

3.5 ENERGIA

3.5.1. PREMESSA

La presentazione al CIPE della bozza di Piano Energetico Nazionale ha aperto una fase conclusiva rispetto alla individuazione degli obiettivi di politica energetica a breve-medio termine che potrà contribuire ad una migliore definizione degli indirizzi programmatici delle Imprese a PP.SS operanti nel settore.

L'obiettivo principale nell'arco del decennio è , individuato nella riduzione della dipendenza dalle importazioni di petrolio della nostra economia.

Le imprese a PP.SS. dovranno pertanto a tempi brevi dimensionare le proprie capacità imprenditoriali e lo sviluppo della produzione per gestire la fase di transizione verso l'obiettivo finale.

La definitiva approvazione del PEN potrà contribuire a rimuovere le incertezze ancora presenti nella programmazione delle attività, favorendo in via definitiva una allocazione appropriata delle risorse e una politica degli investimenti che superi le attuali strozzature del sistema energetico e gli squilibri regionali esistenti, favorendo nel contempo un ampliamento dell'occupazione diretta e/o indiretta.

L'evoluzione della domanda totale di energia prevista dalla bozza di PEN passa da 146,9 Mtep del 1980 ai 165 Mtep del 1985 e ai 185 Mtep del 1990, contenendo il tasso di elasticità del consumo energetico rispetto al Prodotto Interno Lordo intorno al valore di 0,7 che va inteso

come obiettivo minimo potendosi, con opportune azioni tese soprattutto al risparmio energetico, allineare alla fine del decennio il nostro paese al valore di elasticità 0,6 previsto in ambito CEE.

La disaggregazione di questo obiettivo prevede:

- usi termici : consumo di 60,1 Mtep al 1990 rispetto ai 58,3 del 1980. In questo settore è prevista la massima efficacia delle azioni per il risparmio energetico;
- produzione di energia elettrica: consumo di 68,7 Mtep al 1990 rispetto a 42,2 del 1980. In questo settore si assume un incremento medio annuo del 5%, la cui giustificazione nell'ambito del piano risiede nel previsto aumento del livello di industrializzazione del paese, nella elettrificazione del sistema industriale, nel superamento degli squilibri del Mezzogiorno.
- carburanti: consumo di 30,6 Mtep al 1990 rispetto ai 28,6 Mtep del 1980 con un incremento medio annuo dell'1,5%, fortemente ridotto rispetto all'attuale in conseguenza della ottimizzazione dei consumi derivanti da innovazioni tecnologiche.

L'apporto delle varie fonti al bilancio energetico complessivo vede:

- carbone: dall'8,5% 1980 al 18,4% al 1990;

- nucleare: dallo 0,3% 1980 al 4,3% al 1990;
- gas naturale dal 15,5% 1980 al 18,9% al 1990 scontando il ruolo di riserva strategica attribuito al gas naturale di produzione nazionale;
- fonti rinnovabili il contributo si può assestare intorno all'1,1% al 1990;
- idriche o geotermiche costanti in assoluto, diminuirà la percentuale intorno al 6,3% al 1990 (7,6% al 1980);
- petrolio: dal 67,2% del 1980 al 51,0% al 1990.

Pur rimanendo di gran lunga la fonte più importante, la riduzione dei consumi petroliferi è un obiettivo vincolante per il piano che, per poter essere raggiunto e eventualmente rafforzato, implicherà il mantenimento rigido degli obiettivi previsti per le altre fonti.

5.2 Politiche dell'ENI 1981 - 1985

Per il conseguimento degli obiettivi delineati nel quadro generale, l'ENI dovrà definire contenuti e modalità del suo impegno nel processo di trasformazione energetica soprattutto per quanto riguarda:

- a) - un maggior equilibrio e diversificazione nella composizione dell'apporto energetico delle fonti primarie conseguito attraverso nuove politiche di approvvigionamenti;
- b) - maggiore contributo all'orientamento ed alla razionalizzazione della domanda energetica.

Il ruolo dell'ENI nella gestione della dipendenza petrolifera rimarrà comunque preponderante, anche a fronte della diminuzione dell'incidenza di queste fonti nel bilancio energetico complessivo.

Si può prevedere inoltre che, raggiungendo gli obiettivi di diversificazione, l'apporto dell'ENI alla copertura del fabbisogno nazionale salirà, per il complesso delle fonti, a circa il 48% nel 1986, rispetto all'attuale 44%.

Attività mineraria idrocarburi

Il compito che si presenta all'AGIP e agli operatori in genere che intendono proseguire le operazioni di ricerca idrocarburi in Italia è quanto mai difficile. I temi residui per la prosecuzione a medio termine della ricerca di idrocarburi in Italia si possono così riassumere:

- il ritorno su aree già investigate e la minuziosa perlustrazione di strutture sfuggite alla individuazione;
- la ricerca di formazioni geologiche inesplorate molto profonde nel sottosuolo;
- le indagini di nuove aree inesplorate in mare e la avanzata delle ricerche in acque sempre più profonde.

Circa il 40% degli investimenti esplorativi dell'AGIP saranno destinati all'attività off-shore che è la più ardua e costosa.

L'obiettivo che l'AGIP si pone, a fronte dei 1.860 miliardi di investimenti esplorativi in Italia, è quello di addivenire al rinvenimento di nuove riserve di olio e/o gas tali almeno da reintegrare le riserve nazionali via via consumate.

Nel quinquennio la produzione di idrocarburi da giacimenti nazionali ENI di olio e gas dovrebbe risultare di ca. 55 miliardi mc. equivalenti.

Per quanto concerne le attività di sviluppo in Italia verranno dotati di capacità produttiva i giacimenti di recente scoperta in terraferma e in mare e potenziati i centri di stoccaggio sotterraneo gas.

Per l'attività mineraria petrolifera all'estero il Piano 1981-1985 prevede una progettazione delle iniziative operative di AGIP e Consociate.

L'impulso di attività nei prossimi anni è consentito dalla accelerazione del processo di acquisizione di nuove aree in particolare nel Bacino Mediterraneo Nord Africano, nell'Africa occidentale e nelle Americhe.

Investimenti limitati sono previsti in Europa sia per la limitatezza dei blocchi messi in gara nel Mare del Nord sia per le quote minoritarie nelle joint-ventures cui l'AGIP partecipa.

Notevole sarà invece l'accentuazione nelle Americhe, mentre

il Medio Oriente, dove ora si opera solo nell'Oman e nello Yemen, è tenuto sotto attenta considerazione. Il programma, pur non escludendo nuove iniziative, deve tener conto della stasi di attività in Iran, della crisi bellica e della politica di nazionalizzazione messa in atto da quasi tutti i paesi produttori del Golfo.

L'attività di coltivazione, prescindendo dalle future eventuali scoperte da sviluppare, avrà i suoi principali poli in Libia, Nigeria, Costa d'Avorio, Tunisia Congo e Mare del Nord. In questo quadro si profila di grande importanza politica, tecnologica, economica ed energetica, il progetto di sviluppo delle numerose scoperte di olio e gas naturale che l'AGIP ha effettuato nell'off-shore libico,

L'attività di approvvigionamento greggi per il mercato nazionale rappresenterà un compito impegnativo ed importante per l'AGIP nel prossimo quinquennio. In aggiunta ai greggi di provenienza mineraria, l'AGIP dovrà acquistarne quantitativi superiori e via via crescenti. In totale nel 1981 si prevede di disporre di 43 milioni di tonnellate.

In aggiunta al fabbisogno di greggi è prevista l'importazione anche di una media di ca. 3,5 milioni di tonn/anno di prodotti (essenzialmente olio combustibile e gasolio).

I greggi provenienti da iniziative minerarie dovrebbero fornire un rifornimento intorno a 18 milioni di tonn/anno, pari a ca. il 40% del fabbisogno complessivo. Quest'apporto sarà possibile se non ci saranno riduzioni nelle capacità produttive fissate dai Paesi produttori. I prin-

cipali rifornimenti da iniziative minerarie sono previsti da Libia, Mare del Nord, Nigeria, Egitto, Congo e Italia.

I greggi provenienti dal mercato sono basati sull'ipotesi di acquisti dai fornitori tradizionali URSS, Qatar, Libia, Venezuela, ma soprattutto dall'Iraq.

La variabile più importante di tutto il sistema di approvvigionamento del Gruppo è data dalla disponibilità dei greggi iracheni, tanto più delicata in relazione, anche ai noti eventi nel Medio Oriente, che ne hanno interrotto a lungo il flusso produttivo.

Su tutto il sistema dell'approvvigionamento petrolifero, visto intermini fisici di sicurezza dei rifornimenti, grava comunque, l'incertezza della instabilità politica e commerciale internazionale.

Nel medio periodo si può prevedere che il problema della sicurezza dei rifornimenti sarà più di natura politica che tecnico-economica o contrattuale; il riproporsi di eventuali carenze di disponibilità nel sistema potrà sempre presentarsi improvvisamente a seguito di decisioni dell'OPEC o anche di alcuni singoli paesi produttori o di altri eventi critici di politica internazionale. Pertanto l'allineamento dei programmi di approvvigionamento a breve termine ai corrispondenti fabbisogni, nel l'attuale situazione, caratterizzata da una rapida evoluzione, si presenta particolarmente arduo e rischioso.

Gas Naturale

La disponibilità di gas naturale nel prossimo quinquennio
è prevista come segue:

(miliardi di mc.)

anni	da AGIP	da terzi Ital.	da Importaz.	disponibil. totale(a)
1981	11,2 ^(b)	0,7	17,0	28,9
1982	10,5	0,9	20,0	31,4
1983	10,0	0,9	22,6	33,5
1984	9,0	0,9	25,4	35,3
1985	8,5	0,8	26,9	36,2

(a) a lordo consumi e perdite

(b) 0,3 ceduti da ANIC, compresi nei terzi Italia

L'apporto della produzione nazionale, anche per la politica di conservazione delle riserve adottata dal Gruppo, si va gradualmente riducendo ed il gas di importazione giocherà un ruolo sempre crescente.

Le previsioni di approvvigionamento di metano dall'Estero so
no state formulate, sulla base di contratti in essere, come segue:

(miliardi di mc.)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
da URSS	6,8	7,1	7,1	6,8	6,8	6,8
da Libia	1,3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
da Olanda	6,4	6,4	5,7	5,3	5,4	5,6
da Algeria	-	1,0	4,7	8,0	10,7	12,0
	17,0	17,0	20,0	22,6	25,4	26,9

La realizzazione del gasdotto transmediterraneo che porterà il gas algerino procede regolarmente; l'inizio delle forniture dovrebbe avvenire quindi entro la fine dell'81 e rispettare i programmi prestabiliti. In questo progetto si è di recente inserita una difficoltà politico-economica derivante dalla richiesta di ricontrattazione dei prezzi di fornitura richiesti dall'Algeria. Il rispetto dei tempi è perciò legato ad una rapida e soddisfacente soluzione della controversia

Interruzioni al piano dei rifornimenti si sono invece verificate nel progetto GNL Libia. A causa di difficoltà tecniche e della controversia economica sul prezzo, le importazioni sono state sospese negli ultimi mesi del 1980.

Non verificandosi una ripresa delle forniture di gas libico, si rende necessario un prelievo superiore al previsto dai giacimenti nazionali.

Non sono ancora comprese nelle disponibilità previste per il quinquennio, le importazioni probabili dalla Nigeria per 1,4 - 2,8 miliardi mc. al 1985 ottenibili dal progetto "Bonny Lng". Altre ipotesi di approvvigionamento gassifero dall'estero, che la SNAM sta considerando, ma non inserite nelle disponibilità previste nel quinquennio, riguardano:

ulteriori importazioni dall'URSS per ca. 6 miliardi mc/anno in relazione alla partecipazione al progetto del nuovo grande gasdotto transiberiano;

ampliamento delle importazioni di regime dall'Algeria da 12 a 17 milioni di mc/anno attraverso la posa della quarta linea transmediterranea da 20".

In aggiunta a questa possibilità la SNAM sta anche studiando nuove iniziative di importazione dal Cameroun, dalle isole artiche del Canada Nord orientale, da Trinidad a Tobago, dal Mare del Nord. Inoltre potrebbe ottenere un ulteriore apporto nel bacino mediterraneo dei giacimenti di gas rinvenuti dall'AGIP nell'off-shore Libico. Le diverse iniziative e trattative in corso potranno avere, nel programma degli approvvigionamenti, influenze cospicue solo dopo il 1985.

Carbone Il quinquennio entrante dovrà segnare un grande avanzamento industriale del Gruppo nel settore ed il conseguimento di una solida statura carbonifera almeno sul piano nazionale.

Ciò sarà possibile se le realizzazioni saranno, conformemente al piano di ampio respiro, fondate su una propria cospicua disponibilità da prevalente attività mineraria e nel contempo dalla partecipazione nelle altre fondamentali fasi di trasporto, trattamento e distribuzione.

Di recente sono stati decisi alcuni importanti passi concreti che saranno compiutamente recepiti nel prossimo piano quinquennale:

la costituzione di una nuova società caposettore, l'AGIP carbone, cui verranno trasferiti i titoli minerari carboniferi AGIP SpA e le partecipazioni SAMIM nella Carbosulcis e nelle società del Coke;

l'accordo con la Occidental Petroleum Co.. L'iniziativa congiunta arriverebbe a disporre di oltre 300 milioni di tonn.

metriche di riserve di carbone in USA, con una capacità produttiva attuale di 2,5 milioni di t/anno elevabile nel tempo fino a 8 milioni di tonn.

Un obiettivo prioritario è costituito dalla valorizzazione delle risorse nazionali, concentrate nel bacino sardo del Sulcis, improduttive ormai da molti anni.

Il ciclo del combustibile nucleare

In Italia l'attività esplorativa interesserà principalmente l'arco alpino centrale ed occidentale e la Sardegna. L'attività di sviluppo sarà concentrata nelle Prealpi Orobiche.

Si conta di poter finalmente rimuovere i vincoli che da tempo bloccano lo sviluppo del giacimento uranifero. All'estero l'attività esplorativa è volta ad acquisire con pienezza il ruolo di operatore internazionale.

Va, infine, considerato che, a fronte dei fabbisogni di uranio per soddisfare gli impegni di arricchimento, sono stati già conclusi contratti di approvvigionamento per 7.820 ton. U_3O_8 da ricevere nel prossimo decennio. Inoltre sono a stock ca. 2800 ton U_3O_8 e le miniere nazio-

nali ne dovrebbero produrre ca. 1.500 ton.. Pertanto pur non prevedendo nel piano la stipula di nuovi contratti di approvvigionamento, la disponibilità già acquisita copre il fabbisogno per impegni di arricchimento.

In conclusione il programma dell'AGIP Nucleare risente del disagio generale del settore e prevede investimenti più modesti dei piani precedenti.

Per l'attuazione di tale programma e delle relative iniziative imprenditoriali sarà, però, necessario che l'equilibrio finanziario della Società non venga pregiudicato dall'oneroso impegno nella formazione di scorte strategiche di uranio, che dovrebbero essere a carico dello Stato.

Geotermia

L'obiettivo in tale settore è di completare la mappa geotermica nazionale, di intensificare le ricerche, insieme all'ENEL, di sistemi idrotermali ad alta termalità, e di dar corso, in cooperazione con SNAM ed altre società del Gruppo, a primi significativi progetti di sviluppo nel campo dei fluidi a bassa e media temperatura.

Nel settore dell'alta entalpia l'attività di ricerca congiunta AGIP/ENEL, ha portato sinora alla scoperta di interessanti giacimenti in

Campania e nel Lazio.

Nel settore della bassa entalpia i progetti di sviluppo riguardano essenzialmente l'utilizzo dei giacimenti scoperti a Metanopoli, Ferrara e Villaverde Vicenza.

Fonti rinnovabili e conservazione

Un primo impegno sarà costituito dall'attività di ricerca e dimostrazione, soprattutto nel campo dell'energia solare e delle biomasse.

Le principali linee di intervento in applicazioni industriali, solo in parte individuate, riguardano il settore dei biogas da residui organici e l'energia solare e fotovoltaica per la quale sono state prese concrete iniziative societarie affidate all'Agip Nucleare.

E' infine previsto l'avvio di concreti progetti esecutivi nel settore della fornitura di "Servizi integrati per l'energia" che implica applicazioni integrate di conservazione, fonti rinnovabili e fonti tradizionali.

Il mercato dei "servizi integrati per l'energia" riguarda gli interventi volti alla razionalizzazione energetica nel settore degli usi civili e in alcuni segmenti del settore industriale, in particolare quello del le piccole e medie industrie.

La domanda verrà soddisfatta mediante la fornitura di servizi (progettazione, consulenze, qualificazioni, interventi finanziari), ap-

parecchi, impianti e installazioni (coibentazioni, impianti solari, tele-riscaldamento), vettori energetici (gasolio, OC, GPL, Gas, carbone, acqua calda, energia solare).

Combustibili sostitutivi ed altre risorse energetiche.

Ad integrazione e sostituzione delle fonti tradizionali, l'AGIP intende sperimentare e promuovere sistemi di rifornimento e distribuzione di GPL non di raffineria, di metanolo ed altri prodotti similari.

Per quanto concerne il GPL studi ed analisi sono concordi nel ritenere che, sul medio e lungo termine, vi sarà presso i paesi produttori un cospicuo surplus di GPL derivante da produzione di gas liberi o associati.

L'AGIP intende anche favorire l'avvio dell'impiego del metanolo ed altri composti (ad es. MTBE) derivabili da gas naturale, idonei ad essere miscelati con benzine per fare carburanti di largo uso.

E' infine previsto l'avvio di un programma di ricerca e sperimentazione nel campo degli scisti e delle sabbie bituminose in Italia e all'estero. In Italia si conta di avviare ricerche dirette sui Tripoli bituminosi della Sicilia ed all'estero di partecipare con graduale progressione a iniziative sperimentali nel settore minerario ed in quello di trattamento.

3.5.3 Politiche dell'IRI 1981 - 1985

Il tema dell'energia è di singolare e diretto interesse per il

gruppo IRI, che si caratterizza per il suo ruolo di rilievo nazionale nella progettazione e realizzazione di impianti di ogni tipo per la generazione e trasformazione di energia elettrica, oltre che nell'approvvigionamento e trasporto del carbone.

Nel prossimo quinquennio l'attività del gruppo nel campo degli impianti elettrici di ogni tipo sarà strettamente legata in Italia alla realizzazione del piano energetico nazionale, cui concorrerà anche per le ricerche su nuove centrali nucleari, nuovi metodi di combustione del carbone, nuovi tipo di impianto per energie rinnovabili, puntando a dare il massimo apporto al miglioramento dei rendimenti, alla difesa dell'ambiente e alla diversificazione delle fonti energetiche.

La situazione del mercato nazionale è tuttora precaria, anche per la prolungata stasi degli ordini da parte dell'ENEL. Come già detto, questa situazione dovrebbe essere sbloccata

Con l'avvio del piano energetico nazionale (PEN). Si può quindi ragionevolmente prevedere una graduale ripresa delle commesse di nuove centrali, sia a carbone (le quali presuppongono l'apprestamento di rilevanti infrastrutture di servizio) sia nucleari .

Il continuo rinvio dei programmi ENEL ha reso sempre più "critica" la programmazione a medio termine del raggruppamento Ansaldo. Quest'ultimo ha fronteggiato con successo, negli anni più recenti,

l'assenza di ordini ENEL puntando sui mercati esteri, ove realizza una quota di fatturato paragonabile ormai a quella dei maggiori concorrenti europei (Brown Boveri, ASEA, Alstom, ecc.), per cui l'esportazione è diventata una componente strutturale dell'attività del raggruppamento. È quindi notevole l'impegno cui dovrebbero far fronte le aziende del raggruppamento in termini di programmazione dell'attività produttiva, propria e di terzi, nell'eventualità di una massiccia ripresa degli ordini ENEL.

Le previsioni assunte a base del programma Ansaldo si ispirano a criteri prudenziali rispetto agli sviluppi configurati nel P.E.N.. Per le centrali a carbone il programma aziendale assume che l'ENEL ordini all'Ansaldo nel prossimo quinquennio da 4 a 5 gruppi caldaie/turboalternatori da 660 MW; per le centrali nucleari si ipotizza l'acquisizione di 2 isole nucleari da 1.000 MW ciascuna (nel 1983 e 1984 rispettivamente). Si tratta di ipotesi minime che - se non verificate - comprometterebbero l'equilibrio economico aziendale.

Il nuovo programma prevede che nel prossimo quinquennio l'attività di progettazione di impianti completi e di grandi sottosistemi si mantenga ad un livello adeguato rispetto alle capacità esistenti. In campo nucleare le previsioni di lavoro comprendono, a partire dal 1981, anche lo sviluppo dell'importante "progetto unificato" per centrali nucleari di potenza, che l'ENEL ha programmato al fine di ottenere la massima standardizzazione degli impianti.

In questa prospettiva e in linea con l'esigenza di stabilire rapporti industriali sempre più stretti in ambito internazionale ed in particolare europeo nel settore strategico dell'energia, il raggruppamento Ansaldo ha in corso trattative avanzate con la società francese Framatome per un accordo di cooperazione industriale che ha l'obiettivo in comune un modello di centrale nucleare, basato sulla tecnologia pwr-Westinghouse, di cui sono entrambi licenziatari.

Il modello che utilizzerà la rilevante esperienza di realizzazione francese nel campo nucleare, potrà soddisfare con priorità le esigenze del mercato italiano e essere utilizzato per la commercializzazione in comune sui mercati terzi. Nel comparto dei reattori veloci è previ-

sta la prosecuzione e il completamento dell'impianto PEC e la prosecuzione delle attività congiunte con la NOVATOME per le centrali Super Phenix. Entro il 1985 è anche previsto il completamento del reattore ad acqua pesante CIRENE. Anche per le centrali di tipo tradizionale gli obiettivi sono impegnativi in quanto presuppongono l'acquisizione all'estero di cinque centrali da 500 MW.

Per quanto riguarda in generale gli impianti di generazione e conversione di energia elettrica giova ricordare che il gruppo ha acquisito negli ultimi anni conoscenze e capacità anche nel campo dei componenti e dei sistemi che utilizzano le cosiddette energie rinnovabili (eolica, da biomasse e soprattutto solare), il che gli ha consentito di partecipare a recenti realizzazioni avanzate, progettando e fornendo (sulla base di tecnologie sviluppate completamente in proprio) alcune parti essenziali della centrale europea termodinamica di Adrano da 1 MWp nonché sistemi completi nel settore dei pannelli di celle fotovoltaici.

Nel campo delle energie alternative,

è previsto un impegno particolare nelle tecnologie più avanzate quale, ad esempio, quella delle celle fotovoltaiche, ricorrendo anche all'acquisizione e allo sviluppo di nuove capacità specifiche.

Infine se verrà reso esecutivo il piano energetico nazionale e sulla base di questo determinati i siti delle centrali a carbone e dei terminali di sbarco, il gruppo potrà concorrere, valorizzando una esperienza

pluridecennale unica in Italia, alla realizzazione del sistema completo che va dal trasporto del combustibile alla costruzione dei terminali e alla messa in opera delle centrali.

Il gruppo proseguirà inoltre l'attività di collaborazione diretta alla formulazione e realizzazione di piani energetici, nazionali o settoriali in altri paesi, in particolare in quelli emergenti; si ricorda, al riguardo, l'assistenza fornita al Ministero dell'Energia etiopico nella formulazione del piano energetico nazionale e l'accordo di cooperazione per la formulazione del piano di sviluppo nucleare della Thailandia, che segue analoghi accordi con l'Indonesia.

Il risparmio energetico

Le politiche di risparmio energetico si sono estese in questi ultimi anni in tutti i settori del gruppo, anzitutto con azioni gestionali e innovazioni organizzative e successivamente anche con adeguamenti degli impianti; per concorrere a sensibilizzare le aziende in questo campo, l'IRI ha promosso appositi seminari presso l'IFAP e richiesto la redazione di bilanci energetici annuali.

Nel 1980, il consumo di energia delle aziende del gruppo è stato pari a circa 12 milioni di t equivalenti di petrolio (tep), con una spesa di circa 2.000 miliardi di lire; il petrolio ha tuttavia coperto solo un terzo del fabbisogno energetico totale (contro i due terzi della media nazionale), mentre il carbone (utilizzato precipuamente dalla siderurgia)

ne ha coperto più del 50% (su scala nazionale l'incidenza di tale combustibile è di circa l'8%). Le caratteristiche energetiche del processo a ciclo integrale, su cui si fonda prevalentemente la siderurgia IRI, che è il settore a più alto consumo del gruppo, spiegano perchè la quota dell'energia elettrica consumata nel 1980 dall'insieme delle aziende IRI (11,2 miliardi di Kwh) non abbia superato il 6,4% del corrispondente totale nazionale, per quasi la metà autoprodotta da gas di recupero nei centri siderurgici a ciclo integrale (che consentono, come è noto, un utilizzo altamente efficiente dell'energia, sia per uso elettrico che termico).

Per quanto riguarda i costi, si rileva che dal 1973 (anno non influenzato dalla crisi petrolifera) al 1980 l'esborso complessivo del gruppo è aumentato sette volte (nel solo 1980 è stato superiore del 40% rispetto al 1979). Nello stesso periodo i consumi in quantità sono cresciuti di appena il 4%, al tempo stesso il valore aggiunto del gruppo, a prezzi costanti, è aumentato del 24%, denunciando una riduzione dei consumi energetici specifici per unità di valore aggiunto di entità tale da non lasciare dubbi che ad essa abbiano concorso, in misura non trascurabile, anche le specifiche azioni intraprese a tutti i livelli per contenere i fabbisogni di energia. In proposito vanno ricordati i progressi compiuti nel recupero dell'energia nei centri a ciclo integrale - frutto oltre che di cospicui investimenti anche di una metodica azione organizzativa e gestionale - che hanno portato nel 1980 a un riciclo di 2,6 milioni di tep, pari a più di un

quarto dell'energia consumata dal settore siderurgico del gruppo. Si rileva che tra il 1979 e il 1980 il consumo di energia per t di acciaio prodotto è diminuito in Italsider di circa l'8% ed in Dalmine di circa il 12% (per effetto anche dell'entrata a regime dei nuovi impianti). Entro il 1985 è programmata un'ulteriore riduzione dei consumi unitari specifici in tutto il comparto siderurgico dell'ordine del 7%.

3.6. I trasporti collettivi elettrificati

I trasporti collettivi elettrificati presenteranno nei prossimi anni una serie di evoluzioni interessanti, che dovranno essere gestite con molta attenzione affinché le imprese del comparto possano cogliere pienamente le occasioni produttive che ne potranno derivare.

Il settore può suddividersi in due grandi branche, quella della trazione pesante e della trazione leggera, dove operano produttori meccanici ed elettrici.

La trazione pesante

3.6.1. I mezzi di trazione pesante sono rappresentati da locomotive diesel elettriche, locomotive elettriche ed elettromotrici, carrozze, carri e carrelli; quelli di trazione leggera da unità metropolitane, da Light Rails Vehicles (o metro di superficie), da tram e filobus. In entrambi i casi si comprendono poi gli impianti fissi, rappresentati da segnalamento, sottostazioni, elettrificazione, automazione e telecomunicazioni.

La trazione pesante sarà interessata negli anni 1982-1990 da due piani delle FF.SS., quello integrativo e quello di sviluppo, che consentiranno un notevole miglioramento quantitativo e qualitativo dei trasporti ferroviari, sia passeggeri che merci. La realizzazione dei piani infatti consentirà di far fronte allo sviluppo fisiologico del traffico, ad un consistente rinnovamento del parco e alla sostituzione del traffico merci su strada con quello su rotaia.

I piani in questione rappresentano una occasione unica per innestare sulla voluminosa domanda una politica di riorganizzazione dell'offerta nazionale, una revisione dei ruoli delle FFSS ed una promozione delle esportazioni italiane. In passato l'industria nazionale, sia meccanica che elettrica, è stata fortemente penalizzata da una domanda erratica, che non consentiva la redazione di programmi aziendali affidabili, che non permetteva le forti riduzioni di costo che - specialmente nelle produzioni elettriche - provengono dall'apprendimento, dalla esperienza cumulata, e da progettazioni che

non tenevano in alcun conto le caratteristiche della domanda estera.

Il piano delle FF.SS. rappresenta allora una base per modificare questi punti di debolezza dell'offerta nazionale e ciò comporta azioni impegnative per i produttori, per le stesse FFSS e per il Governo.

I produttori, con particolare riferimento a quelli elettrici, dovrebbero impegnarsi in una intensa attività di reingegnerizzazione e riprogettazione dei motori, in più generali operazioni di riduzione dei costi, in un rafforzamento della ricerca, in relazione all'elettronica e alla tecnologia dell'inverter in particolare. Analogamente, ai produttori meccanici si presentano occasioni importanti per migliorare le tecnologie dei metalli leggeri e per razionalizzare la struttura dell'offerta, estremamente dispersa.

Ma più di una tra queste azioni richiede la collaborazione e l'iniziativa delle Ferrovie dello Stato. La riprogettazione dei motori a corrente continua e l'introduzione di locomotive a inverter hanno come presupposto un preciso orientamento della committenza pubblica ed esempi analoghi si possono trarre anche in relazione ai sistemi di segnalamento.

Negli ultimi tempi anche sotto questi aspetti i rapporti tra FFSS e produttori sono cambiati in modo favorevole a queste realizzazioni, ma i tempi sembrano maturi perchè le Ferrovie dello Stato assumano un ruolo di vero e proprio promotore industriale: licitazioni di locomotive complete, ordinazioni di prototipi e serie, ordini pluriennali sembrano in grado di contribuire ad un innalzamento della qualità della produzione interna.

Ci si può chiedere se un mercato dove domina un solo acquirente e praticamente chiuso alla concorrenza internazionale richieda questa serie di operazioni. Ma a parte la riduzione dei costi ed i miglioramenti qualitativi che sono da attendersi per il mercato interno, va sottolineato che le operazioni elencate sono indispensabili se la

industria nazionale vuole tentare - pur con tutte le cautele che il caso richiede - la via dell'esportazione.

Sempre con riferimento alla trazione pesante, infatti, il mercato mondiale extra USA (giacchè questo mercato in prima approssimazione può essere considerato chiuso) può essere valutato in 500/550 unità all'anno nel periodo che va fino al 1990 (locomotive elettriche ed elettromotrici), mentre il mercato degli impianti fissi, per lo stesso periodo, può essere valutato (questa volta compreso quello americano) in circa 450 miliardi per anno.

Questi valori non devono fuorviare, perchè il mercato disponibile ai produttori italiani è alquanto più ristretto, anche se difficilmente valutabile con qualche precisione. Il mercato della corrente alternata è dominato dai francesi, con il Groupement 50 hertz, mentre quello della corrente continua è meno dominato, anche se nei paesi potenziali importatori vi sono numerose presenze locali. In ogni caso l'industria italiana ha possibilità di inserirsi in questi mercati se riuscirà ad acquisire e a rafforzare taluni fattori di successo che sembrano essenziali.

Per tutti i mercati, fortemente concorrenziali, non si sottolineeranno mai abbastanza le esigenze di produrre a costi competitivi. La presenza di una domanda interna affidabile e ad elevati volumi cumulati è la preconditione che dovrebbe consentire il raggiungimento di questo primo fattore. Ma sembra altrettanto importante che l'industria sappia garantirsi: a) adeguate presenze locali nei paesi più interessanti, b) buone referenze, soprattutto relativamente alle più recenti innovazioni che si presentano nel settore.

Sotto il primo aspetto il cammino è ancora lungo, mentre rispetto al secondo si sono già ottenuti buoni risultati. Tra i produttori meccanici le gare vinte da Breda ferroviaria costituiscono referenze di primissimo piano, mentre la realizzazione della dorsale sarda si presenta come una occasione importante per aprire all'Italia il mercato della corrente alternata.

A questi sforzi indispensabili dei produttori va però affiancato un impegno nuovo del governo nel quadro della più generale

politica di sostegno delle esportazioni; infatti, accanto ai finanziamenti delle istituzioni internazionali, i finanziamenti governo-governo sono un fattore chiave per l'ottenimento di commesse.

La trazione leggera

2.6.2 Per quanto riguarda la trazione leggera i problemi si presentano talvolta affini, ma più spesso in modo differente. Infatti il mercato interno sembra piuttosto limitato (Milano, Roma, Napoli, Genova, forse Bologna, Bari e Palermo), in rapido esaurimento e ulteriormente limitato da gravi difficoltà di finanziamento (blocco della legge Metropolitane). Qui più che nella trazione pesante le possibilità dei produttori nazionali sono in funzione della capacità di penetrazione sui mercati esteri, che si presentano in crescita per i prossimi dieci/quindici anni, con una probabile maggiore incidenza delle metro leggere rispetto alle metropolitane sotterranee e con uno sviluppo più modesto dei filobus.

Anche qui le possibilità di un inserimento sistematico e redditizio dei nostri produttori è soggetto ad una serie di condizioni e dunque di politiche aziendali e pubbliche. Fattori comuni alla trazione pesante sono le presenze locali (in quasi tutti i mercati operano i maggiori concorrenti internazionali, ad es. AEG, BBC, Siemens, Asea, GE, ecc.), una buona posizione di costo ed i finanziamenti Governo-Governo. Ma nel settore della trazione leggera si trova anche qualche fattore di successo particolare. Uno di questi è rappresentato dalla disponibilità di un consulente promotore, che svolga il ruolo di supporto all'esportazione dell'industria nazionale. Tali consulenti svolgono studi di fattibilità e di pianificazione, controllano la gestazione della gara e le specifiche (privilegiando le soluzioni offerte dall'industria nazionale). Consulenti promotori come Sofretu in Francia, DEC e Hamburg Consult in Germania e Transurb in Belgio, hanno tradizionalmente assicurato il successo all'esportazione delle industrie del paese d'origine del consulente, specialmente là dove vi era anche una buona presenza locale.

Senza un consulente di questo tipo - che opera sia per gare turn key che a componenti separate - è praticamente impossibile

ottenere una presenza di qualche significato su mercati che rappresentano una importante quota del mercato mondiale extra USA. Un altro fattore da ricordare è la capacità di main contracting, che associata nuovamente alla presenza locale e al consulente promotore, è particolarmente importante nel caso di gare turn key, più numerose sul mercato delle metropolitane (che sembra anche essere il business più rischioso).

3.5.3 Strategie per il settore

Nei contesti descritti, per la trazione pesante e per quella leggera si configurano alcune opportunità strategiche. Nella trazione pesante la forte domanda interna che sarà attivata dalle FFSS può rappresentare lo zoccolo necessario ad impostare una serie di politiche necessarie per penetrare i mercati esteri, oltre che per migliorare decisamente la qualità dell'offerta nazionale. Evidentemente è indispensabile che i piani delle FFSS si realizzino concretamente secondo i tempi previsti. Nella trazione leggera, per la quale i mercati esteri sembrano relativamente più facili da penetrare, non esiste invece la stessa crescita della domanda interna e ciò rende più difficili alcune strategie.

In ogni caso la valutazione dell'opportunità di privilegiare in una maggiore o minore misura il mercato interno o quello internazionale dovrà essere espressa dalle singole aziende. E' però indispensabile sottolineare che il mercato dei trasporti collettivi elettrificati ha uno spiccato carattere nazionale, giacchè in esso ricorrono finanziamenti tra governi, consorzi tra produttori locali e altre forme di raggruppamento.

In questo quadro anche per i produttori nazionali è necessaria una riorganizzazione strutturale che consenta posizioni di maggior forza sui mercati. Accordi sono già stati raggiunti tra Ansaldo e Fiat, ma sembra opportuno che una maggiore unità di obiettivi e di strumenti sia raggiunta anche all'interno delle stesse imprese a partecipazione statale, cioè tra Breda e Ansaldo. La collaborazione tra

produttori meccanici ed elettrici - alla luce dell'esame della esperienza internazionale - è più importante relativamente a certi business che ad altri, ma in senso generale si può osservare che essa è indispensabile per: a) ridurre i costi della progettazione e della riprogettazione dei veicoli nella trazione pesante; b) integrare i punti di forza delle singole aziende (ad es. le presenze locali Fiat con le referenze Breda e l'impegno tecnologico Ansaldo); c) costituire consorzi nazionali dove essi si rendano necessari per l'offerta di sistemi turn key (soprattutto nella trazione leggera), d) promuovere e finanziare un consulente promotore, ancora nella trazione urbana.

3.7. ALIMENTARE

- 3.7.1 Una precisazione preliminare nel "Rapporto delle Part. Statali"
Gli indirizzi già espressi circa la natura e gli obiettivi dell'intervento nel settore alimentare devono essere ripresi, e con maggiore ampiezza, in questa Relazione programmatica.

Va innanzitutto ribadito che è da escludere la creazione di un ente agro-alimentare così come sostenuto sino a qualche tempo addietro da alcune forze politiche e sindacali, un esame meditato e realistico delle esistenti problematiche porta cioè a concludere che non risulta nè conveniente sotto il profilo economico, nè sostenibile sotto il profilo tecnico, una presenza organica ed integrata in senso verticale del sistema delle partecipazioni statali nel complesso delle attività produttive legate alla realtà agricola dal primario fino al terziario.

3.7.2 Le origini della crisi agricola-alimentare

Lo squilibrio alimentare del nostro Paese trova, come è ben noto, la sua principale origine in fattori strutturali determinatisi di pari passo con lo sviluppo economico e l'evoluzione tra le caratteristiche della domanda di mercato e quelle della produzione interna agricola e zootecnica. La nostra agricoltura, infatti, che per certi beni trasformati dall'industria o consumati allo stato fresco soddisfa pienamente il fabbisogno interno, fino al punto di consentire importanti flussi di export (essenzialmente costituiti dai prodotti vinicoli e dalle conserve ortofrutticole), non è per altro verso capace di soddisfare la domanda di prodotti fondamentali quali quelli zootecnici e derivati, i cui consumi aumentano a tassi molto elevati. Poichè nel contempo lo sviluppo delle nostre esportazioni incontra difficoltà crescenti, il deficit della bilancia agro-alimentare tende ad assumere proporzioni patologiche e tali da costituire una delle cause centrali della emergenza economica nazionale. A tale disavanzo si può far fronte o con interventi volti a contenere taluni consumi interni, in particolare delle carni

bovine, o, più verosimilmente, con un incremento della produzione agricola interna, nonché di alimenti proteici alternativi e, in qualche misura, dando un ulteriore impulso alle esportazioni dei beni agricoli tipici di cui il Paese è eccedentario.

Gravi, altresì, le inefficienze in cui oggi si svolge il processo di commercializzazione; le carenze da più parti segnalate in questa importante area del sistema agro-alimentare sono infatti espressione diretta delle caratteristiche del settore primario dalle quali dipendono. Lo stesso miglioramento del rapporto agricoltura-industria potrà essere realizzato se ed in quanto si riuscirà - con interventi sulle strutture - a conferire agli agricoltori maggiore capacità di collegamento diretto con l'industria ed un diverso potere contrattuale.

7.3 L'intervento delle partecipazioni statali
Se alla direzione politica spetta, nel descritto contesto, il ruolo di protagonista, non deve però essere trascurata la necessità di interventi operativi intesi a modificare le condizioni in cui si realizza l'insieme delle cennate attività dalla produzione primaria alla trasformazione industriale ed ai processi di commercializzazione, essendo presenti in ciascuna di esse inefficienze e distorsioni che si ripercuotono, in definitiva, sul consumatore finale. In questo scenario si colloca e può trovare ampi spazi di intervento, a fianco a quella dei privati, l'iniziativa delle partecipazioni statali, con funzioni sia di stimolo al miglioramento, sia di contributo alla rimozione di situazioni di immobilismo. Trattasi di azioni che in ogni caso richiedono il rigoroso rispetto dei principi di economicità; anche in considerazione della molteplicità dei soggetti imprenditoriali tra di loro in concorrenza e nei cui confronti le aziende a partecipazione statale non possono, per quanto grandi, che coprire quote modeste o marginali.

Relativamente all'area agricola è da esplicitare che le aziende presenti nella stessa possono essere convenientemente gestite da privati e da enti pubblici all'uopo designati (ESA regionali, Finam, ecc.)

Per quanto riguarda, invece, il settore della trasformazione industriale, in cui opera la SME (che costituisce il maggior gruppo alimentare italiano) è da intensificare lo sforzo tendente alla formazione di un complesso diversificato con il coinvolgimento, ogni qualvolta sia possibile, di primarie imprese private.

Gli obiettivi devono essere quello di pervenire alla creazione di un gruppo che per dimensioni ed efficienza possa confrontarsi con quelli degli altri paesi europei e di programmare una valida presenza multinazionale. Tale indirizzo dovrebbe consentire di cogliere le opportunità offerte dai mercati stranieri, in ordine sia allo sfruttamento delle migliori condizioni di approvvigionamento di materie prime, sia al superamento delle difficoltà incontrate nello sviluppo delle esportazioni di prodotti alimentari. Ciò porta ad escludere, in linea generale, la validità di una presenza in piccole e medie aziende, la cui gestione può essere utile svolta dai privati e dalle cooperative, nel mentre sarebbero praticamente ininfluenti i risultati rinvenuti a fronte della dimensione degli obiettivi da perseguire. Ne deriva, conseguentemente, la opportunità di assumere come linea di condotta la cessione di imprese che non rispondano ad idonei requisiti dimensionali e la loro messa in liquidazione nei casi di dimostrata incapacità a raggiungere il riequilibrio economico. Agli stessi criteri dovrà anche riferirsi l'operazione di riassetto della presenza delle partecipazioni statali nel settore, cui si farà luogo con il trasferimento alla SME di aziende facenti capo alla SOPAL.

Alla grande impresa a partecipazione statale spetta, inoltre, il compito di sviluppare la ricerca nell'area agro-economica e nutrizionale, nella quale l'iniziativa privata si presenta spesso carente. Particolare attenzione dovrà altresì essere riposta nei processi di riconversione dell'agricoltura meridionale, ai fini della valorizzazione dei prodotti che se ne potranno ottenere. Fino ad oggi non è stato fatto al riguardo alcun serio tentativo: un'analisi completa ed approfondita delle carenze di cui soffrono le strutture di conservazione, trasporto, condizionamento e tutte le attività connesse potrebbe portare a configurare progetti da realizzare in collaborazione con operatori specialisti italiani e stranieri. In questo senso è auspicabile un efficiente collegamento con gli enti di ricerca che operano nel settore agro-alimentare ed in quello delle tecnologie produttive.

Altro obiettivo che le partecipazioni statali devono perseguire è quello dell'allargamento delle fonti proteiche alternative, allo scopo di alleviare la nostra dipendenza dall'estero nel campo delle carni. Vanno quindi potenziate le iniziative della SOPAL per accrescere e portare a livelli di validità economica l'acquacoltura, nonché per valorizzare il pescato nazionale; il problema degli approvvigionamenti ittici potrà altresì essere risolto con una presenza diretta nelle zone strategiche dei circuiti mercantili e di pesca internazionali, da attuare attraverso iniziative in joint-venture.

Nel ramo della distribuzione commerciale si appalesa, infine, necessaria una maggiore presenza del Gruppo SME; avvalendosi delle forme aziendali moderne sia nel comparto alimentare sia in quello non alimentare. Ciò dovrebbe portare ad un graduale, ma consistente sviluppo delle aziende di grande superficie e del dettaglio organizzato, come pure ad un processo di concentrazione del settore, ancora troppo polverizzato per poter attingere gli indispensabili

livelli di efficienza. L'insieme di detti interventi costituisce il presupposto per una rigenerazione dell'antiquato sistema commerciale italiano, in grado di assicurare un minore costo dei processi distributivi. In questa area la massima attenzione dovrà essere dedicata alla diffusione di un terziario moderno, che va dalle iniziative di ristorazione di massa a quelle che sorgono in appoggio al turistico ed il tempo libero, in collaborazione con qualificate forze imprenditoriali.

3.8 Grandi interventi su territorio e costruzioni

3.8.1 L'andamento del mercato mondiale

Il mercato mondiale delle costruzioni è contraddistinto da grande instabilità per il prevalere di stati di crisi in numerose zone geografiche e per l'emergere di tendenze riguardanti la qualità della domanda e le condizioni dell'offerta. In particolare, ^{nei mercati medio-orientali} le imprese dei paesi industrializzati si trovano oggi a dover affrontare spesso per le opere di minor impegno progettuale, un'aspra competizione da parte di aziende locali o di paesi emergenti; ne deriva, da un lato, una crescente attenzione per la domanda - finanziariamente meno dotata - delle aree in via di sviluppo dell'Africa, dell'Asia e dell'America Latina; dall'altro, un'evoluzione verso progetti integrati di indubbia complessità, principalmente nelle grandi infrastrutture ed in agricoltura anzichè - a differenza degli anni sessanta - in attività industriali.

Al forte calo degli investimenti - registrati nel settore - hanno altresì concorso l'alto costo del danaro e la scarsità di finanziamenti in un quadro inflazionistico che è andato progressivamente estendendosi cui - in aggiunta a quanto sopra detto - si sono sommate le note vicende politiche e belliche dei paesi produttori di petrolio, presso i quali tradizionalmente si addensava la maggiore presenza delle imprese di maggiore qualificazione (fino a due-tre anni fa oltre il 50% in valore dei contratti internazionali era concentrato in Iran e in Arabia Saudita). Da osservare al riguardo che nella area medio orientale i nostri operatori figurano al secondo posto per commesse acquisite, dopo la Germania Federale.

3.8.2

L'andamento del mercato interno
In Italia il mercato delle costruzioni, pur in presenza di un forte fabbisogno di infrastrutture e di edilizia abitativa e sociale, appare da più anni stagnante, con

deboli segni di ripresa, concernenti soprattutto il ripristino del patrimonio esistente. Tanto più grave tale situazione, giacchè il settore delle costruzioni esercita notoriamente considerevoli effetti di attivazione su una corona di altri rami di attività, caratterizzandosi altresì per la bassa dipendenza dall'estero e per l'elevato contenuto di occupazione.

Il processo inflazionistico in atto, aggravando le condizioni generali del finanziamento, ha avuto un'incidenza pesantemente negativa sul settore in esame, date le sue ridotte capacità di autofinanziamento legate alla natura stessa della produzione. Per contro, hanno influito sul manifestarsi della domanda effettiva numerosi fattori quali: il difficile reperimento delle aree, la lunghezza delle procedure amministrative, la carenza di programmi di grandi dimensioni a fronte di una polverizzazione della richiesta nella edilizia abitativa, la scarsa capacità di spesa della pubblica amministrazione relativamente alle infrastrutture.

3.8.3

Il ruolo dell'Italstat

Nel contesto delineato, il gruppo Italstat, che nel 1980 ha acquisito ricavi per circa mille miliardi, con un'occupazione dell'ordine di ventimila addetti, pone come obiettivo del nuovo programma il mantenimento di tali livelli: l'obiettivo è realistico ma impegnativo, considerando che gli ordini in portafoglio a fine 1980 coprono in media il 38% della capacità produttiva prevista nel periodo in riferimento (dal 71% nel 1981 al 20% nel 1984).

Più precisamente - fermo restando l'orientamento di equilibrare il portafoglio ordini, oggi impegnato in lavori all'estero per poco meno della metà - le linee di azione configurate mirano ad individuare nuove aree di intervento sia

in Italia, con attenzione alle iniziative promosse da Enti nazionali e locali, sia al di fuori del territorio nazionale, privilegiando i contratti finanziati da organismi internazionali. Il Gruppo tende inoltre a specializzarsi in tecnologie complesse per fronteggiare la concorrenza, favorita da migliori condizioni finanziarie ed assicurative; procurerà, altresì, di ridurre i rischi, assumendo commesse a dislocazione geografica differenziata e perseguendo una politica di collaborazione con altri costruttori, attraverso accordi diretti a partecipazioni a consorzi, anche in posizione minoritaria. Al riguardo è comunque da sottolineare l'esigenza di un maggiore supporto statale all'acquisizione di forniture all'estero che valga ad equiparare la operatività delle imprese italiane a quelle delle più qualificate industrie di altri paesi.

Per quanto specificamente riguarda la prevista espansione di attività in Italia, l'Italstat svolgerà soprattutto la funzione di supporto che essa è in grado di compiere al servizio dell'amministrazione pubblica centrale e periferica per la programmazione, la progettazione ed il coordinamento operativo di importanti opere infrastrutturali, oltre che per la promozione di grandi programmi di edilizia abitativa e sociale. A questo fine si auspica un intervento legislativo che perfezioni o chiarisca l'istituto della concessione, attualmente regolato da più leggi che ne configurano una gamma articolata di tipi.

Per l'attuazione delle linee esposte, la finanziaria ha avviato un processo di riorganizzazione inteso ad adeguare le strutture del gruppo ai mutamenti del quadro operativo e cioè: una migliore articolazione dei due comparti tradizionali; delle imprese di costruzione e delle società di studio-promozione e coordinamento progettuale; la creazione di un'entità per il coordinamento delle attività immobiliari di proprietà, giacchè la gestione delle stesse, considerata non congeniale, è stata individuata come un'area critica sotto il profilo economico e come tale da smobilitare per circa l'80% nel periodo 1961-

3.8.4

¹⁸⁴
I lavori in corso

Passando ai principali lavori in corso o previsti all'estero, è da registrare la gravità della situazione delle commesse in Iran ed in Algeria.

Per il porto di Bandar Abbas, i dati attualmente disponibili non sono stati inseriti nel piano (ad eccezione dei rapporti finanziari e di credito intercorrenti con altre società del gruppo), essendo tuttora troppo incerte le prospettive di soluzione del problema. Dopo il ritiro delle sanzioni alla Repubblica iraniana ed il manifestato interesse del Committente alla prosecuzione delle opere, è ripresa l'esecuzione del contratto originario, senza peraltro, un sostanziale chiarimento dei rapporti ad esso connessi e pertanto il ripristino di condizioni operative normali, da tempo turbate dal clima di tensione politica, dall'utilizzo anticipato del porto e dalla difficoltà di afflusso dei materiali; è inoltre indispensabile una maggiore copertura assicurativa da parte delle Autorità italiane. Rimane

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

comunque molto improbabile il conseguimento, da oggi in avanti, di margini idonei a compensare gli onni addizionali fin qui maturati.

Quanto alle commesse di edilizia sociale ed abitativa in Algeria, l'attività della concessionaria dei cantieri, la cui ultimazione è prevista entro il 1983, è rivolta essenzialmente al contenimento delle perdite.

Tra gli altri programmi meritano menzione:

- il completamento, entro il 1982, del porto oceanico di Sines in Portogallo;
- la prosecuzione del complesso idroelettrico di Rio Grande in Argentina;
- l'ultimazione, entro il corrente anno, dell'autostrada Torbat-Zahedan di 477 km in Iran (con esito economico positivo) e di quella Maghrib-Assafar in Kuwait;
- la costruzione, unitamente alla Cogefar, di una ferrovia in Algeria (con favorevole "ritorno" reddituale);
- alcune forniture eseguite in consorzio, quali la realizzazione delle dighe di Hamman-Meskoutine in Algeria, di Sidi-Saad in Tunisia e di Karakaya in Turchia.

Per quel che attiene l'attività in Italia si segnala l'iniziativa Italstat-Fiat-Cooperative, promossa per soddisfare almeno parzialmente la domanda di edilizia economica che rimarrà esclusa dal piano decennale per la casa: avviata nei primi mesi del 1981 con la stipula di due contratti con il Fondo di Ristabilimento del Consiglio d'Europa, tale iniziativa si propone, in questa prima fase, la costruzione di circa mille alloggi nelle zone colpite dal terremoto.

La Edil.Pro, che ha curato lo studio del programma suddetto, sta elaborandone un altro, relativo ad edifici destina

ti ad uffici e alloggi di servizio per le Forze Armate e la Polizia, ubicati nell'intero territorio nazionale: il primo lotto sperimentale riguarda 18 localizzazioni. La società fornisce, inoltre, l'assistenza tecnica al Ministero di Grazia e Giustizia nel campo dell'edilizia giudiziaria e sta approfondendo ulteriori progetti di edilizia sociale, impostati dal Ministero delle Finanze.

Si ricordano anche - tra le molte iniziative in cui sono impegnate aziende del gruppo - quelle della Mededil per il centro direzionale di Napoli, dell'Italposte per l'edilizia abitativa e sociale per conto del Ministero PP.TT. e dell'Italter per il risanamento del centro storico di Palermo.

Va infine segnalato che, per le zone meridionali colpite dal sisma, l'Italstat partecipa - insieme all'ANGE, al Movimento Cooperativo ed alla Federazione Lavoratori delle costruzioni - ad un apposito comitato per il coordinamento di tutte le forze imprenditoriali pubbliche e private impegnate nella ricostruzione; in particolare per la Campania, la Finanziaria assicura, attraverso la società Bonifica, un'opera di assistenza tecnica allo scopo di supplire ad esigenze per le quali i comuni interessati non sono attrezzati.

3.9 L'impiantistica

3.9.1 Mutamenti nella struttura della domanda e dell'offerta

Nel periodo più recente la domanda e l'offerta internazionale di impianti industriali hanno registrato mutamenti di notevole rilievo che possono essere ritenuti di carattere strutturale: destinati quindi a caratterizzare il mercato impiantistico quanto meno nei prossimi 10-15 anni.

I principali di questi mutamenti si possono così riassumere:

dal lato della domanda

- mutamenti per area geografica, con una quota crescente di commesse impiantistiche provenienti da Paesi in via di sviluppo e da Paesi ad economia pianificata;
- mutamenti nella tipologia impiantistica, sempre più caratterizzata dalla domanda di impianti "chiavi in mano", dal ridursi della prevalenza delle commesse per grandi impianti di base (acciaio, petrolchimica, fertilizzanti, ecc.) e dal progressivo aumento della quota degli impianti manifatturieri e di trasformazione nei comparti alimentare, meccanico, vetrario, cartario, ecc.;
- mutamenti nella filosofia sistemistica degli impianti richiesti, per i quali è spesso condizione discriminante la capacità di fornire elementi di integrazione a monte ed a valle dell'impianto stesso (considerando ad esempio, come integrazioni a monte, i progetti agro-industriali e le infrastrutture civili e di trasporto e movimentazione, e come integrazioni a valle la disponibilità di capacità gestionali anche oltre la fase di avvio, quella di sbocchi commerciali, in molti casi in compensazione di parte del valore dell'impianto, e quella di adeguati processi di formazione);

dal lato dell'offerta

- la concentrazione delle capacità di progettazione e realizzazione in grandi gruppi (industriali, commerciali e/o finanziari) integrati, di regola con rilevanti interessi manifatturieri : fattore questo che tende a mettere progressivamente in crisi le società di pura ingegneria che non si limitino a funzioni di progettazione di particolari di estrema specializzazione, e comunque che non abbiano dimensioni operative molto limitate;
- progressivo ingresso sul mercato di Paesi di nuova industrializzazione (NIC), che tendono ad acquisire le fasce meno qualificate della progettazione e della realizzazione di impianti;
- la crescente sensibilità dei Governi dei maggiori Paesi industrializzati alle occasioni di sviluppo delle proprie risorse tecniche ed una ne offerte dall'esportazione di impianti industriali, e la conseguente politica di agevolazioni offerte alle società nazionali operanti nel comparto.

3.9.2 La proposta di riorganizzazione dell'impiantistica IRI

Per tener conto dei mutamenti intervenuti in questo campo, dove l'IRI opera tramite la Società Italimpianti, attualmente inquadrata nella FINSIDER, l'IRI sta mettendo a punto un'ipotesi di riorganizzazione del comparto, che, sulla base dei risultati di uno studio tecnico-economico in corso di revisione, porterà alla costituzione di un nuovo raggruppamento di impiantistica industriale, imperniato sulla stessa Italimpianti, ed alla realizzazione di un modello operativo originale finalizzato a:

- favorire lo sviluppo delle attività ingegneristiche del Gruppo, valorizzando organicamente le competenze originali presenti nella maggior parte delle aziende operative facenti capo alle diverse finanziarie

di settore;

- realizzare un'integrazione spinta tra società di impiantistica industriale e società manifatturiere maggiormente coinvolte nel ciclo di produzione e montaggio dei componenti per impianti industriali.

Il progetto, che vede una netta separazione tra attività di impiantistica energetica, di competenza della Società Ansaldo, e attività di impiantistica industriale, raggruppate sotto il controllo della Italimpianti, prevede il coinvolgimento di società operative facenti capo prevalentemente alla Finsider, per un totale (1980) di 9.097 addetti e con un bilancio complessivamente in perdita di 80 miliardi rispetto ad un fatturato di circa 430 miliardi (di cui circa il 65% all'estero).

Le società interessate al progetto sono: INSSE, FMI-Mecfond, Tagliaferri, CIMI, MONTUBI, CITACO-SICAI (già in corso di incorporazione nell'Italimpianti) e Tecnal. La revisione in corso dovrà fornire indicazioni sull'opportunità di inserire nel raggruppamento anche le società CMI, CSM, SANAC, CMF. Per la Montubi verrà, con nque, esaminata la possibilità di collegamenti alternativi.

Secondo lo schema proposto, Italimpianti assumerebbe il controllo azionario delle società elencate, realizzandone gradualmente, sulla base di un programma plurennale, la riorganizzazione e la specializzazione produttiva, con una precisa assegnazione di ruoli e di funzioni.

A sua volta, il capitale azionario di Italimpianti, attualmente ripartito tra Finsider (65%), Finmeccanica (25%) e Fincantieri (10%), sarebbe distribuito tra una più ampia platea azionaria, che verrebbe a comprendere anche altre Finanziarie IRI, secondo una

ripartizione da concordare sulla base dei diversi interessi potenziali delle Finanziarie stesse, definiti a seguito dei risultati dello studio accennato in precedenza.

In ogni caso, verrebbe garantito al nuovo raggruppamento di impiantistica industriale l'afflusso di know-how da parte delle finanziarie per i rispettivi settori di appartenenza, mentre il raggruppamento verrebbe a rappresentare per i soci un canale di promozione e di sviluppo, in particolare verso l'estero.

La ripartizione iniziale del capitale del nuovo raggruppamento tra le diverse finanziarie dell'IRI non esclude evidentemente la possibilità di successive cessioni di quote azionarie ad altri operatori interessati, italiani o non italiani, capaci di fornire un effettivo contributo allo sviluppo del raggruppamento.

- Il progetto, tende ad acquisire vantaggi di ordine diverso:
- innanzitutto, sul piano organizzativo, dovrebbe portare ad uno sviluppo di tipo originale, basato su una stretta integrazione tra la progettazione degli impianti e la realizzazione delle componenti meccaniche e di carpenteria e dei montaggi; integrazione che dovrebbe garantire uno sviluppo in senso verticale dell'attività impiantistica, evitando i rischi di un'eccessiva espansione delle funzioni di pura progettazione, su basi necessariamente fragili;
 - secondariamente, sul piano strettamente aziendale, il progetto dovrebbe facilitare il risanamento economico delle aziende manifatturiere del raggruppamento, oggi in perdita anche per la carenza di indirizzo unitario e di specializzazione, e di una precisa e definita vocazione progettuale e produttiva;
 - infine, sul piano strategico più generale, il raggruppamento potrebbe essere in grado di dare un nuovo slancio produttivo all'intero comparto, con vantaggi non circoscritti alle sole aziende direttamente interessate, ma estesi all'intero sistema delle partecipazioni statali

ed all'apparato produttivo italiano nel suo complesso, sia attivando una serie di produzioni indotte, sia sviluppando col tempo le necessarie compensazioni commerciali, in particolare con i Paesi in via di sviluppo.

3.9.3 I rapporti con le altre società d'impiantistica delle PP.SS. Perchè il progetto dell'IRI una volta accertata la sua fattibilità, possa concretamente realizzarsi, sviluppando in pieno tutte le potenzialità che presenta, occorre tuttavia che si verifichi una serie di condizioni, in parte interne ed in parte esterne al sistema delle PP.SS.

Quelle interne consistono essenzialmente:

- in una precisa ripartizione dei compiti nell'ambito delle PP.SS., evitando ogni inutile duplicazione e contrapposizione tra società di impiantistica operanti in seno ai diversi Enti, impostando linee di sviluppo che corrispondano sostanzialmente alle esperienze ed alle capacità di ciascun operatore;
- nella garanzia di consultazione preliminare che le aziende a p.s. dovranno offrire alle società di impiantistica del sistema sia nella cessione di know-how, sia nell'assegnazione di rilevanti commesse impiantistiche;
- nello sviluppo della ricerca applicata, alla quale dovranno essere destinate le massime risorse disponibili, ovviamente compatibili con le esigenze complessive del sistema.

Quanto alle condizioni esterne, appare di fondamentale importanza l'adozione di provvedimenti di legge a favore dell'esportazione di impianti completi (che possono andare dalla concessione di crediti agevolati all'assicurazione sui rischi non commerciali) quanto meno confron-

3.10 Aerospaziale

3.10.1 Struttura nel settore

In Italia sono attualmente oltre 60 le aziende che si occupano in tutto o in parte di prodotti aerospaziali, in aree diversificate di specializzazione: aeromobili ad ala fissa e rotante, motori, sistemi spaziali, sistemi arionici e componenti elettronici, equipaggiamenti di bordo, missili, equipaggiamenti per il supporto a terra. Tra queste aziende, quelle in grado di concepire e mettere in volo sistemi completi sono in realtà in numero limitato, e nella misura più rilevante appartengono all'area delle pp.ss.: l'Aeritalia (Iri-Finmeccanica), con velivoli avanzati da combattimento e da trasporto ad ala fissa, militari e civili; il gruppo Agusta (EFIM), con elicotteri, velivoli per l'azione generale (per larga parte per impiego militare) e velivoli militari leggeri da addestramento. Va rilevato che l'Aeritalia ed il gruppo Agusta rappresentano, per il numero di dipendenti, ben oltre il 50% dell'industria aerospaziale italiana, e, considerando solo la cellulistica (velivoli ed elicotteri), l'85% del totale. Gli stabilimenti sono 18 ed occupano oltre 24.000 dipendenti di cui oltre il 50% nel sud.

Nell'area privata la presenza più significativa è rappresentata dalla Macchi e dalla Piaggio, con velivoli militari da addestramento basico, e altre imprese per la produzioni di velivoli d'affari, per l'aviazione generale e militare. La parte restante delle aziende minori svolge principalmente attività di produzione di parti e sottosistemi e fornitura di altri servizi (revisione ecc.).

3.10.2 Prospettive del settore aeronautico

Velivoli militari

"Per quanto attiene la produzione militare, l'industria italiana ha nell'Aeritalia l'azienda in grado di concepire, sviluppare e produrre completi e sofisticati sistemi di volo. A livelli di sofisticazione inferiore, l'industria italiana si è di recente prodotta nella

realizzazione di macchine minori, sviluppate, stante la situazione del mercato interno, prevedibilmente per quello internazionale; trattati in particolare di velivoli addestratori (SIAI S 211, Caproni-Vizzola C 22 J) o da sorveglianza aerea (AP68TP)."

Circa il mercato dei velivoli ad ala fissa, escluso quello statunitense che rappresenta un capitolo a sé e sul quale ben difficilmente l'industria straniera può accedere con sistemi di volo completi, lo scenario di potenziale interesse per l'industria italiana si restringe a quello europeo e a quello dei paesi che non desiderano allinearsi nell'acquisto dalle superpotenze di sistemi di volo militari. Sui mercati dei maggiori paesi esuropei la nostra industria può accedere in pratica solo nell'ambito di collaborazioni internazionali, apportando nel contempo la propria quota di mercato (caso di programmi quali il Tornado). Altri paesi, europei e non, appaiono viceversa in una prospettiva di mercato più promettente avendo esigenze di rinnovamento delle proprie flotte sia da combattimento che da trasporto. Si tratta di altri paesi ove non è presente una significativa aeronautica e dove, pertanto, opportune iniziative industriali e politiche possono maturare interessanti progetti con accordi di coproduzione sui programmi attuali o in fase di sviluppo (G 222, AMX).

Il mercato militare italiano è di dimensioni significative, ma presenta una ciclicità di richieste di nuovi programmi molto diluita nel tempo. L'accesso ai mercati esteri è quindi, per l'industria italiana, condizione indispensabile per il mantenimento delle capacità maturate nell'ambito dei programmi per il cliente nazionale. Per tale accesso l'industria può contare su prodotti quali il G 222, l'AMX, l'MB339, l'AP68TP, l'S211, il C22J, che costituiscono, inoltre, occasioni sulle quali sarà possibile, nel prossimo futuro, avviare produzioni che possono soddisfare i requisiti operativi di diverse aviazioni militari.

Velivoli civili

Le prospettive per l'industria italiana sul mercato dei velivoli civili si estendono dai grandi velivoli da trasporto a quelli per l'aviazione generale.

Anche nel campo dei velivoli civili, la presenza di punta è assicurata dalle capacità sistemistiche e tecnologiche dell'Aeritalia, maturate attraverso una serie di significativi programmi di collaborazione internazionale con le maggiori industrie mondiali del settore (DC 9 e DC 10 con McDonnell Douglas, B 767 con Boeing); in particolare attraverso la partecipazione al programma B 767, l'Aeritalia si è definitivamente affermata a livello mondiale quale efficiente, apprezzato e ricercato partner per i futuri maggiori programmi aeronautici civili.

Il notevole impegno tecnologico e finanziario dei programmi dei "grandi velivoli" non consente ovviamente all'industria aeronautica italiana di partecipare sul mercato in senso "sistemistico" completo. Nella decade attuale si prospetta la possibilità di partecipare, pro quota, ai progetti di nuovi velivoli a corto-medio raggio, il cui lancio dovrebbe maturare a breve termine fra le due o tre alternative che si presentano oggi.

Nell'accesso a questi programmi, l'industria italiana appare condizionata da molteplici fattori, primo fra tutti quello di non avere il controllo sulle decisioni di lancio nè sulla loro tempistica. Inoltre l'attuale tessuto industriale non è scevro da difficoltà di carattere organizzativo e di capacità produttiva dei subcontractori, a sostegno dei maggiori impegni internazionali; anche in tal caso è pure da auspicare una maggiore integrazione delle risorse nazionali che potrebbe favorire la possibilità di acquisire sul mercato internazionale, da parte delle aziende capofila, un maggior volume di lavoro e quindi la pianificazione di uno sviluppo più adeguato dalle proprie e altrui unità produttive.

Nuove prospettive industriali e commerciali per i prossimi anni si aprono nel cosiddetto sistema di trasporto di "terzo livello", per collegamenti fra aree regionali o ^{come} apporto di traffico agli aeroporti maggiori. Le prospettive di sviluppo di questo tipo di trasporto per il cui esercizio si è definita una classe di velivoli denominati "commuter", sono favorevoli sia nei paesi industrializzati che in quelli in via di sviluppo.

Un programma di un velivolo/^{commuter} presenta, in termini tecnologici e tridimensionali, caratteristiche molto appropriate alla nostra industria che, tuttavia, nell'eventualità di un lancio industriale, deve presentarsi con la massima convergenza di risorse. In tale quadro appare inserirsi l'opportunità di un programma in collaborazione europea, oggetto di un accordo preliminare di cooperazione fra l'Aeritalia e la francese Aerospatiale, al fine di decidere la prosecuzione ulteriore dell'iniziativa e l'avvio di un comune programma di produzione.

Nel campo dei velivoli piccoli, costituenti principalmente quella che viene definita "aviazione generale", risulta schiacciante la superiorità dei prodotti e delle industrie USA. I problemi per le aziende in questo settore riguardano in particolare la distribuzione e l'assistenza post-vendita del prodotto. Anche la tecnologia vi ha un peso sempre più determinante, come capacità di diffondere i progressi avvenuti nei settori più avanzati della tecnica aeronautica, al fine di produrre velivoli sempre più concorrenziali per economia e affidabilità. In questo settore l'industria italiana ha trovato spazi interstiziali sui mercati esteri, specie in relazione ad alcuni prodotti di particolare validità. In futuro la conservazione di questa presenza resta legata alla possibilità di offerta di prodotti in linea alle tendenze tecnologiche dei maggiori costruttori mondiali,

l'identificazione di particolari aree specie nei mercati emergenti, il consolidamento della propria organizzazione commerciale e l'assetamento di favorevoli capacità d'integrazione a livello nazionale.

La recente costituzione della S.V.A.M., società controllata dall'Aeritalia e che ha rilevato la Partenavia per inserirla in un programma di sviluppo aeronautico nel Meridione d'Italia, testimonia comunque l'impegno dell'industria aeronautica a pp.ss. nel settore dell'aviazione generale. Al riguardo è importante osservare che la possibilità del trasferimento del know-how dai velivoli di caratteristiche spinte a quelli di minor classe, acquista oggi un'importanza crescente e appare indispensabile per assicurare alle macchine dell'aviazione generale una competitività adeguata ai prodotti delle maggiori case americane, le quali su tale filosofia espressamente operano per i sensibili vantaggi di prestazioni ed economie in tal modo conseguibili.

Elicotteri

In questo campo la presenza italiana si identifica nella capacità del gruppo Agusta di consolidare e rafforzare la propria quota sul mercato internazionale, attesi gli impegni interni verso l'amministrazione della difesa (le cui forniture peraltro rappresentano oggi nel loro insieme solo il 20% delle vendite). In particolare si stima che nei prossimi anni il tasso di sviluppo della domanda di elicotteri civili risulti sensibilmente promettente, con un ritmo di crescita annuo del 10-12%, di cui oltre il 50% localizzato sul mercato nord-americano. Nel prossimo quinquennio il mercato civile in termini quantitativi si prevede assorbirà oltre il 60% delle vendite, pari in valore a circa un terzo del totale. Questo trend appare suscitare un più attivo interesse dei costruttori, volti a trarre profitto dall'espansione di questi mercati con programmi maggiormente equilibrati che limitino i rischi di alterazioni susseguenti a tensioni politiche che influenzano con immediatezza le vendite militari.

Per quanto attiene il mercato nazionale civile, il fabbisogno si mantiene di modeste dimensioni anche in ordine alle limitazioni ambientali operative, i costi intrinseci relativamente alti e la normativa vigente in materia di utilizzo di questo mezzo di trasporto.

Nella prospettiva di acquisizione dei mercati esteri, anche in tal caso va rilevato il ruolo fondamentale dello sviluppo di tecnologie, più specifiche del mezzo ad ala rotante, determinante una dinamica concorrenziale che appare ancor più spinta in un ambito europeo che nei velivoli ad ala fissa.

Con riguardo ai più recenti modelli di produzione, nonché agli sviluppi di nuove macchine che il gruppo Agusta intende emettere sul mercato, hanno particolare evidenza l'A 109 a l'A 129 con cui il gruppo, avendo dimostrato capacità sistematiche autonome può attendere ora i vantaggi dell'integrazione commerciale di diverse versioni e corrispondere più compiutamente alle diverse esigenze della clientela; per quanto concerne le collaborazioni internazionali, il programma paritetico con l'inglese Westland per lo sviluppo congiunto del nuovo elicottero medio-pesante EH 101, nel quadro di un accordo tra il governo italiano e quello britannico, appare allinearsi alle tendenze consortili già consolidate in Europa per i velivoli militari più avanzati (caso della Panavia, con la partecipazione congiunta di Aeritalia, British Aerospace e MBB).

3.10.3

Problemi delle attività spaziali

Il settore attività spaziali è, ancora più sensibilmente del settore aeronautico, un settore di alta innovazione tecnologica e ad alto valore aggiunto.

A proposito delle attività spaziali nazionali va osservato che il CIPE ha approvato il piano spaziale nazionale quinquennale con un importo finanziario di 200 miliardi di lire, a prezzi 1977, e orientato prevalentemente verso le applicazioni industriali. Il piano spaziale infatti, che è incentrato essenzialmente su un programma di telecomunicazioni, ha come obiettivo la politica di promozione e di sostegno delle strutture industriali in grado di acquisire commesse internazionali. Secondo la volontà del CIPE questo piano dovrebbe tendere all'emancipazione e sviluppo di forze industriali verso un settore ad elevato contenuto tecnologico e inoltre allo sviluppo di capacità orientate verso la futura graduale commercializzazione di sistemi sulla base di ricerca di mercato. Il piano spaziale nazionale, anche se rappresenta una chiara inversione di tendenza rispetto al passato, contraddistinto da una politica di finanziamenti a pioggia, rischia di restare un fatto fine a sè stesso se ad esso non conseguono interventi programmatori tesi a perpetuarne l'operatività.

L'Italia come è noto, oltre alle attività nazionali, prende parte anche a quelle internazionali, con particolare riferimento all'ESA, cui il governo destina un impegno finanziario medio di 45-50 miliardi di lire annui.

Le maggiori imprese aerospaziali pubbliche e private italiane sono da anni impegnate nei programmi ESA e partecipano a tali programmi nell'ambito di consorzi internazionali. In tale contesto, la posizione italiana è suscettibile

di miglioramento favorendo una maggiore qualificazione a livello di sistema, in ciò superando alcuni squilibri derivanti dal fatto che le capacità attuali dell'industria si indirizzano eminentemente verso l'area dei sottosistemi.

Tali carenze dipendono anche dal fatto che le attività nazionali e internazionali sono state finora scollegate tra di loro, in quanto è mancato un quadro unico di coordinamento che avesse come direttivo la finalizzazione delle attività esistenti a precisi programmi di produzione industriale. E' mancata inoltre finora una razionalizzazione degli sforzi delle imprese spaziali, con particolare riferimento a quelle a partecipazione pubblica.

A determinare questa situazione ha altresì contribuito la notevole polverizzazione dell'offerta che potrà essere superata consentendo una leadership più decisa delle aziende a partecipazione statale operanti nel settore

3.10.4 Conclusioni

Tenendo conto dell'attuale struttura dell'industria aerospaziale nel mondo, esiste uno spazio ridotto per le imprese europee, che viene in prevalenza occupato dall'industria franco-tedesca. Per l'Italia non esiste uno spazio autonomo di partecipazione al mercato con iniziative di rilievo in senso "sistemistico" completo. Il nostro paese deve quindi muoversi, in questo settore, nell'ambito di scelte collaborative, scelte che, per quanto riguarda i prodotti, si indirizzano soprattutto verso la aeronautica militare leggera, l'aviazione "di terzo livello" con i velivoli "commuter", l'elicotteristica. Si pone altresì il problema, che presenta risvolti delicati in indirizzo politico generale, di quale debba essere l'asse prevalente delle collaborazioni internazionali, se quello verso gli USA, o quello verso l'Europa.

Il prodotto aerospaziale è di tipo multidisciplinare, quindi ha validità tanto maggiore, quanto più avanzata è l'integrazione tecnologica, e quindi l'integrazione industriale sin dalle prime fasi del ciclo del prodotto. Inoltre notevoli investimenti, periodi di lunga gestazione dei programmi, alti rischi, recupero finanziario a lunga scadenza, sono elementi caratteristici della vita dell'industria aeronautica. Questi fattori richiedono, fra l'altro, che l'industria sia organizzata su diverse linee di prodotto, si da modulare e ottimizzare il carico di lavoro nelle diverse aree, sfruttare le sinergie tecnologiche, metodologiche ed economiche della struttura fissa aziendale, suddividere i rischi sulla base di diversi segmenti di prodotto-mercato. E' quindi necessario un processo di integrazione dell'industria del settore, processo che ha già caratterizzato l'industria europea nel consolidamento delle tendenze a concentrare le capacità industriali in raggruppamenti a livello nazionale.

Un'operazione di integrazione - come si è avuto già modo di rilevare - è stata finora sperimentata, parzialmente, anche in Italia, con la costituzione dell'Aeritalia e, successivamente, con la formazione del gruppo Agusta. Un ulteriore passo è stato recentemente compiuto con l'inquadramento in Aeritalia e Agusta di attività aeronautiche o meccanotiche della GEPI (OAN, OMI) e private (Partenavia, Caproni Vizzola). I contatti in corso con altre imprese private del settore costituiscono un'altra tappa del processo che - d'altro canto - non può non collocarsi nella ben più vasta realtà del contesto europeo.

3.11 Informatica

3.11.1, L'evoluzione del mercato dell'informatica "software".

Gli anni ottanta saranno caratterizzati da un processo di crescente "informatizzazione" di tutta la civiltà, sia nella produzione dei beni e dei servizi, sia nello stesso modo quotidiano di vivere dei singoli soggetti.

Questo processo sarà assai più intenso di quello, pur sostenuto, che si è manifestato nello scorso decennio. Esso è agevolato da due ordini di fattori: da un lato, dagli sviluppi tecnologici che consentono continue e drastiche riduzioni dei prezzi della macchine informatiche e, quindi, dei costi di gestione delle informazioni, aprendo in tal modo mercati sempre più vasti; dall'altro, dall'esigenza sempre più sentita di disporre di soluzioni "software", nella produzione dei beni e servizi, che consentano; attraverso l'impostazione di moduli gestionali più razionali, di pervenire a risultati sempre più efficaci.

Sul mercato del "software" si presenta quindi un grande potenziale di domanda, che, per buona parte, chiede di essere soddisfatta con prodotti relativamente poco costosi, che, oggi, è possibile fornire poichè l'evoluzione tecnologica sia hardware che software consente di rispondere con soluzioni ingegnerizzate e standardizzate, il cui rapporto costo/prestazioni è continuamente decrescente.

Gli elementi evolutivi ora indicati qualificano l'informatica software non solo tra i settori a più intense prospettive di crescita, ma anche come comparto che, in pochi anni, passerà da una fase di soluzioni e metodologie artigianali ad altre maggiormente "industriali" e quindi suscettibili di produzione in larga serie. In definitiva, lo sviluppo dell'informatica sarà fattore trainante e condizionante la crescita di tutti gli altri settori.

Le prospettive del settore E.D.P., secondo le più accreditate fonti di valutazione, sono assai positive, essendo previsto il proseguimento della crescita nel corso degli anni '80, sia a livello mondiale che europeo: si stima, infatti, che la spesa per la elaborazione dati nell'Europa occidentale passerà dai circa 40 miliardi del 1979 ad oltre 100 mila miliardi di lire attuali nel 1984 con un tasso di incremento medio superiore al 20%: il 10% di queste cifre sono attribuibili, sulla base di una attendibile parametrizzazione, alla spesa italiana.

La ripartizione di questa spesa nelle componenti più significative presenta, rispettivamente nel 1979 e nel 1984, le seguenti percentuali:

	1979	1984	Variazioni % nel periodo
Hardware	33 %	25 %	- 24 %
Software interno (*)	38 %	42 %	+ 10 %
Software esterno (*)	10 %	14 %	+ 40 %
Altri	19 %	19 %	-

(*) Con il termine software interno si intendono i costi del personale E.D.P. impegnato presso i vari sistemi informativi elettronici; con software esterno il fatturato delle software houses per sviluppo di software personalizzato e per vendita di pacchi software di sistema e applicativi.

Si conferma il peso crescente della componente software su quella hardware; si rileva, inoltre, la tendenza sempre più marcata all'affidamento delle realizzazioni a società specializzate del settore rispetto a soluzioni interne spesso onerose e meno efficaci.

Nell'analisi di questo quadro previsionale, è interessante inoltre notare alcuni dati sulla ripartizione percentuale del parco calcolatori: la quota relativa ai grandi calcolatori dovrebbe aumentare di circa il 20%; quella rappresentata da piccoli e medi calcolatori dovrebbe dimezzarsi; la quota afferente ai mini dovrebbe almeno raddoppiarsi.

Nel complesso si prevede che la domanda di software tenderà a concentrarsi su sistemi informativi:

- a) con elevate capacità di elaborazione centrale e sempre più connessi con potenze elaborative periferiche;
- b) anche complessi e con una pluralità di applicazioni, ma tali da far fronte a limitati volumi di elaborazione, tipici di strutture aziendali medio piccole che numerose si affacciano nel mondo E.D.P

Per i primi dovrà essere fornito un software "su misura", in quanto richiesto per esigenze specifiche, in genere uniche o aventi scarse caratteristiche di ripetibilità; per i secondi saranno necessarie soluzioni a livello di "pacchi", essendo questa la sola via per assicurare risposte adeguate e ad costi accessibili.

A fronte di un mercato che impone con il suo proprio impulso lo sviluppo di un "nuovo settore industriale", la cui dimensione è stata evidenziata in quanto precede, si riscontra la carenza di una attenzione strategica ai problemi sociali, economici ed occupazionali inerenti allo sviluppo dell'informatica; carenza che, facendo riferimento ad una cultura che tradizionalmente non dà il giusto peso alle due componenti hardware e software del prodotto, potrà provocare non solo uno squilibrio fra le nuove possibilità offerte dalla tecnologia ed il loro sfruttamento ma anche, e con conseguenze più gravi data la maggiore estensione, gli errori commessi negli anni '70 nell'utilizzo di strumenti per l'elaborazione elettronica dell'informazione a causa della insufficiente valutazione della componente software.

Come è noto, qualunque apparecchiatura elettronica, qualunque sia il suo grado di sofisticazione, solo se munita di un software di base, che la renda capace di autogestionarsi, diventa "funzionante", e solo se munita di software applicativo diventa "operante" come "sistema informativo".

Sistema informativo è, cioè, una catena di produzione nella quale entra l'informazione come "prodotto finito": con la caratteristica che in tutte le fasi del ciclo l'informazione ai diversi livelli non si distrugge.

Oggi, nel "prodotto informatico" le due cennate componenti -essenziali per rendere "finito" qualcosa che altrimenti non è capace di alcuna produzione- è predominante rispetto al hardware.

Nello sviluppo di un sistema quale quello descritto, si riscontrano due ruoli ben distinti e difficilmente cumulabili: l'uno dell'"utente", l'altro del "costruttore di sistemi". Al primo il compito di disegnare gli aspetti operativi attraverso le seguenti fasi:

- . definizione delle finalità applicative nel loro insieme e delle caratteristiche dei singoli prodotti;
- . definizione delle modalità di fornitura e messa a disposizione del prodotto finito;
- . modi di lancio e collaudo operativo del sistema;
- . caratteristiche della manutenzione dello stesso per ottimizzarlo ed aggiornarlo;
- . analisi dei costi.

Al "costruttore di sistemi" attiene la responsabilità del disegno tecnico del sistema attraverso la progettazione e/o l'assemblaggio di componenti eterogenee che compongono la "sfera della strumentazione" nella quale sinteticamente si riconoscono quattro elementi:

- . apparecchiature di elaborazione;
- . apparecchiature di memorizzazione e trasmissione dati;
- . apparecchiature terminali;
- . prodotti software.

In tale contesto il "costruttore di sistemi" procede ad una valutazione di idoneità delle dette apparecchiature dal punto di vista costo prestazione - sottoponendo in generale il giudizio finale all'utente - e per quanto riguarda il software esamina -ove esistano- i prodotti disponibili con i medesimi criteri usati per le citate apparecchiature o provvede a costruire ex novo prodotti necessari al corretto funzionamento del sistema. Questi compiti vengono svolti utilizzando tecniche, modi organizzativi e fasi non dissimili a quelli propri dei progetti di grandi opere di ingegneria: progettazione, realizzazione, impianto, collaudo ed avviamento.

Con il passare degli anni e l'approfondirsi delle tecniche, si va quindi assistendo a una progressiva e naturale separazione dei ruoli tra l'utente e il costruttore di sistemi. Il primo, infatti, prende progressivamente coscienza della responsabilità della definizione funzionale del controllo delle realizzazioni, dell'impiego sul piano funzionale del sistema, della valutazione costi/benefici; il secondo raffina, con lo stratificarsi delle esperienze, la propria collocazione tecnico-organizzativa finalizzata al soddisfacimento degli obiettivi espressi dall'utilizzatore.

All'interno di un progetto, la componente software acquista una rilevanza sempre più precisa e l'ingegnere di sistemi ne controlla e segue il ciclo di vita, che presenta aspetti peculiari e comunque diversi da quelli dei componenti elettronici.

La diversità essenziale si ritrova nella capacità del software di essere modificato a causa del modificarsi delle premesse o delle esigenze in base alle quali è stato in primo tempo costruito: da ciò nasce la possibilità di ripercorrere, per i vari moduli che lo compongono, più volte il ciclo di progettazione, realizzazione, impianto, collaudo, avviamento, iterando la fase di produzione a dando vita a quel periodo di "manutenzione" che ha un peso molto marcato nella vita dei sistemi informatici e che garantisce il costante allineamento del sistema al mutare delle condizioni applicative di esercizio.

Per quanto concerne la trasferibilità in gestione all'utente del sistema, si può affermare che esso può avvenire nel momento e con le modalità opportune e sempre che a riceverlo vi siano mani preparate sul piano professionale. Va quindi fatta da parte dello utente - il quale mantiene la unica e piena responsabilità delle applicazioni e degli obiettivi - una attenta analisi dei costi/benefici per individuare se, quando ed a quali condizioni, subentrare nella parte "strumentale" del sistema informativo: ad esempio, la complessità delle tecnologie impiegate nella fase di produzione del sistema è tale che in rapporto alla "provvisorietà" di essa sarà, in genere, estremamente costoso assumere la diretta responsabilità realizzativa; per contro la fase di gestione, che richiede capacità e strumenti di minore impegno specialistico, può offrire condizioni migliori di conduzione in proprio; la fase di manutenzione, infine, può essere affrontata attraverso appositi contratti o con attività in proprio soprattutto quanto l'evoluzione funzionale si prevede molto limitata.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3.11.2 Le prospettive del gruppo FIGIN-ITALSIELI recenti sviluppi

Il gruppo FIGIN-ITALSIEL è pervenuto oggi ad una assoluta preminenza nell'area dell'informatica in Italia: sei società che hanno realizzato nel 1980 un fatturato lordo di oltre 102 miliardi ed una occupazione di circa 1.600 persone. Questi risultati sono stati conseguiti in poco più di undici anni di intenso lavoro ed ininterrotta crescita, con un tasso incrementativo medio annuo dei proventi di consulenza nell'ultimo quinquennio dell'ordine del 40%, in termini monetari, e del 25% in termini reali: incremento quindi superiore a quello medio del mercato nello stesso periodo (circa 20%). Si leggano - per una visione di sintesi - i dati contenuti nella seguente tabella:

GRUPPO ITALSIEL: DATI ECONOMICI E FINANZIARI DELL'ULTIMO QUINQUENNIO

	1976	1977	1978	1979	1980
Fatturato	21198	36390	54556	73181	102356
Prestaz. e For. Ter.	10047	19350	29881	41031	57103
Valore Aggiunto	11151	17040	24675	32150	45253
Costo personale	7882	11453	16597	22907	31049
Costi generali	1537	2844	4397	6443	9824
Am. ti e Acc. ti	947	1254	1557	1120	1536
Margine Ind. le	785	1489	2124	1680	2844
Oneri Fin. netti	-318	86	92	54	-618
Margine Netto	467	1575	2216	1734	2226
Oneri Fiscali	188	653	964	649	921
Risultato a Bilancio	279	922	1252	1085	1305
Capitale Investito	7070	6781	8011	10922	12671
Mezzi Propri	5826	6539	7492	8325	9280
Circolante Netto	4173	5883	6247	7737	9861
R.O.I. % M.I./C.I.*	11.1	21.9	26.5	15.3	22.4
M.I./V.A.	7.0	8.7	8.6	5.2	6.2
V.A./C.I.**	157.7	251.2	308.0	294.3	357.1
R.O.E. % U.T./M.P.***	4.7	14.1	16.7	13.0	14.0
Cap. Inv./Fatturato	33.3	18.6	14.6	14.9	12.3
Mezzi Pr./Fatturato	27.4	17.9	13.7	11.3	9.0
Circolante/Mezzi Pr.	71.6	89.9	83.4	92.9	106.2

* M.I. Margine Industriale, C.I. Capitale Investito - ** V.A. Valore Aggiunto - *** U.T. Risultato a Bilancio, M.P. Mezzi Propri.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il processo di espansione è avvenuto nel settore sia degli operatori "privati" (industrie, banche, organismi vari, ecc.) che di quelli pubblici (Amministrazione centrale, periferica, locale). La * più elevata attività a favore di questi ultimi è da riferire al maggiore fabbisogno di automazione da loro espresso rispetto all'area "privata" il cui trend di sviluppo ha origini più lontane ed induce, quindi, un andamento comparativamente più lineare.

Le prospettive di sviluppo del mercato in Italia e all'estero

Alla soglia degli anni '80, le previsioni sono concordi nell'indicare il proseguimento, come detto, di una sostenuta ed accentuata crescita del mercato del software.

Prendendo a base alcuni dati di fonte UNESCO relativamente alla percentuale di spese per l'informatica sul prodotto nazionale lordo, si possono ragionevolmente configurare le seguenti incidenze per il 1990 (da notare che negli USA la spesa media annua pro-capite passerebbe da 101 a 1.255 dollari):

Percentuale di spese per l'informatica sul P.N.L.

PAESI	1970	1975	1980	Tasso di crescita annuo 1980/1970	1990 (Previsione)
Stati Uniti	2,1	3,2	5,5	10%	13,0
Gran Bretagna	1,6	2,8	4,7	8%	10,0
Germania	1,3	2,5	4,6	13%	10,0
Francia	1,2	2,7	4,4	14%	10,0
Benelux	1,1	2,3	4,2	14%	10,0
Italia	0,8	1,5	3,0	14%	8,0

Altri elementi che portano a considerare con ragionevole ottimismo l'evoluzione di tutto il settore informatico, sono:

— Recenti indagini statunitensi riportano che nel 1990 almeno una persona su cinque dovrà avere una qualche conoscenza di informatica e che il lavoro di 6 occupati su 10 dipenderà dal trattamento automatico

delle informazioni. Orbene, nel 1974, gli occupati USA nel settore in discorso, esclusi gli addetti alla produzione di sistemi, erano 853.000; accettando un mercato italiano in ritardo di dieci anni, si dovrebbe pervenire nel 1985 ad una occupazione, stimata con larghissima approssimazione, intorno alle 200 mila persone, proiezione da valutare in nesso al basso livello dell'investimento per addetto ed alla tipologia di attività qualificata che si offre, a laureati e diplomati;

- secondo ormai un consolidato giudizio, il rapporto tra i costi hardware e software si evolve in maniera rapida ed irreversibile verso un crescente peso di questa ultima componente nell'ambito dell'E.D.P. In concreto si ritiene che, da un rapporto HW/SW di 80/20 negli anni '50 e di 50/50 negli anni '70, si possa ragionevolmente raggiungere un 20/80 nel corso del prossimo decennio.

Le direttrici di sviluppo del Gruppo FIGIN-Italsiel

In questo positivo scenario di riferimento, i programmi definiti dal Gruppo prevedono il proseguimento di una accentuata crescita, orientata sulle seguenti principali direttrici:

- la Pubblica Amministrazione, tenuto conto dell'elevato fabbisogno di automazione che continua ad esprimere, sarà anche in futuro un polo fondamentale di intervento, di contenuto assai qualificante sia per la dimensione di detti interventi, sia per il complesso contenuto tecnologico ed innovativo;
- l'area "privata" rappresenterà, comunque, un'area di alto interesse, in presenza di una evoluzione del mercato, che assume sempre maggiore consapevolezza nei confronti dell'esigenza di dover ricorrere a "software houses" esterne per la soluzione dei problemi aziendali più impegnativi;
- la produzione "industriale" di software di sistemi ed applicativi ingegnerizzati, in cui il Gruppo ha acquisito positive esperienze, verrà ulteriormente sviluppata per rispondere ai fabbisogni di utenze (ad es. enti locali), che altrimenti non potrebbero soddisfare, a costi

accessibili, le proprie necessità di automazione.

Si sottolinea, da ultimo, il rilievo fondamentale (e, per certi aspetti, unico in Italia) che il Gruppo attribuisce alla ricerca avanzata di metodologie e tecnologie per la produzione industriale di "prodotti software".

3.12 Trasporti aerei

3.12.1 Il mercato

L'andamento dei primi mesi del 1981 conferma i cattivi risultati conseguiti dall'industria mondiale del trasporto aereo nel corso del 1980. Lo stato di crisi in cui versa questo settore è riconducibile, da un lato, al consistente aumento dei costi di esercizio (primo fra tutti quello del carburante che, ormai, tende a superare quasi ovunque la quota del 30% di incidenza sul totale dei costi) e, dall'altro, alla diminuzione del tasso di incremento del traffico causata dalla recessione che ha colpito la maggior parte dei paesi industrializzati dell'occidente. Si ricorda che, secondo i dati forniti dall'OACI, nel 1980 si è avuto un saggio di sviluppo del traffico aereo regolare mondiale prossimo al 2,5% contro l'11% del 1979.

Le ipotesi di sviluppo del traffico mondiale formulate dalla IATA indicano per il periodo 1981-85, saggi medi annui pari al 6% circa per i passeggeri e al 7-8% per le merci, con valori più bassi (rispettivamente 5% e 6,5%) per l'anno in corso. Tali previsioni risultano alquanto preoccupanti per le compagnie impegnate, nella gran maggioranza, in ampi rinnovi delle flotte che, oltre ad essere assai onerosi, stanno determinando un aumento della capacità offerta, eccessivo nella situazione attuale, che si traduce in un abbassamento dei coefficienti di utilizzo.

3.12.2 Il ruolo dell'Alitalia

Il gruppo Alitalia, per gli anni 1981-1984, ha elaborato alla fine dello scorso anno un piano che, anche se allineato con la politica di rilancio impostata nel periodo 1976-77, era inteso a garantire la massima elasticità alla struttura operativa.

Il programma di sviluppo della flotta è stato modificato dopo la pubblicazione del suddetto piano quadriennale a seguito della costituzione, da parte di Alitalia e Ati, della società Aermediterranea - Linee

Aeree Mediterranee. Questa società, costituita su richiesta della pubblica amministrazione per far fronte alla situazione di grave crisi della società privata Itavia, dovrebbe rilevare le concessioni e le licenze di quest'ultima per riattivare i servizi di linea sospesi, sviluppare collegamenti di terzo livello (1) e potenziare l'attività a domanda. Con autorizzazione provvisoria e in attesa che vengano rilasciate le concessioni definitive, la compagnia ha avviato l'esercizio di alcune delle linee già gestite dall'Itavia.

Condizione indispensabile al previsto riassorbimento nel gruppo Alitalia di parte del personale ex Itavia è che vengano rispettati tutti gli accordi intercorsi tra Alitalia e autorità concedente in modo da porre l'Aermediterranea nella possibilità di realizzare completamente il citato programma di attività. Per quanto le riguarda, le società azioniste (Alitalia e ATI) hanno apportato delle modifiche al capitolo flotta del piano di gruppo, senza variare il numero complessivo di aerei dei quali è prevista l'acquisizione, per tener conto delle necessità del nuovo vettore. Tali modifiche consistono nell'immissione anticipata in flotta di un Airbus A300-B4 e di due B727.

Per quanto concerne l'espansione dell'offerta del gruppo Alitalia, il programma prevedeva un notevole aumento della capacità sul lungo raggio (+9,5% medio annuo) attraverso la progressiva immissione di sette B747 (cinque in versione passeggeri, uno in versione mista e uno tutto merci), che andranno ad aggiungersi ai tre già acquisiti nel 1980, mentre sono stati radiati e resi alla Boeing i cinque B747 che erano in flotta dal 1970.

(1) Sono di primo livello i collegamenti internazionali, di secondo quelli tra i maggiori scali nazionali, di terzo quelli tra scali secondari o tra questi ultimi e gli scali principali.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Con questi nuovi aerei l'Alitalia potrà rafforzare la sua presenza sulle rotte caratterizzate da rilevante traffico merci (USA, Giappone, Africa Sud Occidentale) e, sulla destinazione Stati Uniti, potrà ridurre la sua dipendenza dai noleggi da altri vettori.

Per il breve-medio raggio, dopo l'immissione in flotta di quattro Airbus A300-B4 e di tre B727 avvenuta nel 1980, si prevedeva la acquisizione nel periodo di piano di altri cinque A300-B4 e di sei B727.

E' da ricordare anche che la flotta DC9 attualmente in servizio si sta avvicinando all'età limite per la sostituzione e a tale scopo è in fase di approfondimento la scelta di un nuovo velivolo da 130-160 posti. Per questo tipo di aereo, di cui si prevede una notevole domanda da parte della maggioranza delle compagnie, sono in corso studi presso le maggiori industrie aeronautiche internazionali ma le difficoltà del momento non lasciano prevedere il lancio a breve termine di un nuovo modello.

Nell'insieme l'adeguamento di flotta descritto era previsto consentire al gruppo Alitalia per il quadriennio 1981-84 incrementi medi annui dell'offerta e del trasportato globali (passeggeri e merci) pari al 9% circa.

Il saggio medio di incremento del traffico passeggeri sulle rotte internazionali previsto dall'Alitalia (8,3%) per il periodo di piano risulta superiore a quello IATA già citato anche perchè sconta per il 1981 un primo incremento particolarmente elevato (+10,1%) dovuto alla necessità di recuperare le perdite di traffico del 1979 non completamente riassorbite nel 1980; per gli anni successivi il programma assumeva una espansione a un saggio decrescente fino a poco oltre il 6% nel 1984.

Il raggiungimento di questo impegnativo traguardo implica un sensibile guadagno di quote di mercato rispetto alla concorrenza, che l'Alitalia conta di conseguire attraverso il miglioramento della qualità del servizio, il suddetto rinnovo della flotta, misure organizzative e azioni commerciali (tra le quali nuove strutture tariffarie e più efficace politica verso l'intermediazione).

Per il 1981 era previsto un coefficiente di utilizzazione della flotta di gruppo pari al 59,4%; nel 1982 esso dovrebbe scendere di circa un punto, a causa del forte aumento di capacità offerta in quell'anno, e poi dovrebbe risalire al 58,8% nei due anni successivi.

3.12.3

vi.
Il ruolo dell'Aermediterranea

nelle previsioni di traffico indicate non si tiene conto dell'apporto dell'Aermediterranea all'attività di linea nel settore nazionale; tale apporto è valutato, per il 1984 (anno di piena attività della compagnia), pari al 6-7% dell'offerta e del trasportato di gruppo sulla rete nazionale.

Con il contributo della nuova società il gruppo Alitalia arriverà a svolgere, in termini di passeggeri.km trasportati, circa il 91% del traffico aereo interno, il residuo essendo acquisito dal trasporto privato. Se, come si diceva sopra, verranno rispettate tutte le condizioni poste alla creazione della nuova società, si otterrà una generale razionalizzazione dei servizi del gruppo, sarà possibile avviare alcuni collegamenti di terzo livello, con notevole vantaggio per l'utenza, e sarà inoltre possibile sviluppare su nuove basi un'attività nazionale di trasporto a domanda, importante per un mercato turistico come quello italiano ma antieconomica se attuata con una struttura operativa non sufficientemente elastica.

La realizzazione degli obiettivi del programma Alitalia, decisamente impegnativi nel difficile momento attuale, è condizionata in modo determinante da fattori interni ed esterni al sistema del trasporto aereo; tra i primi sono la normalizzazione delle relazioni industriali nel settore e il superamento delle carenze, più volte denunciate nelle precedenti relazioni, del sistema aeroportuale nazionale, dell'assistenza al volo e dei collegamenti tra città e aeroporti; tra i secondi è da ricordare in specie il recupero da parte dell'Italia della capacità di attrarre quelle correnti di traffico turistico che costituiscono un'importante componente dello sviluppo della compagnia di bandiera.

3.13 Autostrade

In una prospettiva di risorse finanziarie sempre più carenti rispetto alle necessità ed alle aspirazioni della collettività nazionale, lo strumento del pedaggio nella costruzione e gestione delle grandi infrastrutture viarie viene ad assumere un rinnovato importante ruolo di supplenza e di complementarietà dell'azione della Pubblica Amministrazione, come del resto riconfermato dal provvedimento di legge in discussione al Parlamento in base al quale alla S.p.A. Autostrade saranno affidati specifici compiti di completamento della rete ad essa assentita.

La dimensione e l'intensità di tale ruolo sono, tuttavia, condizionate dalla misura in cui il livello delle tariffe riuscirà a neutralizzare gli effetti perversi del tasso di deprezzamento della moneta: in altri termini, la capacità della concessionaria di realizzare gli investimenti è strettamente connessa alla possibilità di mantenere tendenzialmente stabile il contenuto monetario dei pedaggi, espresso in termini reali.

Questo obiettivo, per essere conseguibile, presuppone a sua volta l'adozione di tutti gli interventi e provvedimenti, volti a salvaguardare ed anzi a migliorare la qualità di servizio offerto alla utenza.

L'art. 18 bis della legge n. 492/1975, oltre a determinare il blocco nella costruzione di nuove autostrade, ha impedito alla Società di proseguire nella politica di graduale adeguamento della rete in esercizio, avviata sin dal lontano 1968, con la costruzione di carreggiate e corsie aggiuntive, proporzionate alla aumentata dimensione del traffico su alcuni itinerari.

Compito prioritario si appalesa, quindi, quello di recuperare i ritardi così accumulati al fine di sbloccare nell'arco del prossimo decennio le più palesi situazioni di congestione rilevabili su alcune fondamentali tratte. Pertanto, soprattutto in tale direzione - come pure nell'ultimazione dei lavori in corso sulla autostrada Carnia-Confini di Stato - sono da destinare le risorse gestionali della Società, quale

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

premessa indispensabile per assicurarne, in prospettiva, ulteriori e maggiori da impiegare nella esecuzione delle opere di completamento della rete che il legislatore si accinge ad autorizzare in deroga al citato art. 18 bis (raccordo Piano-San Cesareo di collegamento dei due rami della Milano-Napoli e tronco Stroppiana-Gravellona Toce con diramazione per Sesto Calende).

Nell'attuazione di quest'ultimo programma, si dovranno, comunque, concordare con l'Ente concedente tempi di esecuzione non rigidi, subordinati alla verifica di volta in volta delle condizioni di compatibilità, in termini di equilibrio economico e di accesso ai mercati finanziari per il fronteggiamento dei relativi fabbisogni.

La dimensione dei problemi sopra esposti non consente responsabilmente di ipotizzare impegni addizionali sia di investimento che di risanamento di gestioni autostradali deficitarie che si intendessero far rifluire sulla Società nell'ambito del provvedimento in gestazione presso la competente Commissione LL.PP della Camera: tali evenienze dovranno cioè trovare specifica copertura attraverso l'acquisizione di flussi aggiuntivi (quali la erogazione di adeguati contributi a carico del Tesoro, la proroga del periodo di concessione etc.) rispetto a quelli conseguibili nel contesto della vigente normativa concessionale.

Si dovrà valutare attentamente, sottoponendo il problema ad una accurata analisi costi-benefici, la possibilità di autorizzare legislativamente la società Autostrade ad operare - come da più parti richiesto - all'estero.

Anche in quest'ottica, sarà sottoposto ad esame l'assetto istituzionale della società, in modo che senza che ne sia snaturata la funzione essenziale ne siano migliorati i collegamenti verticali e orizzontali con altri soggetti delle pp.ss. operanti in settori affini per mobilitare il massimo di sinergismo ipotizzabile (basti fare riferimento ai soggetti operanti nei campi dei trasporti e a quelli delle infrastrutture).