

18-*bis*

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 15 NOVEMBRE 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIAGIO MARZO

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Seguito dell'audizione del presidente, dottor Giuseppe Glisenti, e dell'amministratore delegato, Fabiano Fabiani, della Finmeccanica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del presidente, dottor Giuseppe Glisenti e dell'amministratore delegato, Fabiano Fabiani, della Finmeccanica, accompagnati dal dottor Angelo Airaghi, direttore centrale della Finmeccanica, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'internazionalizzazione delle partecipazioni statali in rapporto all'evoluzione dei mercati mondiali.

Prima di dare la parola all'amministratore delegato, desidero ricordare ai colleghi che nella seduta di domani interverrà il ministro delle partecipazioni statali per un'audizione sulla reindustrializzazione siderurgica e sullo stato di attuazione dell'accordo ENI-Montedison, e la nostra Commissione sarà chiamata ad esprimere il parere in ordine alle proposte di nomina dei presidenti dell'IRI e dell'ENI. Si terrà inoltre la commemorazione per la morte del senatore Vito Consoli; la presidenza prega quindi tutti i gruppi di partecipare alla seduta di domani.

Ringrazio l'amministratore delegato ed il presidente della Finmeccanica per aver consentito alla Commissione di acquisire informazioni circa l'internazionalizzazione di un settore molto importante qual è quello della Finmeccanica. Nel corso della precedente seduta si è svolto un

interessante dibattito ed un confronto dialettico a cui i nostri ospiti hanno voluto consentire un seguito nella giornata di oggi, evitando ciò che è accaduto in altre situazioni, in cui i nostri interlocutori hanno preferito inviare risposte scritte.

Do quindi la parola all'amministratore delegato Fabiani, ringraziandolo ancora per aver voluto partecipare alle conclusioni di questa audizione.

FABIANO FABIANI, Amministratore delegato della Finmeccanica. La ringrazio, signor presidente. Non so se sia consentito ad estranei alla Commissione partecipare al cordoglio dei commissari per la scomparsa del senatore Vito Consoli; le partecipazioni statali costituiscono una grande famiglia in cui ci conosciamo tutti ed anche noi siamo addolorati per quanto è accaduto.

Desidero rispondere innanzitutto ai molteplici quesiti dell'onorevole Castagnola, il quale, in premessa, aveva trattato il settore della manifattura, sul quale mi vorrei soffermare; egli ha affermato di aver discusso più volte dell'argomento con il professor Prodi. Naturalmente sono deputato a svolgere un ruolo parziale rispetto a quello del presidente Prodi, perché la nostra è una società manifatturiera e se non fossi convinto che tale settore ha un avvenire non potrei svolgere il compito che mi è richiesto.

Abbiamo sempre ritenuto che la manifattura costituisse uno dei punti centrali dell'attività dell'IRI ed abbiamo estremizzato il nostro punto di vista negando ogni possibilità di sopravvivenza ad una impiantistica che non avesse alle spalle un'esperienza manifatturiera.

Nei giorni scorsi abbiamo avuto un incontro con la Bechtel, che è la maggiore società di impiantistica nel mondo e che ha attraversato negli ultimi tre anni una grave crisi. Ciò si è determinato in parte perché vi sono stati mancati investimenti anche negli Stati Uniti; mi ha però fatto piacere sentir dire dal presidente della Bechtel che la loro debolezza non era rappresentata solo dalla crisi del mercato, ma dal non aver alle spalle un settore manifatturiero qualificato. Si può discutere del tipo di manifattura, se debba avere più o meno valore aggiunto, però questo settore resta il fondamento della base produttiva di un paese. Non credo, comunque, che il professor Prodi intendesse negare il valore alla manifattura, quanto indicare che l'IRI ha una concentrazione particolare sui servizi, tale da richiedere una certa attenzione.

L'onorevole Castagnola chiedeva quali fossero le modalità di crescita della Finmeccanica, se siamo sicuri che il mercato sia in espansione e se siamo certi — questa domanda mi è stata rivolta anche dall'onorevole Sanguineti e, per certi versi, dall'onorevole Pumilia — di aver acquistato un settore in cui la nostra società ha un avvenire, anche se gli americani lo stanno abbandonando. Preliminarmente va detto che l'economia americana non ha la caratteristica di uscire da un settore in modo programmatico; le aziende americane escono da un gruppo quando questo è in crisi oppure opera scelte strategiche diverse o, ancora, se sono in atto meccanismi finanziari che sconvolgono l'assetto totale dell'economia americana: (i *leverage by out* e i *management by out*) con le loro vischiosità. Non vi è una mente organizzatrice che stabilisce di uscire da un settore, lasciandolo ai giapponesi, più « svelti », o agli italiani, che lo sono un po' meno. I settori in cui siamo entrati sono ad alta tecnologia, come il segnalamento ferroviario ed il controllo dei sistemi. Altri in questi giorni stanno investendo negli stessi settori. Quindi, pur mettendo nel conto i normali rischi d'impresa, non riteniamo di aver compiuto scelte suggerite indiret-

tamente da chi nel contempo ne faceva di migliori.

Per quanto riguarda il mercato della produzione di energia, riteniamo che vi sia un incremento della domanda, come risulta dai vari studi compiuti da tutte le aziende che operano nel settore. Nel passato gli investimenti sono stati elevatissimi ed i consulenti della nostra, come di altre società, ritengono che, dopo la contrazione che si è verificata nella prima metà degli anni ottanta, la domanda dovrà crescere.

I grandi componenti delle caldaie rappresentano l'80 per cento del comparto convenzionale, che è il settore nel quale noi dovremmo crescere con l'assestamento del sistema nazionale e che dovrebbe dar vita ad un complesso comparabile con quelli stranieri e competitivo perché razionalizzato. In questo campo, quindi, crediamo di esserci in qualche modo assestati, fatta salva la possibilità di evoluzione degli scenari e di cambiamenti continui: c'è oggi una mobilità mercuriale, specialmente negli Stati Uniti, che ci costringe ad un'attenzione costante e che, probabilmente, renderà necessari anche mutamenti successivi, suggeriti dagli adattamenti indispensabili per far fronte ai nuovi avvenimenti.

Anche nel settore dei *computer*, che è un nostro segmento di eccellenza (nel quale, come ho detto, siamo i primi), la domanda cresce. Il mercato totale del velivolo ATR 42, quando questo è stato progettato, era di 700 unità, se non sbaglio: oggi le previsioni superano i mille velivoli, con la nuova versione ATR 72, che credo abbia effettuato il primo volo proprio in questi giorni. Il fatto che si possa realizzare una versione successiva a quella originaria produce, ovviamente, prevedibili economie di scala, sulle quali non mi soffermo, che dovrebbero avvicinare il punto di *break-even*.

Mi è stato chiesto quale sia il ruolo della società italiana nel settore dell'automazione. Ad essa devo dare atto di aver instaurato con il licenziante un rapporto davvero eccellente, di profonda fiducia

tra i gruppi dirigenti: ciò ha costituito un elemento importante nella scelta del compratore. Noi abbiamo prevalso su altri offerenti – non siamo stati gli unici a concorrere a quell'acquisizione – ed anzi abbiamo dato dei « dispiaceri » agli altri concorrenti.

Il merito dell'acquisizione è da attribuirsi in primo luogo ai buoni rapporti ed alla fiducia intercorrenti tra la società licenziante ed il licenziatario italiano, ossia alla convinzione che il nuovo proprietario disponesse di buone professionalità interne, con sinergie da sviluppare; il risultato si deve inoltre alle dimensioni non gigantesche dell'ELSAG, grazie alle quali si poteva avere la certezza che il nuovo proprietario non sarebbe stato oppressivo come, al contrario, avrebbero potuto essere società giapponesi o le stesse Siemens e ABB: ci si poteva aspettare, in sostanza, una comparabilità di forze; il terzo elemento determinante è stato, se mi è consentito dirlo, anche una certa rapidità di decisioni da parte nostra.

La società genovese dovrebbe assumere rilievo europeo, anche tramite un trasferimento di tecnologia governato da lei stessa: non dovrebbe più, quindi, rappresentare soltanto la licenziataria della società americana, ma rivestire un ruolo di commercializzazione per tutta l'Europa, compresa l'Inghilterra, dove era invece presente una filiale della società americana. Rimane la *joint venture* giapponese per la Bailey americana e l'attività nell'URSS, che è stata iniziata da loro e, a nostro avviso, è bene sia da loro continuata, in quanto hanno instaurato rapporti che non è il caso di modificare.

Per quanto riguarda il traffico aereo, abbiamo detto che esso è valutabile in 400 o 450 miliardi: il mercato, dopo essere stato sostanzialmente stabile per alcuni anni, crescerà nel prossimo triennio ad un tasso medio pari al 4 per cento in termini reali. Anche in questo settore, quindi, la divisione della Selenia che svolge la relativa attività dovrebbe mantenere, in qualche modo, una posizione di sicurezza. Lo stesso vale per l'automazione postale, che si avvantaggerà dell'ac-

quisizione americana la quale – come ho affermato nella precedente audizione – le consente di disporre di un piede produttivo grazie al quale partecipare alle gare americane.

A proposito del segnalamento, mi permetto di aprire una parentesi e di rivolgermi all'onorevole Sanguineti, il quale ha affermato che avremmo acquistato una società che ha problemi con le ferrovie. Non so a quali problemi egli faccia riferimento, ma so che la WABCO-Westinghouse ha il 33-35 per cento del mercato nazionale del segnalamento (tale mercato è ripartito fra tre soggetti: l'Ansaldo, la società che ho citato e la SASIB del gruppo CIR), per cui è possibile che abbia incontrato dei problemi in relazione a qualche prodotto, ma la quota di mercato è quella che ho indicato e non credo possa crollare improvvisamente.

È possibile che, nel passaggio dal settore meccanico a quello elettronico, un prodotto non abbia avuto successo (so che l'onorevole Sanguineti ha avuto dei colloqui nel corso dei quali si è tentato di chiarire gli aspetti tecnici), ma ciò non significa che i prodotti della WABCO nel loro complesso non siano accettati dall'Ente ferrovie dello Stato. Per la domanda relativa al settore del segnalamento ferroviario si prospettano aumenti a livello mondiale, che coinvolgono anche il piano ferroviario italiano il quale, mentre fa cadere il rotabile e, soprattutto, il trainato, non tocca il comparto del segnalamento.

A questo punto, l'onorevole Sanguineti dirà che io semino ottimismo: non sono ottimista di natura, al contrario, sono molto prudente, però alle domande della Commissione devo rispondere sulla base dei dati di cui dispongo. Non penso, onorevole Sanguineti, che tutti i problemi siano risolti; mi rendo conto che la nostra è una società convalescente: il nostro bilancio non è più in perdita da un esercizio e mezzo, ma finché non effettueremo una ripartizione dei dividendi non saremo completamente guariti. Non ci consideriamo usciti dalla zona di rischio, però lavoriamo lungo binari sui quali abbiamo attentamente riflettuto. Nei settori

che ho descritto, nei quali ci siamo dichiarati eccellenti (non so chi abbia inventato questo termine, forse è apparso su qualche pubblicazione) ci sentiamo piuttosto protetti.

Mi è stato chiesto un bilancio commerciale del comparto aeronautico: esso è positivo per 200 miliardi in relazione al 1986 e per 250 miliardi in relazione al 1987.

Se lei è d'accordo, onorevole Sanguineti, lascerei per il momento da parte la questione della metropolitana di Genova.

MAURO SANGUINETI. Forse, qualche battuta in proposito sarebbe opportuna.

FABIANO FABIANI, *Amministratore delegato della Finmeccanica*. A chi lo dice! Ma in questo caso si svolge un rimpallo fra il comune ed il presidente della società. Bisognerebbe che il sindaco fosse anche presidente della società, allora avremmo risolto il problema! Ciò, purtroppo, credo non sia possibile per motivi di incompatibilità, per cui non ci resta che cercare di andare d'accordo e di collaborare.

Nel corso della precedente audizione, l'onorevole Vincenzo Russo aveva fatto riferimento al Mezzogiorno ed alle unità dell'Aeritalia in Campania. Egli, in particolare, aveva posto un quesito in merito agli insediamenti nell'area del cratere del Vesuvio. Le società non partecipano all'approvazione delle leggi, si limitano ad utilizzarle, se sono finanziariamente utili per i loro nuovi insediamenti e se questi non sono troppo decentrati rispetto al punto focale della loro attività, il che creerebbe diseconomie logistiche. Ciò non accade per l'insediamento di Morra de Sanctis, i vantaggi finanziari ci sono ed anzi io credo che l'Aeritalia ne abbia forse approfittato poco, essendo una società con forti insediamenti in Campania.

La nuova base produttiva di Morra de Sanctis consiste in due unità produttive, che occupano 300 persone. D'altra parte le presenze dell'Aeritalia nel Mezzogiorno sono sature, come l'onorevole Russo ben sa, dal momento che si è dichiarato

« amico » dell'Aeritalia da molti anni, affermazione che, devo dargliene atto, corrisponde a verità. Quindi, se esiste una legge dello Stato che facilita il finanziamento degli investimenti, credo sia dovere degli amministratori farvi ricorso, sempre che non sia in contrasto ...

VINCENZO RUSSO. Vorrei sapere se in quella zona esiste un rischio geofisico di terremoto. Non vi è dubbio che la legge n. 181 del 1989 si propone di favorire nuovi insediamenti nelle aree provate dal terremoto del 1980 e che alcune produzioni tecnologiche potrebbero essere insediate anche in aree prossime al cratere, ma credevo che quella aeronautica meritasse, su questo punto, un'approfondita riflessione.

Comprendo benissimo i problemi di copertura finanziaria e di non assoggettamento all'IVA, dal momento che circa il 70 per cento sarebbe a fondo perduto e soltanto il 14 per cento esentato dal pagamento dell'IVA. Tuttavia nel momento della scelta bisogna valutare sia i vantaggi sia i rischi che occorre affrontare, dal momento che quello aeronautico è un settore estremamente delicato e che la struttura morfologica della zona è ricca di lapilli eruttivi, che si sono stratificati nel tempo. Per tale ragione ritengo che il suo insediamento poteva avvenire anche in aree dove esistono rischi diffusi, ma la cui pericolosità risulti più attenuata. D'altra parte ogni giorno, nel formulare i vari programmi operativi, si prevedono i rischi per così dire calcolabili.

FABIANO FABIANI, *Amministratore delegato della Finmeccanica*. Risponderò subito, onorevole Russo, alla sua domanda, informandola che è stata modificata persino la natura della produzione che sarà insediata nella zona; l'abbiamo trasformata in componentistica meccanica.

Per quanto riguarda il successivo ricorso ad altre leggi che prevedono finanziamenti agevolati, dirò subito che i nostri programmi li avremmo varati comunque; pertanto, lo Stato, emanando quelle leggi, ha soltanto facilitato gli insedia-

menti in questione, già decisi dal nostro gruppo. Devo tuttavia aggiungere che il contratto di programma e le proposte per la reindustrializzazione non erano previsti nei nostri progetti iniziali; quindi, in questo senso, essi sono stati provocati, sollecitati e facilitati dalle nuove leggi emanate dal Parlamento. Ciò non toglie che potremmo anche intraprendere iniziative diverse, assumendocene il maggior rischio, ma si tratterebbe di un caso isolato, peraltro non ipotizzabile oggi.

Per quanto riguarda le possibilità d'utilizzo della SIFA, osservo che tutti i grandi gruppi economici hanno una società finanziaria quotata in Borsa, compresi la FIAT e l'IRI, che operano nel campo della macrofinanza. Si è constatato che la COFIRI e la SIFA costituivano l'una il doppio dell'altra; quindi, una delle due poteva essere utilizzata positivamente dalla nostra società la quale, pur essendo capogruppo, non è quotata in Borsa. Infatti, abbiamo un *deficit* di comportamento finanziario rispetto ad altri gruppi come la STET e la SME che, essendo società capogruppo, sono quotate in Borsa. È un modo indiretto per operare sul mercato finanziario, dal momento — ripeto — che la nostra capogruppo ancora per qualche tempo non potrà essere presente sul mercato, perché i risultati finali sono tali da non suggerire un'operazione del genere.

Inoltre, vorremmo preparare professionalmente la SIFA per utilizzarla in tutte le attività di intermediazione proprie del mercato finanziario e qualificarla come *merchant bank*. Infatti ci proponiamo di affidarle competenze professionali nei settori dove noi operiamo, anche a livello internazionale, attraverso alleanze bancarie fra istituti che vantano un'esperienza professionale. Pertanto, il nostro obiettivo non è soltanto quello di farne uno strumento finanziario, ma anche di trasformarla in un mezzo di conoscenza professionale.

L'onorevole Sanguineti ha sollevato il problema del settore avio-aeronautico ed io aggiungo del settore turbogas, mentre il presidente e l'onorevole Pumilia deside-

rano chiarimenti sullo stato dei rapporti tra i gruppi privati e quelli internazionali.

Noi abbiamo proposto ai responsabili del ministero competente di uscire dal settore della motoristica-« avio », dove, per clausole contrattuali, siamo subalterni alla FIAT in tutti i prodotti, ad esclusione di uno. Infatti, dall'accordo stipulato nel 1979-1980 risulta con chiarezza che quella condizione costituiva un'eccezione irripetibile. quindi, è vero che i motori « avio » hanno un valore tecnologico superiore a quelli del settore ferroviario, ma la nostra posizione è estremamente subalterna non soltanto sul piano internazionale — come tutta la motoristica italiana, compresa la FIAT — ma anche nei confronti del maggior produttore nazionale.

Per tale ragione abbiamo ritenuto — si tratta di una valutazione che ovviamente dovrà essere vagliata anche da altri — che uscire da questo settore non comportasse nocimento al nostro gruppo ed al paese, mentre la costituzione di un'importante unità produttiva in campo ferroviario — che potrà essere insieme elettronica e meccanica — avrebbe rappresentato un risultato positivo.

Nell'avanzare la nostra proposta alla Finanziaria Ernesto Breda, del gruppo EFIM, le abbiamo offerto accordi di ricerca e di commercializzazione, che non sono stati valutati come noi ritenevamo. Lo stesso ministero competente ha ritenuto che tale decisione dovesse essere adottata in sede politica collegiale; quindi, le proposte in questione giacciono tuttora presso il CIPI e sfuggono ad una nostra ridefinizione, essendo rimesse alla valutazione dell'autorità politica.

Per quanto riguarda il settore del turbogas, ritengo di poter affermare che se oggi venisse proposto alla nostra società di « scambiare » il settore ferroviario soltanto con quello motoristico-« avio », non escluderei la proposta, ma certamente ci penserei molto bene. Rifletterei invece meno se mi venisse proposto di « scambiare » il settore del gas con quello motoristico, perché l'evoluzione in questi ultimi anni del prodotto combustibile —

non soltanto in Italia, visto che il fenomeno non è legato alla chiusura delle centrali nucleari – è contrastata dalla cultura ecologica del mondo occidentale ed orientale. Gli ecologisti più accesi sono presenti non più negli Stati Uniti d'America, dove la cultura ecologica è stata assorbita, ma nei paesi dell'Europa orientale.

I problemi d'impatto ambientale ci indurranno, durante la visita del presidente sovietico, a chiedere la stipula di un contratto che trasformi la fornitura di carbone in gas (si tratterebbe di 18 unità produttive provenienti dall'Ucraina). Poiché la pressione culturale ecologica è permanente e generalizzata, dobbiamo necessariamente ricorrere al turbogas.

LUIGI CASTAGNOLA. Vorrei sapere qual è la tipologia che è stata scelta per concludere l'accordo con i sovietici e se può indicarci da quanto tempo le proposte del vostro gruppo giacciono presso il CIPI.

FABIANO FABIANI, Amministratore delegato della Finmeccanica. I sovietici hanno scelto la tipologia dell'ABB; non ritengo di poterle indicare una data precisa perché nel frattempo vi sono state crisi di governo e, quindi, cambiamenti anche di responsabilità. Ritengo che su questo punto potrebbe risponderle il ministro delle partecipazioni statali, che mi risulta sarà ascoltato domani da questa Commissione.

All'onorevole Sanguineti, il quale vivendo a Genova conosce l'Ansaldo, tanto che mi ha parlato della crisi dei suoi gruppi dirigenti, vorrei dire che in nessun caso potremmo rinunciare ad essere produttori di turbine a gas.

Quanto ai gruppi dirigenti, è vero che vi sono state « emorragie », conseguenti alle eccedenze provocate dall'andamento del settore nucleare. Mi spiace però leggere sui giornali che la politica dell'Ansaldo, che è stata di scegliere il nucleare, viene definita miope; ricordo, a tale proposito, che tale scelta fu compiuta sulla

base di una delibera del CIPE, che imponeva a questa società un determinato orientamento. Inoltre, a parte la volontà politica espressa con atti formali, il mercato del nucleare stava crescendo in tutto il mondo. Comunque, a fronte delle eccedenze, abbiamo cercato di provocare meno traumi possibili alla città.

Desidero però far presente che, quando si verificano eccedenze, è più facile perdere i migliori che i peggiori: un ingegnere che abbia dedicato la sua vita a studiare il nucleare, si sia specializzato in questo campo, abbia lavorato all'ENEA per cinque anni, sia poi andato in una società dove abbia lavorato per altri dieci anni, dando il proprio contributo in termini di conoscenza e cultura, se improvvisamente si vede sottratta la possibilità di applicare le proprie potenzialità diventa una persona non motivata, che può subire un trauma esistenziale di un certo rilievo. Abbiamo avuto molti di questi casi e non è stato facile riconvertire le esperienze professionali, indirizzando un esperto in nucleare verso il settore ferroviario; conseguentemente vi sono state perdite, anche a seguito di trasferimenti all'interno delle partecipazioni statali, nel senso che molti alti dirigenti dell'Ansaldo si sono trasferiti all'ILVA, seguendo la *leadership* dell'ingegner Gambardella (e, in fondo, ci ha fatto piacere, perché vuol dire che avevamo scelto gruppi dirigenti validi). Questa è comunque la situazione e devo rilevare che ancora esistono eccedenze, che cerchiamo di assorbire con la diversificazione e attraverso accordi internazionali.

Il presidente Marzo e l'onorevole Pumilia, che ringrazio per le loro cortesi espressioni, hanno posto domande circa i rapporti con i privati, con le altre aziende delle partecipazioni statali, nonché con i gruppi internazionali. A tali domande vorrei rispondere ricordando che siamo abituati da dieci anni a lavorare con i privati e che abbiamo partecipazioni di minoranza in aziende private – particolarmente nel settore aeronautico, ma per il futuro anche nel campo dell'energia – secondo la filosofia, per cui que-

ste vanno assunte se consentono un coordinamento strategico: lasciare la gestione all'azionista di maggioranza, ma essere condizionanti sulla strategia, cioè sulla limitazione dei prodotti, sulla specializzazione e al fine di evitare sovrapposizioni. In tal senso è la partecipazione, che giudico positivamente, nella Aermacchi e ci stiamo muovendo in questo senso anche nel settore dell'energia. Riteniamo si tratti di un criterio positivo: non sempre è possibile procedere alla nazionalizzazione, mentre è indispensabile coordinare al massimo quei settori nei quali operiamo, perché senza coordinamento del sistema nazionale — essendo *leader*, si tratta quasi di un nostro dovere — si verificano diseconomie che impoveriscono il paese e le sue capacità di esportazione.

Quanto alla domanda posta dal presidente Marzo circa l'attività della Seleo, si tratta di una questione di cui si è occupato l'IRI. La decisione è stata presa dopo due studi, compiuti da due diversi ministeri, che avevano dato risultati differenti; forse anche in questi casi si dovrebbe ricorrere all'arbitraggio! L'IRI ha « resistito » alla partecipazione di minoranza perché questa è possibile e utile se condiziona strategicamente il privato, altrimenti si configura come un finanziamento. Poiché non è ancora dato sapere quale sarà la situazione degli assetti azionari della Seleo, l'IRI ha preso quella posizione. Certamente il settore dell'alta definizione e degli schermi piatti è importante per l'avvenire, ma irto di difficoltà in questo momento; basti pensare che attualmente la Thomson produce sette milioni di apparecchi, contro i 350 mila della Seleo. Lo studio compiuto dal Ministero dell'industria pone in evidenza che, se si vuole pensare al domani, la permanenza in Italia di un'attività manifatturiera può essere utile in un campo in cui, insieme alla RAI, si possono attuare sperimentazioni; una delle due proposte, in conflitto con l'altra, era di non perdere tale possibilità e credo che la questione sia stata risolta in base ad un pronunciamento del Comitato interministeriale.

Spero di aver risposto a tutte le domande. Il dottor Airaghi potrà comunque chiarire alcuni punti specifici.

ANGELO AIRAGHI, *Direttore centrale della Finmeccanica*. L'onorevole Russo aveva chiesto chiarimenti circa la dimensione dei programmi nel Mezzogiorno. In merito ritengo appropriata la connessione tra la strategia di internazionalizzazione e l'impegno nazionale, in particolare per il Mezzogiorno.

A chi rileva che la Finmeccanica non si occupa del Mezzogiorno, vorrei rispondere che non è vero: la società ha di fronte a sé un programma di investimenti di dimensioni assolutamente notevoli perché, sommando quelli ordinari, il contratto-programma dell'IRI e l'investimento legato alla reindustrializzazione delle aree siderurgiche, nei prossimi quattro, cinque anni verrà collocato nel Mezzogiorno il 75 per cento degli investimenti totali. Dunque, una dimensione assolutamente straordinaria e, in assoluto, un livello più che doppio rispetto alla tradizione.

Devo inoltre rilevare che tali investimenti sono finalizzati a far compiere a tutte le attività meridionali un notevole salto di qualità, partendo da una base già eccellente. A tale proposito, ricordo due dati: il 20 per cento di tutti i ricercatori industriali del Mezzogiorno sono della Finmeccanica, mentre il peso complessivo della società sul totale della ricerca industriale si colloca intorno al 4 per cento; in secondo luogo, il contratto-programma è basato sul principio di trasferire nel Mezzogiorno tutte le attività che nei prossimi anni avranno dei salti tecnologici (ad esempio, la ricerca per la superconduttività ad alte temperature si colloca nel Mezzogiorno, mentre quella ordinaria resta al nord). Anche le attività che si stanno ponendo in essere in campo aeronautico possono sembrare convenzionali (ad esempio l'applicazione di pannelli, già fatta a Pomigliano d'Arco), ma il processo produttivo che verrà adottato è assolutamente innovativo a livello internazionale. Pertanto, si tratta di passi avanti considerevoli, poiché comportano innovazione di prodotto o di processo.

GIUSEPPE GLISENTI, *Presidente della Finmeccanica*. Desidero ringraziare il presidente perché, all'inizio del suo intervento, ha posto una domanda relativa all'agguerrita e crescente concorrenza sul piano scientifico e tecnologico e ai rischi di subordinazione. Si tratta di una questione molto importante e ricordo che su *Il Sole-24 Ore* di ieri il professor Onida, una persona molto posata, che non esprime le proprie opinioni con grida, ha pubblicato un articolo nel quale afferma che l'Italia è in forte arretrato. Questa posizione coincide con la domanda da lei posta.

Stiamo cercando, come altre società del settore, di ridurre non solo il rischio, che pure esiste, ma quell'*handicap* che anche gli Stati Uniti hanno nei confronti del Giappone nella produzione di *computer* di grande potenza. Questo *handicap* può essere superato solo acquisendo centri con una eccellente tecnologia ai quali bisogna associare attività di ricerca, come noi stessi abbiamo fatto recentemente. Ciò spiega in parte la filosofia che ispira l'azione della Finmeccanica; abbiamo infatti acquistato una società con una eccellenza tecnologica, la Bailey statunitense, di cui la Finmeccanica era licenziataria. Quindi siamo diventati padroni della matrice della tecnologia già utilizzata dalla società ELSAG e contemporaneamente abbiamo fatto in modo che presso alcune cattedre di materie tecnologiche in università americane possano lavorare ricercatori americani e italiani.

Questo intreccio tra *business*, mestiere, attività manifatturiere ed economiche in generale e tecnologia supportata dalla ricerca a livello universitario rappresenta certamente una risposta al dubbio da lei avanzato, che in effetti dubbio non è, ma una grave realtà che può peggiorare: infatti, se la Germania avrà a disposizione giovani tecnologi provenienti dall'Est europeo, tenderà ad accrescersi non solo il patrimonio tecnologico tedesco, ma i livelli di produttività a costi relativamente bassi, poiché l'atteso arrivo di 300 mila persone dall'Est, con un'età media di 29

anni, determinerà un interessante contributo – almeno trentennale – al sistema pensionistico della Germania.

Il problema sollevato dal presidente Marzo in relazione alla tecnologia, pur senza essere l'oggetto delle attività citate, è certamente presente alla Finmeccanica.

LUIGI CASTAGNOLA. Il vostro gruppo tiene i conti della bilancia tecnologica, per esempio valutando l'andamento degli ultimi cinque anni? In caso affermativo, potete far pervenire alla Commissione le cifre, naturalmente calcolate in dollari?

ANGELO AIRAGHI, *Direttore centrale della Finmeccanica*. La bilancia tecnologica rappresenta un tema interessante perché, secondo le regole attuali, indica il saldo fra esborsi per *down payment*, acquisti tecnologici e *royalties*, ed entrate della stessa natura. Sotto questo profilo i conti ci sono e possiamo farglieli avere: la società è sostanzialmente in equilibrio.

LUIGI CASTAGNOLA. A me interessa conoscere l'andamento, quindi la differenza tra la situazione di cinque anni fa e quella attuale.

ANGELO AIRAGHI, *Direttore centrale della Finmeccanica*. Si sono verificati cambiamenti legati alla diversa composizione del gruppo: cinque anni fa era presente l'Alfa Romeo, ma non avevamo la Selenia-ELSAG; quindi dovremmo verificare i dati.

Si tratta di un'operazione che non abbiamo compiuto, anche perché complessa.

Ciò che conta è che le nuove acquisizioni hanno ribaltato completamente la situazione. L'esempio tipico è rappresentato dalla Bailey; questa società è un datore di licenze molto forte a livello internazionale; se sommiamo alla nostra bilancia tecnologica, che è in equilibrio, quella della Bailey, che è interamente attiva, passiamo decisamente in attivo.

Su tale argomento si è svolto recentemente un ampio dibattito sulla base di un rapporto del CER concernente il commercio internazionale di prodotti ad alta

tecnologia, che metteva in luce quanto ricordato poc'anzi dal presidente Glisenti a proposito della difficile situazione italiana. A fronte di un saldo negativo dei prodotti italiani ad alta tecnologia di circa 4 mila miliardi, la Finmeccanica presenta un saldo attivo, nello stesso settore, di 2 mila e più miliardi. Quindi offriamo un contributo notevole che impedisce al deficit della bilancia commerciale relativo a questi prodotti di passare da 4 mila a 6 mila miliardi. Mi riferisco al commercio dei prodotti e non al puro commercio di tecnologia, perché nei settori in cui operiamo quest'ultimo non avviene soltanto attraverso i brevetti e le licenze, ma anche con l'assistenza tecnica e la vendita di sistemi, che includono, per esempio, trasferimenti di *know how* come parte del contratto di fornitura. In ogni caso, la situazione attuale della Finmeccanica è quella di un gruppo esportatore dal punto di vista della bilancia tecnologica.

CALOGERO PUMILIA. Ho sentito dire che il dottor Airaghi, in riferimento alla Selenia-ELSAG, ha parlato dell'ipotesi di un nuovo assetto all'interno del gruppo, che è suddiviso in tre settori produttivi.

FABIANO FABIANI, *Amministratore delegato della Finmeccanica*. Proprio ieri abbiamo avuto un incontro con i sindacati, i quali hanno espresso disagio per il fatto che le decisioni opportune non sono ancora state prese.

Non credo che la Selenia-ELSAG sia stata trasferita alla Finmeccanica per aumentare il nostro fatturato, ma perché a seguito di uno studio realizzato dalla Mac-group si era notato che le sinergie possibili tra le aziende presenti nella Finmeccanica erano più rilevanti ed utili di quelle realizzabili all'interno del gruppo STET. Quindi, se esistono tali sinergie, dobbiamo attuare almeno un riassetto delle attività di queste società. Da parte nostra stiamo compiendo uno studio allo scopo di eliminare le duplicazioni esistenti, di indirizzare in modo unitario – anche se tale concetto non significa sem-

plicemente non separazione – le attività verso il cliente e quindi di formare una massa critica nei confronti dell'interlocutore internazionale che, come dicevo, ha dimensioni immensamente superiori alle nostre.

Stiamo predisponendo un processo di razionalizzazione che non nasconde, come spesso succede quando si utilizza questo termine, l'esigenza di un ridimensionamento di organici in esubero, ma afferma la necessità di una riallocazione delle attività. Siamo giunti quasi alla conclusione e quando questo lavoro di studio sarà terminato procederemo, come siamo soliti, consultando le rappresentanze sindacali e poi sottoponendo il progetto all'approvazione dell'IRI.

La Selenia ha manifestato il desiderio – e credo di rispondere alla domanda dell'onorevole Pumilia – che una decisione venga assunta in tempi rapidi affinché sia dissipato il clima di incertezze che si è determinato.

Se la Commissione ha ancora qualche minuto da dedicarmi, vi è un tema che non è ancora stato affrontato e concerne l'internazionalizzazione dell'attività finanziaria. Volevo affrontare tale aspetto quando ho risposto all'onorevole Russo, ma poi mi è sfuggito. L'attività finanziaria della Finmeccanica è nata come raccolta di fondi all'estero, nel momento in cui la Banca d'Italia spingeva la società a rivolgersi appunto all'estero, per equilibrare la bilancia dei pagamenti. Nel tempo, essa si è trasformata ed è diventata attività di intermediazione e di assistenza, nonché di raccolta per la nostra esportazione. Inoltre, ciò che è più interessante, come in tutti i grandi gruppi internazionali, tale attività si è intensificata ed ha creato anche nuove possibilità di utili. Oggi, infatti, noi partecipiamo anche all'attività finanziaria per l'esportazione di grandi gruppi stranieri, con i quali lavoriamo. Per esempio, collaboriamo alla vendita degli aerei della Boeing: la società finanziaria di tale gruppo è in contatto con la nostra e partecipiamo alle relative forme di finanziamento.

Vi è, in sostanza, un'espansione dell'attività finanziaria a livello mondiale, processo che noi seguiamo, in relazione naturalmente alle nostre dimensioni ed ai nostri settori di intervento. Da tale attività stiamo ottenendo grandi soddisfazioni, anche perché ci viene dato molto credito professionale.

VINCENZO RUSSO. Prendo atto con soddisfazione di quest'ultimo aspetto, la mia domanda era proprio volta a conoscere la valenza complessiva della SIFA.

Inizialmente, il nostro colloquio con i rappresentanti della Finmeccanica doveva avere lo scopo di valutare la competitività che nell'ambito della CEE esiste, nel reciproco rispetto e per l'area nella quale operiamo insieme, nei riguardi del prodotto italiano. Il presidente della Commissione ha già manifestato l'intenzione di convocare i ministri interessati, per individuare insieme le opportune iniziative.

Vi è però un altro aspetto sul quale vorrei un'assicurazione. Come i rappresentanti della Finmeccanica hanno avuto modo di registrare, è in corso un attacco generalizzato del settore privato nei confronti del pubblico. Ovviamente, è necessario convivere, perché la convivenza è una dimostrazione di serietà, oltre ad essere una scelta dettata da considerazioni di opportunità. Ciò che vorrei sapere è se esista all'interno del vostro gruppo (in relazione, naturalmente, alle realistiche strategie che esso deve portare avanti) l'intenzione di dare una determinata forza alla componente pubblica, in base anche alla dottrina che costituisce il fondamento e la ragione d'essere delle partecipazioni statali e, quindi, dello stesso gruppo a cui voi appartenete.

ARISTIDE GUNNELLA. Mi scuso per non essere stato presente alla prima parte dell'audizione, essendo stato trattenuto da impegni di partito.

Vorrei porre rapidamente due domande ai nostri ospiti, prendendo spunto da quanto è stato detto sulla fornitura di

18 turbine a gas per la riconversione di altrettante centrali dal carbone al metano. Desidero innanzitutto sapere se sia stato preparato dalla Finmeccanica un piano, da sottoporre all'attenzione del Presidente Gorbaciov nel momento in cui verrà in Italia, riguardante gli aspetti economici che saranno oggetto delle conversazioni. In secondo luogo, vorrei sapere se, alla luce dei recenti avvenimenti verificatisi nell'Est europeo, la Finmeccanica stia elaborando una strategia più complessa, relativa non soltanto ad una presenza commerciale, ma anche ad una presenza congiunta industriale, finanziaria e tecnologica, nell'Europa orientale.

FABIANO FABIANI, *Amministratore delegato della Finmeccanica*. La seconda domanda affronta un problema che noi stessi ci eravamo posti: ringrazio pertanto l'onorevole Gunnella per averla formulata. È in atto un processo gigantesco ed irreversibile, provocato da milioni di persone che vogliono vivere come noi. Tale processo potrà subire battute d'arresto, ma non tornerà certamente indietro; pertanto, pensare a quel mercato semplicemente come ad un mercato commerciale sarebbe un errore ed una dimostrazione di miopia: gli altri paesi non lo faranno, non dovremo farlo neanche noi. Si tratta, ormai, di un mercato industriale che presenta anche la possibilità di insediamenti: ovviamente, dovremo scegliere le aree in cui la convertibilità sia maggiormente praticabile. Sta per partire, per esempio, una nostra missione diretta in Ungheria allo scopo di cominciare a studiare la situazione di quel paese. Ha ragione, quindi, l'onorevole Gunnella quando dice che dobbiamo guardare all'Est europeo come ad un mercato di insediamenti industriali: è proprio ciò che stiamo facendo.

Per quanto riguarda gli scambi con l'URSS, questi prevedono una partecipazione dell'ENEL in quanto (se gli accordi, come pensiamo, saranno stipulati) i pagamenti avverranno sotto forma di trasferimenti di energia elettrica. Noi abbiamo un accordo con il Minergo, il ministero

dell'energia sovietico, per l'impianto delle centrali e per la loro trasformazione; vi è poi, tra l'ENEL ed il ministero sovietico, un accordo per l'acquisizione di energia, considerato molto interessante dall'ENEL in quanto presenta prezzi estremamente competitivi. Di tutto ciò sono informati la Presidenza del Consiglio ed i competenti ministri degli esteri, dell'industria, del commercio con l'estero e delle partecipazioni statali, per cui le relative documentazioni rientrano fra i *dossier* che dovranno essere esaminati alla fine del mese: noi speriamo, ovviamente, che le carte non rimangano tali, ma si trasformino in provvedimenti operativi.

L'onorevole Russo ha posto la questione del rapporto con il settore privato. In proposito, non assumo posizioni ideologiche: a volte andiamo d'accordo con i privati, altre volte ci troviamo in contrasto, a seconda dei nostri interessi, che sono poi quelli delle nostre aziende. Abbiamo avuto scontri violentissimi, ma abbiamo anche stretto accordi. L'onorevole Russo ha parlato di un attacco generalizzato dei privati nei confronti del settore pubblico: può darsi che vi sia, ma quando mi capita di leggere simili affermazioni io sostengo sempre che dobbiamo pensare in primo luogo alle responsabilità che ci sono state affidate, poi, certo, possiamo anche occuparci della filosofia.

La filosofia delle nostre imprese ritengo sia comune a tutte le altre ed i suoi capisaldi sono quelli di stare sul mercato, autofinanziarsi, non pesare sulla parte pubblica, sviluppare l'occupazione e le tecnologie e così via. Tutto ciò si può

fare insieme ai privati, se questi accettano i ruoli che a ciascuno competono in relazione alle rispettive forze, oppure senza i privati, se sono prepotenti.

La nostra storia dimostra che abbiamo cercato di essere indipendenti: la società Aeritalia (cui lei, onorevole Russo, è molto legato) costituisce la prova che nel settore pubblico (uso questo termine che detesto, mentre preferisco l'espressione « partecipazioni statali ») può esistere una società creata, assistita, portata avanti e posta sul mercato internazionale senza la partecipazione del soggetto privato, che a suo tempo abbandonò la società perché non credeva nelle sue possibilità. In seguito, se ne è pentito amaramente: il dottor Romiti, appunto, mi ha detto più volte che l'unica cosa di cui si pente è quella di essere uscito dall'Aeritalia. Questa compie vent'anni proprio in questi giorni ed è una società quotata in borsa, con un'attività solida ed in espansione, da cui il privato è uscito perché non credeva in lei. Le partecipazioni statali, al contrario, hanno avuto fiducia ed attualmente l'Aeritalia capitalizza in borsa 1.200 miliardi e, a nostro avviso, è sottovalutata.

PRESIDENTE. Ringraziamo il presidente Glisenti, l'amministratore delegato Fabiani ed il dottor Airaghi per i contributi che hanno fornito alla nostra indagine.

La seduta termina alle 11,30.