtà del Paese nelle quali il gruppo Firema è presente.

Non ci nascondiamo come Ministero una certa preoccupazione legata non solo alla crisi del gruppo, originata da incarichi di lavoro insufficienti rispetto al numero di lavoratori in esso impegnati, ma soprattutto alla volontà degli azionisti, in particolare degli azionisti di maggioranza; ripeto che il 51 per cento è detenuto dai tre azionisti privati. Quindi, si tratta di verificare il reale interesse per il piano di ristrutturazione, pure necessario; si tratta di verificare quanto esso sia condivisibile soprattutto per quanto riguarda le ricadute in termini occupazionali, se cioè esso sia veramente il segno di un equilibrio di gestione, anche doloroso, ma che al fondo abbia come prospettiva un rilancio del gruppo Firema nella manutenzione e nella costruzione del materiale rotabile, o se invece non vi sia una volontà di disimpegno da parte degli azionisti.

A questi interrogativi, alla data attuale, il Governo non è in grado di dare una risposta certa, perché i due elementi ora indicati convivono; vi è necessità di una ristrutturazione, però non è chiaro, tenuto conto anche delle perdite finanziarie rilevanti subite dal gruppo; ho anticipazioni, per quanto riguarda la loro quantificazione per il 2000, per cui si può già dire che esse vi saranno anche per l'esercizio che si è appena concluso.

Posso assicurare che come Ministero continueremo questi incontri con le organizzazioni sindacali ed il gruppo Firema per seguire l'evoluzione di questa difficile vertenza e quindi fare tutto quello che è in nostro potere.

Gli interroganti si richiamano, nella terza ed ultima parte della loro interrogazione, anche a problematiche di carattere generale attinenti il ruolo del gruppo Finmeccanica nell'ambito del settore trasporti. Al riguardo, vorrei precisare quanto segue.

Il settore della produzione di materiale rotabile sta attraversando una fase di crescente concentrazione della concorrenza ed i *leader* di mercato (Bombardier e Alstom) nell'ultimo anno hanno rafforzato la loro posizione con significative acquisizioni (Bombardier ha rilevato il settore veicoli di Adtran e Alstom ha acquisito il ramo ferroviario di Fiat) e ciascuna rappresenta ormai circa cinque volte il fatturato del gruppo di aziende controllate da Finmeccanica.

I primi tre operatori del settore (oltre alle due società citate si può ricordare anche la Siemens) hanno raggiunto, quindi, volumi di scala che consentono loro di offrire prodotti più competitivi rispetto alla concorrenza. Di qui anche alcune difficoltà che sicuramente non solo il gruppo Firema, ma anche il gruppo Ansaldo, e quindi Finmeccanica, incontrano.

Il problema centrale è quello di capire come superare queste criticità; ricordiamo che il gruppo Finmeccanica aveva sviluppato una trattativa, che poi non è andata a buon fine, con il gruppo Bombardier. Resta inalterato il problema di quali alleanze, quanto meno a livello europeo, il gruppo Finmeccanica è in grado di stabilire in questo settore così importante. È indubbio che sulle difficoltà relative alla domanda, che esistevano e che hanno gravato sulle aziende di costruzione di materiale rotabile nel nostro Paese, hanno pesato in generale gli scarsi investimenti per il rinnovo del parco rotabile, soprattutto ferroviario, per le note difficoltà che le Ferrovie dello Stato hanno avuto nel passato. Da questo punto di vista la presentazione del nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica, che attribuisce alle ferrovie un ruolo strategico nell'equilibrio complessivo del trasporto nel nostro Paese, con le relative implicazioni per quanto attiene il rinnovamento del materiale rotabile, è importantissima proprio per determinare questo riequilibrio e per aprire nuovi spazi di iniziativa. Inoltre, il processo di liberalizzazione in atto e le prospettive relative all'alta velocità in ambito europeo, come pure lo sviluppo di forme di finanziamento innovative per il settore (pensiamo ad esempio al *leasing*) dovrebbero consentire di creare le condizioni per lo sviluppo della domanda di materiale rotabile che fino a tempi recenti, purtroppo, era stagnante.

In riferimento, quindi, a questo scenario di mercato ed alle consolidate competenze nel settore – così come su altri settori: penso al settore aerospaziale – il Ministero dell'industria considera importante ed auspicabile il rafforzamento di questo segmento dell'attività manifatturiera del nostro Paese. Pertanto, come Ministero, abbiamo avviato un confronto con il Ministero dei trasporti, così come con le organizzazioni sindacali e con le aziende che gestiscono il trasporto ferroviario (in primo luogo, Trenitalia S.p.A. delle Ferrovie dello Stato). In altri termini, vogliamo cominciare a monitorare il comparto per individuare condizioni di filiera tali da determinare quella domanda su cui innestare un processo di espansione delle aziende di costruzione di materiale rotabile, attualmente in crisi.

In tale ottica, e vengo alla parte conclusiva della mia risposta, Finmeccanica ha in corso anche un riassetto organizzativo passando, per quanto riguarda l'Ansaldo Trasporti, da una logica di articolazione per divisioni ad una logica di societizzazione che porterà alla costituzione di società delle attuali divisioni Veicoli e Sistemi, che si affiancheranno alla società sul Segnalamento ferroviario. Tale processo conferirebbe maggiore visibilità alle singole filiere in cui si articola il settore trasporti, consentirebbe di cogliere più facilmente le opportunità che per i tre comparti si presentano sul mercato e renderebbe più agevole la ricerca di alleanze e di collaborazioni, che a volte possono presentarsi in forma diversa a seconda dei tre settori di attività che ho qui richiamato.

A fronte della presenza di tre società operativamente autonome, Finmeccanica garantirà comunque un'azione di coordinamento affinché nella ricerca di alleanze non si determinino situazioni di concorrenza o addirittura di conflitto tra i singoli *business*.

Per quanto riguarda, infine, il progetto di integrazione del settore veicoli di Finmeccanica – è la parte probabilmente più importante e significativa, ma anche quella più problematica – questo vede una fusione in una società, Ansaldo-Breda Costruzioni ferroviarie, attraverso la confluenza delle attività di costruzione Breda di Pistoia e quelle del settore elettrico ed elettronico di Napoli. Su questa proposta di nuova organizzazione gestionale di Finmeccanica è aperto il confronto con le organizzazioni sindacali, promosso dal nostro Ministero, nel corso del quale, per la verità, sono emerse perplessità e anche delle critiche da parte sindacale per quanto riguarda il passaggio da una logica di divisioni ad una logica societaria: si teme una perdita di strategia complessiva da parte di Finmeccanica. Pare che siano state date da parte dell'amministratore delegato una serie di precisazioni che in parte dovrebbero superare queste preoccupazioni. È auspicabile – ricordo che vi è un ambito di autonomia di Finmeccanica sia sul progetto industriale per quanto riguarda il settore trasporti, sia per quanto riguarda la riorganizzazione gestionale del gruppo Ansaldo Trasporti – che alla fine si raggiunga un'intesa tra il gruppo Finmeccanica e le organizzazioni sindacali. Comunque, come Ministero, avendo anche più tavoli di confronto, come ho qui richiamato in estrema sintesi, siamo interessati a seguire la vicenda, e non solo da spettatori neutrali, sia per quanto riguarda gli aspetti di politica industriale sia, soprattutto, per quanto attiene le preoccupazioni sui livelli occupazionali, in particolare per il gruppo Firema.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Sottosegretario.

Prima di dare la parola al senatore Pizzinato per la sua replica, vorrei ricordare ai colleghi e far presente al sottosegretario De Piccoli che l'Ufficio di Presidenza di questa Commissione ha incontrato la scorsa settimana l'amministratore delegato e direttore generale di Finmeccanica, dottor Bono, proprio sulle questioni collegate al comparto trasporti. L'intervento del dottor Bono ha confermato le ipotesi di riorganizzazione del gruppo contenute nell'esposizione dell'onorevole De Piccoli, però ha introdotto anche un ulteriore elemento, relativo ad un disimpegno di Finmeccanica dal settore dei trasporti, ad una volontà non immediata, non avventuristica, se si può usare questo termine in economia, comunque una volontà di disimpegno di Finmeccanica dal comparto dei trasporti per concentrarsi sul *core business* rappresentato dall'industria aerospaziale. In proposito la Commissione ha manifestato preoccupazioni e dubbi che mi sento in dovere di riferire all'onorevole De Piccoli e quindi al Governo affinché quest'ultimo segua attentamente l'evoluzione di questa vicenda, essendo il campo dei trasporti uno dei settori strategici per tutte le società moderne. In modo particolare, poichè il Sottosegretario ha annunciato l'intendimento non soltanto di alimentare una domanda interna, ma anche di costruire attraverso interventi di politica industriale una filiera per incrementare la presenza degli apparati industriali nazionali in questo settore, temo che un disimpegno di Finmeccanica possa entrare in collisione con tale prospettiva. Pertanto, anche a nome della Commissione, invito

il Governo a tenerne conto. Mi scuso se ho in qualche modo debordato dai miei compiti, ma credo che dare ai lavori parlamentari, al di là dei riti istituzionali, questo carattere di interlocuzione possa essere utile.

PIZZINATO. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario De Piccoli per la sua risposta, ma devo dichiarare la mia insoddisfazione e quella dei colleghi, in particolare per la parte relativa alla società Firema. Finmeccanica è proprietaria del 49 per cento di tale società e, come ricordava ora il Presidente, nell'audizione di qualche giorno fa – che poi non si è completata – ha dichiarato per mezzo dei suoi rappresentanti il suo disinteresse alla parte Firema. Nelle settimane scorse la parte privata, che detiene il 51 per cento della società, ha sciolto la finanziaria che faceva da capostipite, al termine di un processo di ridimensionamento che ha colpito alcuni stabilimenti che fanno capo a Firema, che già avevano in corso a loro volta processi di ridimensionamento. Mi riferisco allo stabilimento di Sesto San Giovanni, a quello di Caserta, a quello di Padova della Stanga ed alla Metalmeccanica Lucana in Basilicata, per i quali si è quindi in presenza di un ulteriore ridimensionamento.

Ebbene, che nell'ambito dei processi di ristrutturazione non si scelgano delle controparti che portino ad un processo di rilancio è preoccupante. Non ripercorrerò qui la storia di tutta la vicenda, anche se sarebbe molto interessante, ma il dato è questo. Per quanto riguarda, per esempio, lo stabilimento di Sesto San Giovanni, siamo all'esaurirsi di un processo di mobilità che ha già dimezzato l'organico e che dovrebbe terminare nelle prossime settimane; vi era stato un accordo in ottobre presso la regione Lombardia – ma ciò è avvenuto anche nelle altre regioni — con l'impegno che la riorganizzazione comportava uno sviluppo. I nuovi finanziamenti determinano una riorganizzazione nel settore dei trasporti, ma non devono interessare questa azienda, anzi, credo che questo ponga maggiori problemi e non solo per quanto riguarda la società Firema.

Quindi, a mio parere, il problema è che diventa sempre più carente e limitato il ruolo pubblico nel settore dei trasporti nel momento in cui vi è invece una forte esigenza di sviluppo; mi riferisco al settore produttivo piuttosto che a quello della realizzazione. Vorrei fare anche un'altra considerazione: la società Firema ha assorbito anche una realtà milanese, e cioè l'azienda che prima realizzava la manutenzione per le aziende tranviaria e metropolitana milanese, con una forte presenza di addetti, ed anche in questa azienda vi è un esubero. Credo che il Ministero dell'industria non possa non affrontare questi aspetti. Sotto questo profilo si pone anche il problema del ruolo che Finmeccanica svolge in tutta la vicenda.

Pertanto, la mia insoddisfazione deriva dal fatto che per quanto riguarda il complesso degli stabilimenti – fatto salvo quello umbro – siamo in presenza di un ulteriore processo di ridimensionamento senza che vi sia alcuna prospettiva, e quindi non posso che esprimere preoccupazione. Aggiungo anche una particolare considerazione per lo stabilimento veneto: la Stanga ha avuto un ruolo storico nello sviluppo dell'industria dei trasporti

nel nostro Paese e ora, oltre che dal processo di ridimensionamento, è colpita anche da un altro grave problema. Sono già, infatti, decine e decine i lavoratori che furono esposti all'amianto deceduti in conseguenza di tale esposizione. Si corre quindi il rischio di un ridimensionamento quando ancora non è stata realizzata fino in fondo da parte dello Stato, attraverso il Ministero della sanità, l'anagrafe dei lavoratori già esposti all'amianto e la necessaria tutela per quanto riguarda la salute.

Sono più convinto delle risposte che ha dato il Sottosegretario, fermi restando i problemi che vi sono, per quanto riguarda la riorganizzazione di Finmeccanica, ma questo era solo un aspetto dell'interrogazione principale.

Sollecito il Governo affinché nel prossimo incontro presso il Ministero dell'industria – quelli che si sono avuti fino ad adesso sono stati interessanti, ma non hanno portato a nessun risultato – vi sia un intervento con maggior forza da parte del Ministero, affinché non vi sia un semplice quadro o un funzionario di Firema, ma i titolari della società siano rappresentati in quella sede ai massimi livelli, consentendo quindi di trovare uno sbocco positivo alla vicenda, sia pure tenendo presenti le condizioni in cui si trova l'insieme della società.

DE PICCOLI, *sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Sul termine «tecnico» molte volte si producono degli equivoci. Si tratta di incontri cui partecipano i funzionari del Ministero e della segreteria del Ministro, quindi con una loro valenza politica. In questo momento, per esempio, si sta svolgendo al Ministero un importante incontro al quale dovevo partecipare, mentre invece sono qui; alle volte si fanno passare per tecnici incontri che hanno una loro valenza politica. Così è con il gruppo Firema: sono incontri a cui il Ministero è presente, anche quando non partecipa fisicamente il Ministro o il Sottosegretario, con una sua responsabilità politica. Da questo punto di vista continueremo a seguire la vicenda.

Comprendo le preoccupazioni e le insoddisfazioni del senatore Pizzinato, il quale però sa meglio di me che sui piani di ristrutturazione, soprattutto di società, lo Stato e quindi il Ministero possono svolgere un ruolo di promozione, d'iniziativa, però hanno anche dei limiti. Credo che il punto fondamentale sia quello che poneva il Presidente, riferendo di questa audizione dell'amministratore delegato, dottor Bono. Se mi è permesso esprimere in questa sede un'opinione che ho avuto modo di esprimere in più occasioni, ci troviamo di fronte ad una contraddizione molto forte – le contraddizioni vanno riconosciute, non negate – tra un Piano generale dei trasporti che annette grande importanza alla costruzione di un trasporto pubblico e collettivo ed il rischio di non avere più una filiera produttiva nazionale. Questo è il risultato di scelte sbagliate, fatte a suo tempo sia da gruppi pubblici che da gruppi privati, che hanno portato a svalutare il trasporto pubblico nel nostro Paese. Voi sapete meglio di me che quando si depauperava un patrimonio produttivo, aziendale, economico, non è con le petizioni che poi riusciamo a rimontare questa situazione.

Perché prima ho fatto delle analogie con la filiera aerospaziale? Perché in passato vi sono stati momenti in cui anche da quel settore l'Italia rischiava di uscire completamente, ma grazie ad una combinazione di politiche intelligenti dello Stato – penso ad esempio alla legge n. 808 del 1985 – e di alleanze internazionali di Finmeccanica, anche queste realizzate con grande capacità, perché si sono dimostrate alleanze vincenti in ambito europeo (anche perché ormai una filiera come questa si può reggere solo in ambito europeo; pensiamo alla concorrenza degli Stati Uniti) oggi la presenza italiana nel settore aerospaziale è una presenza di eccellenza.

Tornando al settore ferroviario, mi rendo conto fino in fondo del *gap* che si è accumulato, delle situazioni che si sono create e che non sono facili da recuperare: quando si hanno cessioni, come nel caso di Fiat ferroviaria o in quello di Bombardier, non è facile rimontare. Credo quindi che dobbiamo maturare questa consapevolezza.

Riguardo alle dichiarazioni del dottor Bono, capisco che l'amministratore delegato di una grande società quotata in borsa debba far capire ai suoi azionisti qual è il *core business* e il punto di redditività, che adesso agli azionisti interessa moltissimo. Tuttavia – su questo punto avremo incontri con Finmeccanica – in virtù non di una posizione conservatrice, ma delle motivazioni che qui cercavo di puntualizzare, chiederemo a Finmeccanica di ripensarci, perché non è in contrasto il mantenere una presenza forte e significativa di *core business* nel settore aerospaziale e al tempo stesso avviare una profonda riorganizzazione, anche con iniziative di carattere finanziario, perché la presenza di Finmeccanica nei settori delle costruzioni ferroviarie e nei trasporti, possa essere mantenuta con quella dignità che prima richiamavo, anche con alleanze internazionali. Ci rendiamo conto che Finmeccanica da sola probabilmente non è in grado di reggere questo confronto, ma come ha dimostrato di avere la capacità di gestire una politica di alleanze nel campo aerospaziale, così potrebbe fare con altri operatori internazionali nel settore ferroviario.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Sottosegretario, per le sue precisazioni. Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 16,05.

