SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

Lunedì 21 marzo 2005

768ª e 769ª Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

alle ore 10

I. Seguito della discussione generale del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 17 febbraio 2005, n. 14, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza nel settore dei rifiuti nella regione Campania – *Relatore* SPECCHIA (*Relazione orale*). **(3307)**

II. Seguito della discussione generale delle mozioni 1-00103, 1-00299, 1-00320, 1-00322, 1-00329 sulla FIAT *(testi allegati).*

III. Seguito della discussione generale del documento:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sugli infortuni sul lavoro con particolare riguardo alle cosiddette «morti bianche» – *Relatore* ZANOLETTI.
(*Doc.* XXII, n. 28)

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1000)

IV. Seguito della discussione generale della mozione 1-00326 con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, sulla vendita del Gruppo Finsiel *(testo allegato).*

alle ore 16,30

I. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 17 febbraio 2005, n. 14, recante misure urgenti per fronteggiare l'emergenza nel settore dei rifiuti nella regione Campania – *Relatore* SPECCHIA (*Relazione orale*). **(3307)**

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 1° febbraio 2005, n. 8, recante disposizioni urgenti per lo svolgimento delle elezioni amministrative del 2005 (*Approvato dalla Camera dei deputati) (Voto finale con la presenza del numero legale*) – *Relatore* MALAN (*Relazione orale*). **(3314)**

II. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, recante disposizioni urgenti per l'Università e la ricerca, per i beni e le attività culturali, per il completamento di grandi opere strategiche, per la mobilità dei pubblici dipendenti, nonché per semplificare gli adempimenti relativi a imposte di bollo e tasse di concessione. Sanatoria degli effetti dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 280 (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).* **(3276-B)**

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – Modifiche alla Parte II della Costituzione *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati).* **(2544-B)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLA PUGLIA. – Disposizioni concernenti la forma di governo regionale. **(1941)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA. – Modifiche ed integrazioni degli articoli 122 e 126 della Costituzione. **(2025)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – VIZZINI ed altri. – Modifica degli articoli 121 e 126 della Costituzione. **(2556)**

– DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE. – CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE. – Modifica all'articolo 126 della Costituzione. **(2651)**

(Voto finale con la presenza del numero legale).

MOZIONI SULLA FIAT

RIPAMONTI, BOCO, DE PETRIS, CARELLA, CORTIANA, DONATI, MARTONE, TURRONI, ZANCAN. – Il Senato, (1-00103) (13 novembre 2002)

premesso:

che la presenza di un consistente presidio di ricerca, progettazione, produzione, commercializzazione del prodotto automobilistico è una scelta strategica per la politica industriale del nostro Paese;

che tale presenza è particolarmente necessaria dopo l'uscita del nostro paese dalla chimica e dall'elettronica;

che il mercato automobilistico italiano deve essere indirizzato su scelte fortemente innovative sul versante del prodotto, come le auto ecologiche e i motori ad idrogeno, e sul versante del processo produttivo improntato a risparmio ed efficienza energetica, riutilizzo dei materiali, riduzione degli scarti;

che il sistema del trasporto deve essere riorientato verso il trasporto pubblico e verso una rimodulazione delle scelte strategiche che privilegino quello su ferro e per mare;

che la crisi della FIAT rappresenta il fallimento di una strategia industriale di lunga durata, perché non è stata in grado di competere sui mercati globali, dal momento che l'esportazione del modello italiano (una utilitaria per tutti) non ha retto sul piano competitivo di fronte ad altre proposte più convenienti sul piano economico, su quello della qualità e su quello delle offerte dell'innovazione tecnologica;

che il piano industriale presentato da FIAT Auto sul piano occupazionale prevede un drastico ridimensionamento, non dà garanzie sulla ripresa del processo produttivo, è inconsistente riguardo all'esigenza di realizzare nuovi prodotti veramente competitivi sui mercati nazionali e internazionali;

che occorre uno scatto di responsabilità imprenditoriale e civile davanti alla crisi che preveda la vendita dei gioielli di famiglia della Holding FIAT, forte iniezione di liquidità, ricambio del *management* per affrontare con più determinazione la necessità di accordi e fusioni con altre case automobilistiche internazionali che permettano una presenza sui mercati globali;

tenuto conto che sono molto gravi le responsabilità del Governo, che dapprima ha ignorato la gravità della crisi per assumere poi atteggiamenti meramente declaratori ed ipotizzare esclusivamente interventi sugli ammortizzatori sociali,

impegna il Governo:

a non attivare le procedure per gli ammortizzatori sociali richiesti da FIAT Auto prima della presentazione di un nuovo piano industriale che preveda la difesa dei livelli occupazionali, la presenza nel nostro Paese

dell'intero ciclo produttivo automobilistico e la progettazione/produzione di modelli ecologici competitivi per il trasporto pubblico e quello privato;

ad aprire un tavolo presso il Ministero delle attività produttive con la presenza del Ministro della ricerca, delle organizzazioni sindacali, di FIAT Auto e dei Politecnici della Università italiane per definire tempi, modalità e sostegno finanziario alla ricerca su un modello di mobilità sostenibile nelle aree urbane e per la progettazione di modelli automobilistici composti da materiali completamente riciclabili e riutilizzabili;

ad aprire un tavolo presso la Presidenza del Consiglio con le organizzazioni sindacali, FIAT Auto, le banche creditrici e General Motors per definire i tempi e le modalità di una possibile fusione, la difesa dei livelli occupazionali e le strategie produttive per garantire nel nostro Paese la quantità e la qualità del settore automobilistico e dei centri di ricerca e in ogni caso per concordare un vincolo di acquisto per la componentistica prodotta in Italia;

a verificare la presenza di altri operatori nel mercato automobilistico internazionale interessati ad accordi commerciali/produttivi con FIAT Auto e a possibili fusioni di imprese;

a puntare ad una valorizzazione moderna dell'indotto dal momento che il 70% del prodotto auto viene costruito fuori dai recinti della grande fabbrica, per sviluppare attraverso incentivi fiscali sostegni la ricerca sulle nuove competenze tecnologiche e progettuali meccaniche, elettroniche e chimiche diffuse sul territorio;

a sostenere le imprese dell'indotto con investimenti in logistica e in reti telematiche di collegamento tra loro, a sviluppare la ricerca attraverso la creazione di consorzi di piccole e medie imprese coadiuvati dal mondo universitario e a sostenere la possibilità dei lavoratori di rimanere nel mondo del lavoro con programmi massicci di formazione permanente;

a prevedere attraverso la programmazione negoziata, in particolare al Sud, la reindustrializzazione sostenibile delle aree di crisi orientata sull'uso di nuove tecnologie che migliorino la qualità e la competitività dei prodotti e dei processi produttivi.

DATO, DI SIENA, D'ANDREA, MONTAGNINO, MANCINO, MANZIONE, BETTONI BRANDANI, COLETTI, DETTORI, GIARETTA, SCALERA, LEGNINI. – Il Senato, (1-00299) (6 ottobre 2004)

premesso che:

la crisi in cui versa la FIAT continua a determinare viva preoccupazione nei territori dove sono presenti i suoi siti produttivi;

la *joint-venture* tra la General Motors e la stessa FIAT, denominata Powertrain, in aggiunta ai problemi connessi con le difficoltà industriali e finanziarie della FIAT, sconta anche le potenziali scelte di divisione che le due società potrebbero assumere, con conseguenze imprevedibili sugli impianti interessati;

al momento non esiste un tavolo di confronto tra FIAT, organizzazioni sindacali, amministrazioni dei territori coinvolti e Governo

nazionale per individuare ogni soluzione atta ad evitare che l'ultimo presidio industriale multinazionale possa perdersi o ridursi a modeste dimensioni di mero assemblaggio di pezzi;

a Termoli, in provincia di Campobasso, è presente un sito produttivo della FIAT – Powertrain dove lavorano, tra addetti diretti e indotto, tremila unità, senza far riferimento agli altri occupati molisani del settore auto impiegati nell'area di Pozzilli-Venafro per diverse centinaia di persone;

la Powetrain ha presentato un contratto di programma per investimenti pari a 434 milioni di euro da effettuare nell'impianto di Termoli per innovazioni ed ammodernamenti, e il medesimo sito resta in attesa di rimborso dei danni, quantificati in circa 125 milioni di euro, per l'alluvione del 25 gennaio 2003;

la Giunta regionale dopo quattro mesi ha approvato il contratto di programma il 22 giugno 2004 e l'ha trasmesso al competente Ministero delle attività produttive;

il Molise, colpito dal terremoto del 31 ottobre 2002, è ancora in attesa dei fondi per la ricostruzione, per la messa in sicurezza del territorio e per favorire la ripresa economica e produttiva delle aree interessate, all'interno delle quali l'unico sito occupazionale vero è rappresentato dalla Fiat-Powertrain di Termoli,

impegna il Governo:

ad affrontare la vertenza FIAT al fine di evitare l'accentuarsi della crisi industriale e finanziaria dell'azienda anche attraverso misure tempestive e provvedimenti efficaci diretti;

a sottoscrivere e dare conseguente corso al contratto di programma della Powertrain con riferimento al sito produttivo di Termoli, con l'obiettivo di difendere i livelli occupazionali contrastando ipotesi di riduzione di personale che sancirebbero un duro colpo alle aspettative di ripresa del territorio e dell'intera regione;

a sostenere la FIAT-Powertrain a consolidare la presenza in Italia, nel Mezzogiorno ed in Molise con investimenti innovativi che garantiscano una prospettiva di medio termine fermando la costante fuoriuscita di personale che ha visto diminuire significativamente il numero degli addetti nello stabilimento di Termoli;

ad intraprendere ogni iniziativa perché si sottoscriva il contratto di programma, difendendo il lavoro ed il futuro di migliaia di famiglie.

DI SIENA, MACONI, VIVIANI, CHIUSOLI, BATTAFARANO, TURCI, BARATELLA, GARRAFFA, GRUOSSO, PILONI, PASQUINI, BRUNALE, BONAVITA, ACCIARINI, FASSONE, MORANDO, DEBENEDETTI, PIATTI, PIZZINATO, FLAMMIA, PAGANO, PASCARELLA, TESSITORE, VILLONE, AYALA, BATTAGLIA Giovanni, MONTALBANO, ROTONDO, SALVI, BRUTTI Massimo, GASBARRI, MONTINO. – Il Senato,

(1-00320)
(2 febbraio 2005)

considerato che:

la maggiore industria privata del nostro paese, la FIAT, si trova ad affrontare nuovamente una situazione di grave crisi economica, finanziaria e di prospettiva strategica di dimensioni preoccupanti;

i debiti dell'azienda FIAT Auto, valutati in circa 8 miliardi di euro, hanno raggiunto livelli estremamente elevati in rapporto al capitale sociale, tanto che diversi analisti prevedono, nel breve periodo, la necessità di una nuova consistente ricapitalizzazione della società;

la perdita di quote di mercato interno ed internazionale del prodotto FIAT Auto, iniziata a partire dai primi anni '90, prosegue attualmente ad un ritmo costante; il marchio FIAT è passato in Europa dal 10,1 per cento del 1990 al 6,2 per cento del 2004, e in Italia dal 36 per cento del 1990 all'attuale 27,4 per cento;

il settore automobilistico è caratterizzato, attualmente, da un alto livello di competitività, che impone alle maggiori aziende automobilistiche europee, degli Stati Uniti e del Giappone, continue trasformazioni e aggiornamenti di prodotto, crescenti investimenti in ricerca e sviluppo e una riduzione dei volumi di vendita, a fronte delle emergenti imprese automobilistiche asiatiche che vanno posizionandosi su prodotti di livello e prezzo medio basso, ma con volumi di vendita crescenti;

la domanda di automobili sul mercato occidentale, ed in particolare in Europa, è divenuta ormai di tipo sostitutivo e, in quanto tale, si è spostata su prodotti di alta qualità complessiva e verso gamme e *target* diversi da quelli tradizionali della FIAT;

il settore automobilistico, come segnalano gli esperti del settore, è destinato ad avere al massimo 5-7 grandi gruppi industriali, a seguito della fusione, dell'accorpamento e di accordi commerciali tra le case automobilistiche presenti attualmente sulla scena mondiale;

l'accordo tra il gruppo FIAT e la General Motors, limitato ad uno scambio azionario fra proprietà e sull'attivazione di due *joint venture*, non ha prodotto risultati di rilievo in termini economico-finanziari, di commercializzazione dei prodotti e di ricerca e sviluppo;

la FIAT Auto sta avviando un processo di delocalizzazione degli stabilimenti produttivi nei paesi in via di sviluppo, come dimostrano il nuovo stabilimento in Iran e l'ampliamento degli investimenti in Turchia a seguito dell'accordo con la PSA;

tenuto conto che:

in tale contesto, l'eventuale esito positivo della complessa trattativa tra FIAT e General Motors sulla *put option* prevista dall'accordo del marzo del 2000 non rappresenterebbe una soluzione ai problemi finanziari di FIAT Auto;

il rilancio della FIAT richiede, oltre all'attuazione più rapida possibile del piano di ristrutturazione finanziaria del gruppo, un piano di politica industriale innovativo, che tenga conto sia della domanda di mercato, sia della necessità di creare alleanze con altre case automobilistiche, con cui sviluppare maggiori sinergie, integrazioni di processi e di prodotti;

il rilancio della FIAT, pur riguardando un gruppo privato, per la sua dimensione industriale, occupazionale e per la ricaduta sull'indotto, assume un significato che interessa l'intera comunità produttiva nazionale;

l'eventuale crescita degli investimenti in ricerca e sviluppo da parte del gruppo FIAT, ai livelli registrati dalle maggiori case automobilistiche europee, può rappresentare il volano dello sviluppo del sistema Italia, ed in particolare delle piccole e medie imprese dell'indotto, attraverso il trasferimento delle tecnologie avanzate, delle università, attraverso il possibile sviluppo di un sistema a rete con le facoltà scientifiche, e delle imprese, anche miste pubblico-privato, specializzate in ricerca applicata e innovazione in materia di risparmio energetico, nuovi materiali, sicurezza ed elettronica;

gran parte dei fornitori di primo livello del gruppo FIAT sono per lo più localizzati presso gli stabilimenti di produzione della FIAT Auto, e pertanto presenti in misura considerevole anche nel Sud del paese,

impegna il Governo:

nell'ambito del quadro degli interventi compatibili con la legislazione europea, ad avviare azioni concrete per un credibile rilancio industriale della FIAT e del settore automobilistico in Italia, definendo quale debba essere il ruolo dello Stato, del sistema delle banche e degli azionisti e di altri possibili nuovi investitori privati per la soluzione dei problemi finanziari dell'azienda;

a sviluppare politiche fiscali in favore del settore della ricerca scientifica e tecnologica, anche attraverso il sostegno dei programmi innovativi dell'industria automobilistica e con l'impiego di fondi *ad hoc* in materia di innovazione tecnologica;

ad intervenire sui fattori competitivi che penalizzano attualmente l'industria automobilistica nazionale, eliminando tutti i costi pubblici che rappresentano fonte di *gap* competitivo rispetto alla concorrenza, a partire dal *gap* sul prezzo dell'energia e dalla pressione fiscale sul mercato automobilistico;

ad adottare provvedimenti che mirino a preservare, per quanto possibile, le basi occupazionali e professionali del settore, anche per quel che riguarda l'uso di ammortizzatori sociali, soprattutto dei contratti di solidarietà, e a predisporre soluzioni adeguate ad attenuare l'impatto territoriale della crisi della FIAT auto;

a svolgere un ruolo determinante nella definizione della necessaria integrazione internazionale della FIAT con altri gruppi automobilistici, privilegiando possibilmente una scelta che guardi a *partner* europei, tale da consentire il mantenimento in Italia della catena produttiva dell'auto, dei centri di ricerca e sviluppo, di progettazione e della componentistica.

MALABARBA, BRUTTI Paolo, RIPAMONTI, SODANO Tommaso, TOGNI, BATTAGLIA Giovanni, FLAMMIA, ZANCAN, FALOMI. – Il Senato, (1-00322) (9 febbraio 2005)

premesso che:

la FIAT, dopo il fallimento annunciato dell'accordo con General Motors, è a rischio bancarotta, mettendo a repentaglio non solo l'esistenza di una grande realtà produttiva in un settore economico strategico per l'Italia, ma anche centinaia di migliaia di posti di lavoro direttamente o indirettamente dipendenti dall'impresa (i lavoratori dell'indotto ritenuti in esubero e senza ammortizzatori sociali sono almeno 40.000);

l'accordo FIAT-GM, oggi oggetto di delicata controversia relativa alla *put option* contestata, non avrebbe in ogni caso risolto i problemi dell'azienda, essendo la multinazionale americana – così come qualsiasi altro eventuale *partner* internazionale, allo stato attuale – interessata esclusivamente a rilevare i marchi e le quote di mercato in Italia, come già avvenuto in Corea con la Daewoo;

l'arretratezza sul piano della ricerca e dell'innovazione del prodotto accumulata negli anni da parte di FIAT Auto, nonostante i cospicui finanziamenti pubblici, consente di avviare processi di integrazione produttiva – auspicabile soprattutto in campo europeo – solo con un forte rilancio di investimenti e una valorizzazione di tutte le attuali risorse presenti negli stabilimenti;

se non si vuole semplicemente registrare un declino progressivo della produzione automobilistica in Italia, con la proprietà di FIAT Auto che finirà inevitabilmente sotto il controllo delle banche creditrici, interessate ovviamente a rientrare in possesso dei capitali investiti, e se non si vuole garantire all'impresa semplicemente un ennesimo intervento statale peraltro destinato solo a procrastinarne la chiusura, diventa necessario un intervento pubblico di grande rilevanza,

impegna il Governo:

ad avviare con le organizzazioni sindacali un confronto teso ad individuare un piano di rilancio produttivo, anche attraverso l'ipotesi di un intervento pubblico diretto nel capitale dell'impresa;

ad aprire questo tavolo di confronto alle regioni e alle amministrazioni pubbliche interessate, affinché siano studiate congiuntamente modalità di intervento pubblico che vadano oltre quello statale;

a garantire, per tutti i lavoratori e le lavoratrici attualmente dipendenti negli stabilimenti FIAT Auto e nei relativi indotti, ammortizzatori sociali che consentano la distribuzione del lavoro esistente tra tutti, in primo luogo attraverso l'utilizzo dei contratti di solidarietà.

BATTAGLIA Antonio, NANIA, CENTARO, BONGIORNO, FERRARA, FIRRARELLO, RAGNO, SUDANO, CIRAMI. – Il Senato, (1-00329) (16 marzo 2005)

premesso:

che lo stato di crisi in cui versa la FIAT continua ad incidere pesantemente sull'andamento delle aziende dell'indotto che lavorano per la FIAT di Termini Imerese;

che il 100% di queste aziende ha partecipato allo sciopero indetto da FIM, FIOM, UILM e UGL l'11 marzo 2005;

che il motivo di tale adesione è dovuto all'enorme preoccupazione dei lavoratori dell'indotto sul loro futuro dopo il periodo di fermo dello stabilimento della FIAT di Termini Imerese che comincerà il 21 marzo e proseguirà per almeno 5 mesi, per consentire l'adeguamento dell'impianto per la produzione della nuova Ypsilon;

che tale periodo è considerato eccessivo, in quanto la maggior parte delle aziende dell'indotto, dopo i numerosi periodi di crisi già affrontati, non riuscirà a far fronte ad un ulteriore periodo di fermo così lungo;

che, inoltre, il mancato rinnovo dei contratti di produzione di componenti ad alcune aziende dell'indotto ha comportato una protesta che sta bloccando in questi giorni la produzione dello stabilimento FIAT di Termini Imerese;

che altre imprese hanno protestato per l'impossibilità di procedere ai pagamenti dei propri dipendenti per mancanza di liquidità;

che molte aziende dell'indotto temono che anche dopo il periodo di fermo la FIAT non rinnoverà molti dei contratti di fornitura; che il mancato rinnovo di tali contratti comporterebbe la chiusura della maggior parte delle aziende dell'indotto e il rischio di licenziamento per i circa mille operai dell'indotto;

tenuto conto che, a seguito dello sciopero dell'11 marzo 2005, il Ministro per gli affari regionali, Enrico La Loggia, ha assicurato il proprio impegno affinché il Governo rilanci l'accordo di programma del 2002 relativamente allo stabilimento FIAT di Termini Imerese,

impegna il Governo ad attuare in concreto ed in tempi brevi tutte le iniziative necessarie volte a garantire il mantenimento delle aziende dell'indotto che operano per la FIAT di Termini Imerese anche durante il periodo di fermo necessario a riconvertire le linee produttive della FIAT di Termini Imerese alla nuova Ypsilon e successivamente a garantire il mantenimento dei livelli occupazionali attraverso il rinnovo dei contratti alle aziende dell'indotto che operano grazie alle commesse acquisite dalla FIAT.

MOZIONE CON PROCEDIMENTO ABBREVIATO, AI SENSI DELL'ARTICOLO 157 DEL REGOLAMENTO, SULLA VENDITA DEL GRUPPO FINSIEL

(1-00326 *p.a.*)
(16 febbraio 2005)

FALOMI, MALABARBA, SODANO Tommaso, TOGNI, RIPAMONTI, GIARETTA, BISCARDINI, PEDRINI, PIZZINATO, MODICA, MARINO, VICINI, ZANDA, DETTORI, BRUNALE, PASQUINI, DI SIENA, PASCARELLA, NIEDDU, IOVENE, BRUTTI Paolo, MACONI, STANISCI, BOCO, CAVALLARO, LONGHI, LEGNINI, PAGLIARULO, BATTAFARANO, GASBARRI, ROTONDO, CADDEO, CHIUSOLI, CALVI, MARITATI, FRANCO Vittoria, TURRONI, ACCIARINI, GIOVANELLI, VISERTA COSTANTINI, GRUOSSO, MUZIO, DI GIROLAMO, BASSO, DATO, SOLIANI, CASTELLANI, VERALDI, ZAVOLI, BONFIETTI, VITALI, DE ZULUETA, MARTONE, FLAMMIA, VILLONE, CREMA, BUDIN, BEDIN, PETRINI, LABELLARTE, SALZANO, DE PETRIS, PIATTI, SALVI, FILIPPELLI, ROLLANDIN, CAMBURSANO, DANZI, BATTAGLIA Antonio. – Il Senato,

premesso che:

all'inizio del 2001 il comparto informatico del gruppo Telecom, con le sue 44 società e circa 12.000 addetti, rappresentava una realtà industriale in grado di confrontarsi con le piú importanti aziende del settore sia a livello nazionale che straniero;

in questi ultimi anni è stata avviata un'attività di progressiva disarticolazione dell'IT del gruppo Telecom che, attraverso dismissioni e cessioni del controllo azionario, ha di fatto pesantemente minato le fondamenta del gruppo Finsiel, ancora oggi la più importante impresa nazionale nel settore dei servizi IT (comprendente 14 aziende e circa 4.000 addetti);

nel novembre 2004 è stato comunicato ufficialmente alle organizzazioni sindacali che la Telecom intende uscire dal settore informatico e che il gruppo Finsiel viene messo in vendita attraverso un'asta tra tutti i soggetti interessati;

dopo una prima fase preliminare sono rimaste in gara tre concorrenti: due multinazionali (Eds e Accenture) e un'impresa italiana (il gruppo COS) che opera nel settore dei *call center*;

la scelta dell'acquirente è prevista per febbraio 2005 ma, ad oggi, non è ancora chiaro quale sarà il futuro del gruppo e, nonostante la richiesta unitaria delle organizzazioni sindacali di un tavolo di confronto presso la Presidenza del Consiglio, la Telecom spa non ha ancora concesso nemmeno un incontro alle rappresentanze sindacali;

anche se si tratta di un gruppo privato sarebbe comunque di fondamentale importanza avviare un confronto sul futuro del gruppo, sia

perché rappresenta il più importante soggetto del mercato dei servizi IT sia perché, dall'esito dell'operazione, dipendono ben 4.000 posti di lavoro;

il nostro Paese in questi ultimi anni ha registrato una crescita molto vicina allo zero nel settore dei servizi informatici (come ha evidenziato il rapporto annuale del 2004 di Assinform), con un calo preoccupante proprio nelle aree in cui opera il gruppo Finsiel;

lo sciopero dei lavoratori della Finsiel e la manifestazione tenutasi a Roma il 28/1/2005 per il congelamento della vendita da parte di Telecom del gruppo Finsiel hanno avuto pieno successo;

considerato che:

il Ministro per i rapporti con il Parlamento, on. Carlo Giovanardi, nella risposta all'interrogazione 3-04130, presentata dall'On. Alfonso Gianni, sulla vicenda Finsiel, in data 27 gennaio 2005 dinanzi alla Camera dei deputati ha dichiarato che «per quanto riguarda le competenze del Governo a tale riguardo, lo stesso, nella consapevolezza che il comparto informatico sta registrando tassi di crescita inferiori rispetto a quelli del passato e ritenendo, invece, che il medesimo rappresenti un fattore essenziale per la crescita della competitività nazionale, sta analizzando e mettendo a punto un programma di rilancio del comparto che prevede anche la nascita di un polo informatico nazionale»;

tutti gli interventi strategici, quali cessioni, razionalizzazioni, operazioni di *corporate*, relativi ad aziende che operano nel settore dell'informatica vanno necessariamente rapportati ed inquadrati nel programma di rilancio del comparto che, come riferito dal ministro Giovanardi, il Governo starebbe mettendo a punto;

qualunque operazione di vendita del gruppo Finsiel sganciata dal programma di rilancio del comparto informatico potrebbe comprometterne la realizzazione;

impegna il Governo:

ad adottare con celerità il programma per il rilancio del settore informatico e per la creazione di un polo informatico nazionale;

ad adoperarsi nei confronti dei vertici di Telecom spa per sospendere ogni attività relativa alla vendita del gruppo Finsiel prima che sia varato il suddetto programma;

a dare seguito alla richiesta delle organizzazioni sindacali, formulata unitariamente, di aprire un tavolo di concertazione con rappresentanti del Governo, dei lavoratori e di Telecom spa.