

COMMISSIONI RIUNITE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

8.

SEDUTA DI LUNEDÌ 8 LUGLIO 2002

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI BRUNO TABACCI**

COMMISSIONI RIUNITE
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

8.

SEDUTA DI LUNEDÌ 8 LUGLIO 2002

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **BRUNO TABACCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Nigra Alberto (DS-U)	7
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	3	Verneti Gianni (MARGH-U)	9
INDAGINE CONOSCITIVA SULL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE		Audizione del ministro delle attività produttive, Antonio Marzano:	
Audizione di rappresentanti di Confindustria:		Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	17, 19, 20, 26, 30
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	3, 7, 11, 17	Benvenuto Giorgio (DS-U)	21, 25
Benvenuto Giorgio (DS-U)	10	Buemi Enrico (Misto-SDI)	23
Buemi Enrico (Misto-SDI)	8	Buglio Salvatore (DS-U)	20
Buglio Salvatore (DS-U)	7	Cambursano Renato (Mar-DL-U)	19, 26
Cambursano Renato (Mar-DL-U)	8	Gambini Sergio (DS-U)	24, 25
D'Amato Antonio, <i>Presidente di Confindustria</i>	3, 12	Marzano Antonio, <i>Ministro delle attività produttive</i>	17, 19, 20, 28
Gambini Sergio (DS-U)	9	Nigra Alberto (DS-U)	22
		Verneti Gianni (MARGH-U)	25

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; UDC (CCD-CDU): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-UDEUR-Popolari per l'Europa: Misto-UDEUR-PpE.

La seduta comincia alle 15.40.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti di Confindustria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti della Confindustria. Sono presenti a questa audizione il presidente di Confindustria, dottor Antonio D'Amato, il direttore generale, dottor Stefano Parisi ed inoltre la dottoressa Enrica Giorgetti, il dottore Alfonso Dell'Erario, la dottoressa Vincenza Alessio, il dottor Francesco Benucci e il dottor Zeno Tentella.

Anzitutto ringrazio il presidente di Confindustria per aver accolto l'invito e per la sua sensibilità. Infatti, in questa settimana la sua associazione è impegnata in questioni che riguardano l'interesse generale e, quindi, il fatto di parlare su un tema che coinvolge anche un suo grande associato non può essere considerato una sorta di strappo. Infatti, oggi discutiamo della crisi dell'automobile, che, naturalmente, riguarda anche la FIAT, ma l'audizione odierna non è legata al rilievo e all'importanza di un associato in partico-

lare. Come è noto, l'indagine conoscitiva verte sul settore dell'automobile e, quindi, questa delegazione al massimo livello è assolutamente giustificata, in considerazione del ruolo del settore dell'auto all'interno del mondo industriale italiano.

Come è consuetudine, i nostri lavori si svolgono con un intervento introduttivo dei nostri ospiti ai quali seguiranno le eventuali domande o richieste di chiarimenti da parte dei componenti delle Commissioni ed infine le repliche degli auditi.

Nel caso in cui il presidente di Confindustria non avesse un documento scritto, sarebbe nostro interesse poter avere nelle prossime ore la documentazione che riterrà opportuno consegnare alle Commissioni perché ci troviamo nella fase finale della nostra indagine conoscitiva e dovremo redigere il documento conclusivo.

Do ora la parola al presidente D'Amato.

ANTONIO D'AMATO, *Presidente di Confindustria*. Desidero ringraziare il presidente per averci invitato a questa audizione presso le Commissioni riunite allo scopo di esprimere le nostre valutazioni sullo stato di crisi dell'industria automobilistica e sul suo possibile impatto sull'economia italiana. Ho una relazione che mi permetterò di mandarle entro domani mattina con un piccolissimo emendamento — che mi sembrava opportuno per ragioni di stile ma non di contenuto — e, quindi, illustrerò dal punto di vista di Confindustria il rilievo dell'industria automobilistica, le ragioni e le possibili linee di impatto che questa crisi può avere sul sistema economico italiano.

Innanzitutto, l'industria automobilistica italiana è una parte molto rilevante della nostra economia e contribuisce per quasi il 5 per cento del valore aggiunto dell'in-

dustria manifatturiera. Ha una sua forte rilevanza anche sul piano dell'occupazione perché tutta la filiera automobilistica - e, quindi, non solo la produzione di automobili ma tutto il sistema che ruota intorno al suo mondo - viene valutata nell'ordine di circa un milione 300 mila-un milione 500 mila occupati e, quindi, circa il 7 per cento di tutti gli occupati. Inoltre, costituisce anche una parte rilevante del sistema economico italiano in quanto, nel complesso, tutta la filiera rappresenta una fonte importante non solo dal punto vista della creazione di valore aggiunto e di occupazione ma anche di entrate fiscali. Quindi, le importanti difficoltà che in questo momento l'industria automobilistica italiana sta vivendo non possono essere valutate ma vanno inquadrare nel loro contesto. Sussiste, innanzitutto, un contesto di dimensioni internazionali e non solo di crisi italiana. È noto che, nel corso degli ultimi anni, l'industria dell'automobile ha vissuto fasi molto rilevanti di modificazione del quadro strategico competitivo, in un mercato che ha registrato una fase molto accentuata di concentrazione che ha fatto seguito ad un processo molto significativo di globalizzazione. Il numero degli attori sul mercato internazionale si è fortemente ridotto ma, al tempo stesso, si sono annullate molte delle barriere protezionistiche che nei decenni precedenti proteggevano i vari mercati interni e, quindi, si sono fortemente accentuati da un lato il livello di competitività e dall'altro la fortissima integrazione internazionale.

Nel corso degli ultimi anni ci sono state crescite significative dal punto di vista delle immatricolazioni. I livelli del 2000 sono stati molto importanti ed hanno rappresentato un forte picco di crescita, in seguito al quale abbiamo vissuto una fase di progressivo rallentamento ciclico e, nel corso degli ultimissimi mesi, una forte contrazione del mercato a livello internazionale: di conseguenza, tutto il mondo dell'automobile, fatta eccezione per alcune aree regionali, ha subito una forte contrazione. Questo ridimensionamento dell'attività del settore riflette da un lato

l'andamento dell'economia internazionale (i contraccolpi dell'11 settembre, la crisi di fiducia dei consumatori e una sorta di forte rallentamento che ha contraddistinto quasi tutti i prodotti, soprattutto quelli di largo consumo), ma dall'altro è anche legato al forte andamento ciclico che caratterizza il settore automobilistico da ormai lunghi anni.

L'una cosa sommata all'altra hanno determinato una significativa caduta delle immatricolazioni. A livello internazionale tale caduta rappresenta un dato riconoscibile, ma in Italia essa è stata ancora più forte. Nel corso degli ultimi mesi si è verificata una contrazione compresa tra il 4 e il 9 per cento delle immatricolazioni nei vari paesi europei (Germania, Francia, Spagna); contemporaneamente nel primo semestre dell'anno in corso abbiamo avuto una caduta di circa il 14 per cento nel mercato italiano, quindi alla crisi internazionale si è aggiunta un'ulteriore caduta intrinseca del nostro mercato. Abbiamo un quadro sicuramente caratterizzato da forti mutamenti strutturali a livello internazionale, ma, soprattutto, una contrazione aggiuntiva del mercato interno. In questo scenario la crisi dell'industria automobilistica italiana risponde a questo duplice ordine di complessità. D'altro canto dobbiamo francamente sottolineare che le difficoltà ad operare su un mercato così competitivo ed integrato, così globalizzato a livello internazionale appartengono a tutto il sistema italiano. In una certa misura la crisi dell'automobile italiana fa da amplificatore ai problemi che tutto il sistema italiano oggi vive: mancanza di competitività del sistema paese; forte perdita di quote di mercato a livello internazionale. Stiamo facendo i conti con un'economia italiana che, nel corso degli ultimi quindici anni, ha vissuto una fase di regresso continuo. Non bisogna dimenticare che l'Italia agli inizi degli anni novanta aveva quote di mercato nell'ordine del 4,6 per cento nell'interscambio internazionale, mentre oggi è al 3,7 per cento e, lo voglio ricordare, agli inizi degli anni ottanta era attorno al 5 per cento. Viviamo una situazione in cui le imprese italiane

sono appesantite da costi di sistema rilevanti: una forte tassazione sul reddito di impresa; una forte rigidità dei fattori del lavoro; una forte mancanza di competitività del sistema paese a partire dal costo dell'energia e degli altri elementi che rappresentano i fattori principali sui quali si fonda la capacità competitiva di realizzare più margini e generare quindi maggiori risorse per operare migliori investimenti. È necessario rilanciare con forza il progetto competitività-paese; siamo, peraltro, confidenti che le riforme recentemente firmate a Palazzo Chigi possano fornire un contributo importante a recuperare, almeno sul piano della modernizzazione del mercato del lavoro, qualche punto rispetto al divario accumulato negli anni passati. Tuttavia molto rimane ancora da fare sul piano del recupero di competitività e della capacità di riconquistare quote di mercato a livello internazionale. È chiaro che la crisi della FIAT e dell'automobile italiana ha ragioni di mercato e di competitività e, naturalmente, ragioni specifiche attribuibili all'azienda, sulle quali non ritengo opportuno fare commenti, perché si tratta di vicende che caratterizzano una realtà aziendale specifica, peraltro molto importante e significativa nell'economia italiana.

So che sono stati già auditi il presidente Fresco ed il dottor Boschetti, i quali credo abbiano avuto occasione di fornire indicazioni più puntuali sulle questioni che appartengono specificamente alla FIAT. Naturalmente credo che l'azienda stia facendo tutto il necessario, per quanto è in suo potere, per affrontare questa crisi di mercato così complessa. Personalmente ho fiducia nei confronti del nuovo *management* incaricato di portare avanti il programma di ristrutturazione e di rilancio sul piano industriale. Credo sia importante, soprattutto, sottolineare il fatto che il sistema automobilistico italiano è un grande *asset*, poiché rappresenta un insieme di professionalità, di cultura, di tecnologia ed anche di imprenditorialità molto forte e diffuso. L'Italia ha scritto pagine importanti nella storia automobilistica mondiale; credo che rimarrà un paese in cui l'automobile continuerà ad

avere un ruolo ed un futuro significativi. Esistono realtà imprenditoriali che, nate esclusivamente come realtà satellite del sistema automobilistico italiano, hanno saputo internazionalizzarsi, diventando parte significativa dell'industria mondiale (*design*, componentistica, automazione, tecnologie industriali). L'Italia possiede oggi dei giocatori di primissimo livello che, nati innanzitutto come fornitori del mercato italiano, hanno saputo poi affermarsi a livello internazionale come partner significativi delle più grandi industrie automobilistiche del mondo e ciò rappresenta sicuramente un elemento di forza sul quale confidare, perché noi siamo convinti che l'Italia abbia avuto, abbia e continuerà ad avere un ruolo molto significativo sul piano della tecnologia e della produzione automobilistica. Naturalmente, è molto importante che la fase difficile e complessa che sta affrontando il mercato dell'automobile possa essere risolta nel modo migliore e nei tempi più rapidi possibili. Abbiamo già avuto modo in passato di esprimere l'interesse e l'attenzione di Confindustria sul futuro del mercato automobilistico italiano sottolineando che riteniamo sia utile, poiché si tratta di un patrimonio del paese e di una realtà economica ed occupazionale significativa, fare tutto ciò che consente il mercato affinché la FIAT possa avere il maggior supporto possibile. Ovviamente ci troviamo in un'economia di mercato, con regole molto chiare e non sono molti i margini possibili; bisogna perciò stare attenti a che eventuali tentativi di breve periodo non creino distorsioni nel medio e lungo periodo. Al riguardo, ci si dovrebbe chiedere perché la crisi di domanda in Italia sia stata molto più forte rispetto alla media degli altri paesi europei. Su tale differenza esiste una possibile interpretazione che farebbe ricadere sulle incentivazioni alla rottamazione degli anni 1996-1998 la colpa del rallentamento delle immatricolazioni verificatesi negli ultimi mesi, avendo esse causato una saturazione anticipata della possibile domanda di mercato. Per tale motivo è importante che si compiano degli interventi tesi a rilanciare

la competitività del mercato, senza creare al tempo stesso distorsioni che nel medio e lungo periodo possano rivelarsi ulteriormente controproducenti. Da questo punto di vista, entrando nello specifico dei provvedimenti recentemente discussi - mi riferisco agli eco-incentivi - ritengo sia importante sottolineare che nel nostro paese c'è una rilevante obsolescenza del parco macchine, ben superiore alla media europea. Occorre pertanto impegnarsi non solo attraverso la concessione di incentivazioni fiscali per il rinnovamento del parco automobilistico, ma anche applicando in maniera rigorosa le vigenti disposizioni di legge che riguardano la verifica dell'obsolescenza e della qualità delle automobili in circolazione. È oggi pratica diffusa, infatti, evitare, attraverso l'esborso di poche lire, verifiche sull'affidabilità delle automobili in circolazione, con grave danno non solo alla sicurezza, ma anche all'ambiente.

Il mercato è difficile, ma credo che il *management* della FIAT sia molto consapevole delle sfide e della complessità dei problemi da affrontare. Riteniamo che le nuove leve manageriali, recentemente introdotte, possiedano l'esperienza, la competenza e la professionalità utili per svolgere un lavoro adeguato. Naturalmente si tratta di una situazione complessa, che si inserisce in un quadro ancora più difficile a livello internazionale.

Detto questo per quanto riguarda la FIAT in generale, vorrei aggiungere alcune considerazioni. La prima riguarda il ruolo di EDF e di Italennergia. Nell'ambito dei possibili scenari, che sono stati nei giorni scorsi tratteggiati dai vari organi di stampa, circa le varie possibili soluzioni alla vicenda finanziaria della FIAT, ci si è più volte chiesti quali potessero essere il futuro di Italennergia ed il ruolo di EDF. Noi abbiamo in passato, e lo ripetiamo ancora oggi, espresso chiare preoccupazioni rispetto ad una grave asimmetria che a livello europeo è stata introdotta dalla direttiva sulle liberalizzazioni, che ha di fatto consentito a monopolisti pubblici stranieri di intervenire su mercati europei con disponibilità finanziarie garantite

dalla loro rendita di monopolio, distorcendo così il mercato con l'acquisizione di aziende pubbliche o private e creando una situazione di fortissima mancanza di competitività. Circa un anno fa questo è stato un tema assai dibattuto nell'ambito di una forte polemica sia politica sia economica nel nostro paese. La soluzione trovata tutto sommato consentiva in ogni caso, detto tra virgolette, una permanenza in una dimensione italiana e di mercato di Italennergia. Il rischio che uno dei possibili risvolti di tale vicenda possa consistere in un'ulteriore crescita di Edf all'interno del nostro mercato rappresenta per l'economia italiana un elemento di gravissima distorsione e preoccupazione. Lo diciamo perché la nostra posizione sulla necessità di avere una correzione a livello europeo della direttiva sulle liberalizzazioni la abbiamo resa nota al Governo italiano nonché alla Commissione e al Parlamento europeo. Ribadiamo pertanto la necessità di procedere al più presto ad un'ulteriore fase di liberalizzazione, evitando l'insorgere di posizioni distorte come quella che oggi stiamo vivendo in Europa. Si tratta di una esigenza ineludibile, soprattutto in un mercato, come quello italiano, dove il costo dell'energia è alto e il numero dei giocatori concorrenti basso. Il rischio vero è che ai monopoli pubblici italiani già esistenti se ne aggiungano altri stranieri. Questo rappresenterebbe non solo un danno ma anche una grave beffa.

Quindi è per questo motivo che ci sentiamo rassicurati dalle garanzie date, anche recentemente, dai vertici FIAT sulla vicenda. Riteniamo importante in questa sede, molto significativa, sottolineare come per l'industria e per l'economia italiana sia assolutamente vitale accentuare la liberalizzazione del mercato dell'energia ed evitare che monopolisti stranieri possano acquisire posizioni di rilievo su un mercato già troppo chiuso.

Un secondo momento di riflessione che vorremmo porre a questo consesso concerne il rapporto tra il sistema delle banche e quello finanziario con questa ed altre simili situazioni di difficoltà aziendale. È evidente che nel corso degli ultimi

tempi l'esposizione complessiva del sistema delle banche nei confronti dell'intero gruppo è cresciuta a livelli molto elevati. È anche significativo il fatto che in questa vicenda le banche esposte abbiano svolto un ruolo importante nel cercare di alleggerire le difficoltà finanziarie dell'azienda.

Tuttavia, al di là del caso specifico della FIAT, che probabilmente non poteva avere soluzione diversa da quella che è stata prospettata, noi riteniamo molto importante portare particolare attenzione al forte e crescente coinvolgimento delle banche nei confronti delle vicende del sistema delle aziende, in quanto esso potrebbe rappresentare un elemento di indebolimento a carico della capacità competitiva del nostro sistema bancario e finanziario, che continua a manifestare importanti esigenze di rafforzamento, di crescita dimensionale e di focalizzazione sul proprio *core business*. Abbiamo visto come l'intreccio tra banche e imprese in altre economie - penso soprattutto a quella tedesca - sia stato soprattutto nel corso degli ultimi anni un fattore di indebolimento piuttosto che di rafforzamento. Quella italiana, da questo punto di vista, è una storia segnata da errori e da grandi distorsioni, a cui poi si è data correzione nel corso degli ultimi cinquant'anni con interventi diversi. Oggi abbiamo bisogno di ritornare ad avere una forte attenzione finalizzata ad evitare che un mercato complesso, difficile e competitivo, possa, se non attentamente monitorato, portare ad un indebolimento del sistema delle banche. Quindi, sotto tale profilo, questa esperienza deve servire da severo monito per evitare che nel futuro possano esserci ulteriori complesse situazioni similari, che potrebbero portare a pesanti ripercussioni a carico della solidità finanziaria del nostro sistema delle banche.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente D'Amato e passo la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

SALVATORE BUGLIO. Dottor D'Amato, vorrei un suo giudizio, che non mi pare sia

trapelato dall'intervento svolto, relativamente al decreto sugli eco-incentivi varato dal Governo.

L'altra questione che prospetto si collega al riferimento da lei fatto al patto sottoscritto l'altro giorno. La mia opinione, che voglio comunicare a lei che si è caratterizzato come « falco », è che la fine della concertazione indebolisca sia i lavoratori sia le imprese. Di conseguenza, non aiuterà la ripresa del settore delle automobili né la FIAT auto in particolare. Io ho esperienza diretta, e perciò so che nei prossimi mesi ci saranno segnali di grande fibrillazione. Tutto ciò, al contrario di quanto avvenuto ultimi anni con la concertazione, non aiuterà né i consumi né il sistema Italia, e lei lo sa. Ritengo che sia stato compromesso il lavoro svolto per un migliore funzionamento del sistema Italia.

Passando ad altro, lei sicuramente ha ascoltato la proposta Maroni sugli ammortizzatori sociali per i lavoratori dell'indotto. Siccome il ministro Maroni prima delle ultime elezioni amministrative ci ha ripetuto tutti giorni che gli ammortizzatori sociali andavano applicati anche a questi lavoratori, che oggi non hanno nessuna tutela, volevo conoscere la sua opinione in merito.

Le partecipo inoltre una mia opinione, sulla quale vorrei conoscere il suo avviso: è mia impressione che l'effetto annuncio di questi due mesi abbia contribuito al crollo del mercato dell'auto. Ritengo che in simili situazioni debba esserci maggiore serietà da parte di tutti soggetti in campo.

Infine, mi sembra che lei sia l'unico in Italia a non sottolineare il problema della qualità del prodotto FIAT. La FIAT stessa ha in questa sede sottolineato che il proprio prodotto è percepito nell'immaginario collettivo, e non solo in quello, come avete peche sotto il profilo della qualità. Io ritengo che, proprio perché parliamo di sistema-paese, sia opportuna un'autocritica anche da parte della vostra organizzazione. Grazie.

ALBERTO NIGRA. Abbiamo verificato (naturalmente già lo sapevamo ma il lavoro di questa Commissione ci ha consen-

tito di approfondire l'argomento) le forti connessioni esistenti all'interno del settore dell'auto tra il mondo FIAT e il mondo del cosiddetto indotto, usando questa espressione in modo generico e comprendente tutte le accezioni possibili. Nei giorni scorsi, da parte di Fresco e di Boschetti, abbiamo ascoltato la presentazione del piano FIAT che, a mio giudizio, contiene importanti novità rispetto a quanto riferiti in questa Commissione dall'ingegner Cantarella e procede nella giusta direzione per tentare il risanamento di questa impresa ma, ovviamente, non pretende di risolvere, né potrebbe, di per sé, essere risolutivo rispetto alla crisi del settore che si manifesta nel nostro paese - come lei ricordava - in modo più peculiare che altrove. La crisi del settore dell'automobile esiste: in Europa è lieve, in Italia è molto seria e la crisi della FIAT in questo contesto è più grave che altrove. Il piano contiene, sostanzialmente, la dismissione di pezzi importanti del gruppo, come COMAU e Texid, il completamento della vicenda Magneti Marelli e i servizi finanziari. Inoltre, esiste un accordo che ben conosciamo tra GM e FIAT e che, per sintetizzare, può considerarsi un buon accordo se FIAT rimarrà autonoma, perché consentirà di sviluppare sinergie da cui possono derivare vantaggi per quest'ultima; dovrà considerarsi meno favorevole se FIAT sarà assorbita all'interno di GM, non tanto perché questo significa la fine del marchio o delle produzioni FIAT in Italia ma perché questo marchio finirà all'interno di un gruppo che ha strategie diverse da quelle di un gruppo autonomo.

Concordo con quanto da lei affermato sul ruolo delle banche e sulla considerazione che sia rischiosa per il nostro sistema produttivo, o per le banche, a seconda del punto di osservazione, la maggiore presenza all'interno dei capitali azionari. Vorrei sapere se, secondo lei, in relazione alla crisi di un settore che continua a rappresentare, come ci ha giustamente ricordato, una parte rilevante della nostra industria manifatturiera e dell'intero settore industriale del nostro paese, sia necessario un accordo - per così dire

- del capitalismo italiano per mantenere un carattere ed un'identità nazionale a questo settore all'interno del nostro paese. È evidente che a questa domanda sottostanno, innanzitutto, ragioni di carattere economico generale, cioè quelle del paese oltre che del settore industriale, ma anche ragioni di carattere sociale ed etico che non credo siano disgiunte dalla stessa natura e logica del capitalismo in un paese a democrazia evoluta quale il nostro.

ENRICO BUEMI. A parte la scarsa sensibilità istituzionale dimostrata dal Governo nell'assumere provvedimenti senza, quanto meno, annunciarli a questa Commissione a qualche giorno dal termine dei lavori, dal momento che sono ormai espliciti, vorrei conoscere più in profondità il suo giudizio su di essi perché mi sembra che nell'introduzione lei sia stato generico e ne abbia fornito un giudizio di circostanza. Perciò, vorrei conoscere un po' più nel merito la vostra posizione.

Inoltre, vorrei sapere se lei sia effettivamente convinto che gli accordi di questi giorni possano influenzare positivamente l'attuale contingenza negativa del settore auto e se possa indicarmi, in particolare, le dinamiche e i punti di questi accordi che possono interferire in maniera favorevole con il settore di cui ci stiamo occupando.

Infine, non mi pare di aver colto preoccupazioni nel momento in cui si verificavano gli intrecci, piuttosto rilevanti, tra banche ed imprese, e il coinvolgimento del settore bancario con il mondo imprenditoriale. Oggi, invece, il suo mi sembra un grido di allarme e vorrei capirne il motivo.

RENATO CAMBURSANO. Ancora una volta è stato affermato, direi anche a ragione, che tra le motivazioni del rallentamento della competitività del nostro sistema produttivo vi è una serie di fattori negativi che ci trasciniamo da tempo, quali il costo dell'energia, il ristagno della ricerca nonché - è stato giustamente ricordato - un peso fiscale piuttosto robusto che incide sulla produzione ed, in particolare, sul settore di cui stiamo occu-

pando. Nelle audizioni precedenti abbiamo anche ascoltato importanti relazioni che, invece, fotografano una carenza da parte dello stesso gruppo italiano dell'automobile per non aver saputo cogliere le innovazioni che erano necessarie, per non avere investito a sufficienza e per avere, in qualche modo, drogato la vendita delle auto con un sistema interno di acquisizione di prodotti propri (mi riferisco alle famose « chilometri 0 »).

Secondo una valutazione del tutto personale (ma noto che attorno ad essa, ahimé, sta crescendo l'attenzione) lo scenario possibile è che per la ripresa bisognerà attendere il 1° gennaio 2004 - potrebbe giungere anche prima - a compimento di una certa operazione prevista nell'accordo concluso con GM a marzo di due anni fa. A questo proposito, vorrei sapere come la Confindustria, che lei presiede, valuti un accordo di questo tipo anche alla luce della presenza massiccia della General Motors in Europa, realizzata direttamente attraverso l'acquisizione di Opel, radicata soprattutto in Germania, che copre parecchi segmenti di produzione FIAT, e della recente acquisizione di Daewoo, che copre altri segmenti di prodotti FIAT. Vorrei sapere come Confindustria interpreti questo accordo e quale azione forte si aspetti da parte del Governo per gestire o cogestire il futuro assetto dell'automobile in Italia, in presenza di questo eventuale e, aggiungo io, probabile passaggio di proprietà. I palliativi adottati recentemente non risolveranno il problema: mi riferisco all'esenzione dal bollo per tre anni ed a tutte le altre misure che è stato preventivato di adottare. Mi interessa conoscere, ripeto, quale lettura fornisca e che cosa si aspetti dal Governo nel prossimo futuro.

GIANNI VERNETTI. Non riesco davvero a comprendere che cosa c'entri il patto per il lavoro con la crisi FIAT e con la crisi del settore dell'automobile. Sono tra coloro che non ritengono assolutamente che quello sia un patto scellerato, anzi, esso contiene anche alcuni elementi di interesse. Tuttavia, mi sembra assolu-

tamente marginale e irrilevante l'impatto di quell'accordo e di quei provvedimenti nei confronti del sistema industriale FIAT. Vorrei un chiarimento su questo passaggio perché non lo comprendo.

Mi interessa l'opinione di Confindustria sul futuro di FIAT, se c'è un'opinione. Non mi sembra irrilevante se, in un arco di tempo che va da qui al 2004, il settore auto della FIAT sarà ceduto alla General Motors. Vorrei conoscere l'opinione di Confindustria sulle dismissioni di COMAU, in parte attuate e in parte annunciate dal gruppo, e sugli eco-incentivi. A questo proposito, il nostro giudizio (ne discuteremo nel merito anche con il ministro Marzano) è quello di un impatto contenuto dei provvedimenti annunciati dal Governo.

Vorremmo capire quale opinione Confindustria abbia in proposito, e che tipo di valutazione esprima sull'impatto occupazionale derivante dall'attuale crisi del sistema produttivo automobilistico FIAT. Intendiamo confrontarci con gli illustri ospiti per individuare la più opportuna soluzione ai problemi esaminati. Grazie.

SERGIO GAMBINI. Presidente D'Amato, lei ci ha correttamente rappresentato l'industria automobilistica come importante *asset* del sistema produttivo italiano, anche dal punto di vista dell'innovazione, in rapporto con i mercati internazionali. Condivido questa valutazione.

In proposito, la inviterei ad esprimere un giudizio anche sul piano industriale presentato da parte di FIAT, per il superamento dell'attuale fase di crisi. Ritengo sia particolarmente significativo acquisire le sue opinioni in merito.

Sono stati affrontati, sotto altro profilo, certamente importante per noi, anche gli aspetti legati ad uno dei campi dell'attività FIAT: mi riferisco alle diversificazioni realizzatesi nel corso degli ultimi anni (si veda il caso di Italennergia).

Nel corso dell'attuale indagine conoscitiva in materia, sono stati espressi giudizi critici anche molto negativi e varie perplessità sul piano industriale proposto,

segnatamente circa la dismissione di CO-MAU, o la vicenda di Texid. Si paventa un rischio, quello, cioè, di dismettere parti dell'industria automobilistica italiana essenziali al mantenimento di una traiettoria promettente e di qualità in questo comparto produttivo, mantenendo settori meno essenziali a questo disegno. Sono personalmente interessato al suo giudizio su questo aspetto: diventa, infatti, nella prospettiva del 2004, in relazione al rapporto italiano con la General Motors, certamente importante capire cosa accadrà.

Riguardo alle vicende dell'industria automobilistica del nostro paese, credo che nessuno dei commissari presenti sia preoccupato della titolarità italiana o americana: il vero nodo cruciale, sul quale si avanzano dubbi, sta nella permanenza o meno di un insediamento forte, dal punto di vista di ricerca, innovazione, ideazione, tecnologia, produzione. Diversamente, saremo destinati a mutare prospettiva.

Vi poi è una seconda questione da chiarire: abbiamo ascoltato valutazioni su interventi diversi (dal punto di vista fiscale, per esempio), e lei ha giustamente sottolineato che il sistema italiano è gravato da una serie di vincoli capaci di eliminare la competitività. In passato si era discusso, senza giungere ad esito alcuno, di una misura tendente all'eliminazione del PRA, costituendo esso una pesante intermediazione alle diverse fasi di acquisto e sostituzione dell'automobile nel nostro paese. Questo, peraltro, non avviene in nessun altro Stato europeo.

Il progetto, come è noto, si arenò, vi furono resistenze all'adozione di una misura di questo tipo: dei gruppi di pressione riuscirono a impedire che quella riforma venisse approvata.

Ritiene, allora, che in questa fase, nella quale si pensa ad un rilancio del settore auto, possa essere interessante riaprire tale capitolo, come pure quello dell'imposta provinciale sui trasferimenti automobilistici?

In terzo luogo, nel corso delle audizioni, i portavoce di associazioni rappresentative della piccola impresa, hanno lamentato la grave difficoltà nella quale si

trova una filiera che solo parzialmente si è resa autonoma dalla FIAT, continuando ad attraversare fasi di criticità. Di fronte alle nostre domande, che avevano come obiettivo quello di capire se fosse possibile estendere gli ammortizzatori sociali alla piccola impresa, ci è stato risposto fornendoci anche un'altra valutazione, essa pure rilevante, relativa al rischio in cui verserebbe il sistema imprenditoriale. In proposito, sono state avanzate anche proposte dirette a promuovere interventi per il sostegno nel settore.

Ebbene, voi rappresentate indubbiamente, al di là della denominazione, gran parte delle piccole imprese del nostro paese. Ritenete necessari, da questo punto di vista, iniziative particolari in questa direzione, nella fase contingente, per rendere capaci le piccole imprese - dipendenti anche solo parzialmente dal sistema - di affrontare una situazione particolarmente difficile?

Segnalo inoltre alla sua attenzione la proposta di un collega, sulla possibilità di recuperare liquidità attraverso la cancellazione del tetto di un miliardo alla compensazione IVA, vincolo oggi responsabile della riduzione di liquidità delle imprese. La invito ad esprimere valutazioni anche su questo profilo. Grazie.

GIORGIO BENVENUTO. Anzitutto, desidero scusarmi con il presidente Tabacci, il presidente D'Amato e gli altri ospiti per il ritardo, purtroppo inevitabile causa il mio impegno in Assemblea (ero iscritto a parlare nella discussione delle mozioni riguardante la Patrimonio Spa e la Infrastruttura Spa). Vorrei ricevere alcune delucidazioni circa molteplici questioni; nella sua audizione, l'avvocato Fresco ha inquadrato il tema della crisi dell'auto, particolarmente grave nel nostro paese, in un contesto più generale, sottolineando come avessero inciso negativamente, e pesassero anche per il futuro, le vicende che hanno scosso la finanza a livello internazionale; in particolare, il caso Enron. Infatti, se ricordo bene, l'avvocato Fresco asseriva come le conseguenze indotte dall'evento Enron fossero state, per l'influenza avuta

sulle aspettative - e, quindi, sulle possibilità di ripresa - più gravi dell'attentato alle due Torri gemelle, determinando una forte perdita di fiducia. A tale riguardo, atteso che siffatte evenienze finanziarie riguardano sempre grandi aziende, vorrei conoscere, con riferimento alla FIAT - e alla luce, anche, dell'accordo siglato con General Motors (che speriamo non sia anch'essa coinvolta nelle vicende di trasparenza) -, quali scenari lei tracci e se scorga circostanze atte a rendere più precaria l'auspicata ripresa (ovvero l'atteso incremento, con conseguente aumento del PIL prodotto sia nel paese sia, più in generale, in Europa).

Grande è la sensibilità per il comparto auto, che è importantissimo: praticamente, conta un milione e mezzo di addetti tra diretti e indiretti, il 7 per cento degli occupati nel paese; l'incidenza del settore auto aggregato sul PIL è molto forte, venendo stimata vicina al 9 per cento. Pertanto, vorrei sapere se i provvedimenti ora adottati - che, così strutturati, hanno certo una loro importanza, ma limitata - non debbano completarsi con un'iniziativa del Governo tesa ad una politica industriale e di sviluppo del paese. Si pone il problema di come perseguire una politica nuova, non la solita, di carattere protezionistico; si dovrebbe individuare una politica industriale basata anche sull'innovazione e la ricerca. In questa sede, i rappresentanti della FIAT e il presidente dell'AMMA hanno ricordato che nell'ambito considerato, sia rispetto ai settori caratterizzati dalle grandi imprese in genere sia, in particolare, rispetto al settore dell'automobile, si registrano punte della ricerca. Se si vuole delineare un panorama generale, questi sono gli ambiti dove più forte è stata la ricerca; quindi, le chiederei quali iniziative di politica industriale ritiene possano adottarsi, al di là di una politica fiscale meno gravosa per l'automobile e oltre le soluzioni già adottate.

Sempre nel corso delle nostre discussioni, si è affermato, da parte degli esperti, che l'accordo con la General Motors, con il *put* che scade, praticamente, alla fine del 2003 - quindi, siamo alla vigilia della

scadenza -, sarebbe irreversibile. Ebbene, chiederei se ritiene che la questione si ponga veramente in tali termini. Non potrebbe esserci il rischio di un rifiuto della General Motors? Capisco che nessuno di noi abbia una « palla di vetro » ma, realisticamente, quali previsioni le sembrano possibili? Si tratta, infatti, dell'aspetto che desta la maggiore preoccupazione; se è bene, infatti, che l'azienda si risani, in vista di quella scadenza, tuttavia, cosa può avvenire? E qual è lo scenario più probabile? Inoltre, se lo scenario previsto non si dovesse realizzare, cosa succederebbe?

Non per polemica ma per sottolineare la circostanza, vorrei chiarire che sono stato molto colpito dalle considerazioni svolte in questa sede dall'avvocato Fresco e dall'ingegnere Boschetti, nonché dell'intervento dell'ingegnere Boschetti al convegno dell'auto svoltosi a Torino su iniziativa dei Democratici di sinistra. Si è insistito moltissimo sul fatto che uno dei motivi della crisi sarebbero gli investimenti, eccessivi per l'innovazione di processo e pochi per l'innovazione di prodotto. Per la prima volta, dopo tanti anni, si è compiuta una riflessione sul fatto che gli investimenti sul processo sono stati enormi mentre quelli sul prodotto sono stati minori e si sono accompagnati ad una pessima capacità di commercializzazione del prodotto medesimo.

Tale valutazione si riferisce alla vicenda FIAT o, a suo avviso, potrebbe estendersi anche ad un discorso di carattere più generale? Vorrei un suo commento a tale riguardo.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al presidente D'Amato, vorrei svolgere una riflessione scaturita dalla considerazione finale contenuta nella sua esposizione. Siamo già convinti, invero, che la crisi dell'auto venga da lontano; le domande puntuali rivolte dai colleghi sono state, opportunamente, già manifestate ai vertici della FIAT. Siamo convinti che si siano sommati un ritardo oggettivo, divagazioni rispetto al *core business*, la politica di una conglomerata che non si muove nell'ottica della concentrazione, in un settore rite-

nuto strategico dal paese al punto da avere impegnato la finanza pubblica per sostenerlo. Del resto, è per tale ultimo motivo che ci permettiamo di porre siffatte domande; non quasi per caso o per « toglierci qualche sassolino »...

Le sue ultime osservazioni mi riportano un po' indietro, a circa un anno fa; noi non avremmo dovuto porre domande sui rapporti con le banche, e non ne avevamo intenzione. Infatti, l'argomento è molto vicino alla vigilanza bancaria, prerogativa, questa, gelosamente custodita dalla Banca d'Italia. Però, lei ha toccato un punto nevralgico: io, e non solo io, in questa Commissione, l'estate scorsa, abbiamo vivacemente protestato rispetto ad una operazione che ha costituito un *portage* per l'ingresso dei francesi in Italia; ci si è opposti non perché si fosse contro i francesi ma perché si trattava di un *portage*. Ebbene, la Commissione è stata costretta a convocare, per giovedì prossimo, le banche: non si è voluto sconfinare rispetto alle competenze della VI Commissione, con la quale abbiamo ottimi rapporti e che è qui egregiamente rappresentata dal collega Benvenuto; piuttosto, la causa è l'intreccio che si è determinato tra la proprietà e la difesa dei propri crediti. Un tale intreccio determina, probabilmente, conseguenze anche sull'orientamento, sull'indirizzo. Con la difesa del credito, dunque, si persegue una politica industriale oppure soltanto la difesa del credito? Basterebbe, al riguardo, osservare quanto avvenuto un anno fa; sia o non sia consolidato, era sostenibile da parte del sistema bancario italiano un intervento che finanziasse contemporaneamente l'auto e l'energia? A fatti avvenuti, si direbbe proprio di no; pure, non si è badato a spese per lanciare un'OPA su Montedison, impegnando finanze in quella direzione; ricordo, al riguardo, che venivamo da dieci anni di ritardi.

Perciò, tale intreccio non va bene; determina accentuazioni oltremodo pericolose. Aniché perseguire una politica industriale che esalti i campioni nazionali, mi pare si determinino intrecci che appaiono più di potere che informati alle

ragioni proprie di una politica industriale. Siccome lei me ne ha dato atto nel suo intervento finale, volevo sottolineare la circostanza; giovedì, rifletteremo sull'aspetto ma non è - ripeto al collega Benvenuto, ma l'ho già detto anche al presidente La Malfa - un'invasione di campo perché avremmo voluto farne a meno. Ma quando si legge sulla stampa che l'accordo tra banche e FIAT è benedetto dalla Banca d'Italia, vorrei capire di cosa stiamo parlando. Sono sinceramente preoccupato per il fatto di dover parlare di tali aspetti; tuttavia, vorrei capire, anche perché, tra poco, la X Commissione dovrà elaborare ed approvare un documento conclusivo; lo scriveremo, non per compiacere la nostra coscienza ma perché abbiamo ottenuto la partecipazione alle nostre audizioni di persone che ci hanno fornito indicazioni, orientamenti, indirizzi e hanno rappresentato sofferenza.

Vogliamo tentare di mettere ordine. Se le vicende considerate si fossero svolte in assenza di interventi dello Stato, saremmo solo e chiaramente degli impiccioni che mettono il naso in casa altrui. Ma siccome ciò non è stato - e, anzi, si è registrato un impegno rilevante: a più riprese, nella storia di questi anni; in maniera puntuale, poi, negli ultimi dieci -, noi vogliamo sapere come mai la situazione si sia evoluta sino al punto che si temono conseguenze non riparabili.

Detto ciò, le voglio dare atto che su questi due punti ho sentito accenti preoccupati, che coincidono esattamente con quanto mi sono permesso di esprimere nell'arco di questi due mesi.

Non essendovi ulteriori interventi dei colleghi, le do la parola, presidente D'Amato, per la sua replica.

ANTONIO D'AMATO, *Presidente di Confindustria*. Esistono diversi ragionamenti da effettuare, alcuni introdotti dalla mia relazione altri sviluppati dagli interventi effettuati dai parlamentari; in particolare, è stato domandato quale fosse l'impatto delle grandi politiche, delle grandi scelte, non solo sulla crisi del settore automobilistico e sul gruppo FIAT,

ma anche sul futuro della competitività del sistema produttivo italiano, sulle questioni di politica industriale, sugli ecoincentivi e sulle questioni proprie della FIAT.

Al riguardo debbo dire che trovo particolarmente difficoltoso effettuare una valutazione puntuale delle strategie e delle politiche di un'azienda; come imprenditore sono consapevole che alle crisi di mercato si aggiungono le difficoltà specifiche dell'azienda, soprattutto se queste non vengono anticipate e, in un certo senso, governate con adeguate politiche di prodotto, di ricerca ed innovazione, di *marketing* e di strategia aziendale. Nella veste di presidente della Confindustria e, come tale, rappresentando 130 mila aziende, la prima buona regola è quella di non intervenire mai nell'analisi e nello specifico di un'azienda, anche se si tratta di quella più importante del sistema Italia, perché esistono molte specificità. Fra l'altro, voi avete avuto già modo di ascoltare i rappresentanti del gruppo FIAT i quali hanno riconosciuto alcuni degli errori commessi e illustrato il loro piano di azione per evitarne gli effetti e per invertire la tendenza in atto.

Non sono qui per specificare i problemi di gestione della FIAT, né tanto meno ritengo che spetti a me fare autocritica per la FIAT. Ritengo invece che siano evidenti le contraddizioni e i ritardi del paese che hanno pesato sulla capacità competitiva di tutto il sistema industriale italiano e, quindi, anche sulla capacità del gruppo FIAT e, in generale, sul settore automobilistico italiano, nel conquistare quote di mercato e nel conseguire profitti anche al fine di mantenerne la competitività; a ciò si aggiungono anche le scelte effettuate dalle singole aziende.

Nel quadro generale delle politiche competitive, non c'è dubbio che l'Italia presenta un *gap* molto forte rispetto a tutti gli altri paesi europei. L'Italia è ancora il paese in cui si pagano tasse sul reddito di impresa per un ammontare quasi doppio rispetto alla media dei paesi con i quali la stessa si trova a competere (rispetto all'Italia, negli Stati Uniti si pagano tasse per circa la metà, mentre la media europea è

del 30-35 per cento). Da ciò deriva che il risultato lordo prima delle tasse è simile a quello di tali paesi, mentre quello netto è ben diverso ed ha, in termini di autofinanziamento e di capacità di soddisfacimento di *shareholders*, un impatto completamente diverso.

Non c'è dubbio, inoltre, che per l'Italia i costi dell'energia e dei fattori sono molto più alti di quanto non lo siano negli altri paesi europei; esistono migliaia di pagine approntate da Confindustria su questi temi. Sono stati elaborati anche dei *benchmark* che hanno consentito di effettuare confronti a livello internazionale; temi questi che, fra l'altro, sono stati oggetto di nostri convegni. Tutto ciò sicuramente indebolisce la capacità competitiva del nostro paese; per questo motivo, abbiamo cercato di mettere in moto un processo di riforme che consentisse il recupero di questo ritardo competitivo: aver elaborato queste proposte di riforma non significa essere dei falchi; penso piuttosto che l'accordo siglato l'altro giorno sia il primo vero grande esercizio di concertazione effettuato nel paese da molto tempo a questa parte. Capisco anche che qualche parlamentare oggi presente abbia al riguardo un'opinione diversa, tuttavia questa resta la mia opinione.

Sta di fatto che la gran parte delle forze sindacali, tutto il mondo industriale e il Governo, hanno tutti insieme lavorato per mesi, superando anche una serie di difficoltà, e raggiungendo un accordo con il quale si introducono una serie di importanti innovazioni in tema di riforma del mercato del lavoro ed anche, per una parte più contenuta, sul piano delle riforme fiscali sulle imprese, mentre, in parte più sostanziosa, sui redditi bassi, prevalentemente da lavoro. Accordo che riteniamo costituisca una svolta abbastanza significativa ed importante sul piano delle riforme del mercato del lavoro: la consideriamo come la più significativa riforma del mercato del lavoro effettuata in Italia da tanti anni a questa parte, che consente di realizzare oggi molte delle cose che l'ex ministro del lavoro, Tiziano Treu, intendeva realizzare nell'arco di

quasi tre anni caratterizzati da grandissime difficoltà e da un alto tasso di conflittualità sindacale. Quella poca flessibilità introdotta allora ha generato nuova creazione di occupazione che insieme a quella che oggi noi finalmente possiamo introdurre nel nostro paese — mi riferisco al complesso del cosiddetto Libro bianco e non soltanto alla parte relativa all'articolo 18 dello statuto dei lavoratori — potrà, ne sono convinto, generare un'ulteriore crescita occupazionale e un conseguente sviluppo economico. In questa misura produrrà anche un maggiore effetto-fiducia sulle imprese e sugli stessi lavoratori.

Non è che il patto siglato l'altro giorno sia risolutivo della crisi del settore automobilistico, forse sono stato frainteso. Mi sono semplicemente augurato che ciò possa contribuire a far recuperare al paese un po' di competitività; l'Italia ha, infatti, accumulato nel corso degli anni un fortissimo ritardo sul piano degli investimenti in infrastrutture, materiali e immateriali. Per oltre 15 anni l'Italia non ha potuto investire su se stessa: nel 1998 gli investimenti pubblici sono stati pari a quelli effettuati nel 1955 (cioè il minimo storico della Repubblica). È stata inoltre accumulata una forte mancanza di capacità di innovare, di ricerca e di formazione, di equità nello Stato sociale, di competitività nella logistica e nelle infrastrutture. Si tratta di un vecchio ritardo che risulta pesante da smaltire; un ritardo che per noi rappresenta una priorità da affrontare, non secondo una logica da «falco» ma secondo quella di chi vuole veder crescere di più le proprie imprese.

Abbiamo sicuramente perso delle quote di mercato: eravamo al 4,6 per cento all'inizio del decennio scorso mentre oggi siamo al 3,7 per cento. È vero che sono cresciute nel mondo altre economie, ma è anche vero che le quote di mercato rappresentano la capacità competitiva di un paese. Così come è vero che vent'anni fa il nostro paese aveva, rispetto ad oggi, un numero maggiore di grandi imprese: l'Italia presenta il più alto tasso di imprenditorialità nel mondo, ma anche il più basso numero di grandi imprese. Questa con-

traddizione la dice lunga sulle riforme che noi dobbiamo realizzare; ritengo che questi siano i numeri con i quali freddamente in questo momento ci stiamo misurando.

In tema di politiche relative al settore automobilistico riteniamo che oggi ci si trovi di fronte ad una situazione molto complessa; il sistema automobilistico italiano rappresenta un grande *asset* del paese non solo per la storia industriale dell'Italia, ma anche in termini di occupazione, di prodotto interno lordo; nel nostro paese inoltre esistono migliaia di imprese che vivono di automobili: alcune si occupano del *design*, altre della produzione di componenti, altre ancora sono aziende di servizi e infine gli addetti alla vendita. Credo che l'Italia, data la grande competenza in materia, sarà sempre e comunque un grande paese nella produzione di automobili; non possiamo, pertanto, pensare che l'Italia possa essere un paese che non produca più automobili.

A mio parere, e dico ciò con grande franchezza, non è indifferente che teste e proprietà si trovino in un paese piuttosto che in un altro; è vero che noi abbiamo importanti centri di ricerca e di *know-how*, ma è anche vero che i maggiori investimenti strategici alla ricerca si muovono e vanno laddove esistono i centri decisionali, i quali a loro volta vanno laddove vi sono i pacchetti azionari più rilevanti. Questo costituisce un dato ineluttabile; come imprenditore del Mezzogiorno ho avuto modo di sperimentarlo osservando come alla scomparsa dei centri direzionali ha fatto seguito la scomparsa degli *asset* di controllo delle quote azionarie delle grandi imprese del sud: dalla Smea al Banco di Napoli, e così via.

Ma l'economia si internazionalizza e si integra e, in un sistema di questo tipo, per il paese è ancora possibile difendere — nel caso in cui un domani l'industria automobilistica non sia più di proprietà italiana — pezzi importanti produttivi di valore aggiunto, di capacità di ricerca e di innovazione, sempre se sapremo essere veramente competitivi nel produrre valore aggiunto, ricerca e innovazione e quindi,

produrre ricchezza. Diventa difficile mantenerli, ma sarà possibile solo se saremo in grado di operare meglio degli altri.

È stata sollevata la questione di una adeguata politica industriale per difendere una grande azienda ed una realtà imprenditoriale come la FIAT. Il Governo tedesco negli ultimi mesi ha ricercato soluzioni per grandi imprese tedesche attraversate dalla crisi, spendendo risorse ingenti, senza riuscire ad evitarne il fallimento; alcuni casi si stanno riproponendo in questi giorni in Germania per altre grandi imprese. In una logica di mercati aperti ed integrati non è proponibile un intervento direttivo che riproponga misure di carattere protezionistico a difesa di una azienda o di un settore: non lo consentirebbe l'Unione europea e non sarebbe coerente con la logica di un mercato aperto. I margini di manovra sono ridotti sul piano delle politiche specifiche per un'azienda o per un settore, mentre sono cogenti per quanto riguarda le politiche di sistema e la competitività di quadro. Avremmo dovuto fare di più in precedenza per favorire la competitività del paese: oggi è difficile varare misure che abbiano un impatto immediato.

Cosa è possibile decidere in termini rapidi (il pubblico registro automobilistico piuttosto che gli ecoincentivi o le imposte fiscali sui trasferimenti)? Credo che ottenere risultati migliori per il mercato dell'automobile sia possibile anche attraverso interventi di semplificazione: naturalmente, essi hanno un impatto marginale sulla propensione all'acquisto di automobili. Ritengo non solo possibile ma necessario un intervento più rigoroso nell'applicazione delle norme vigenti sui controlli della qualità, della sicurezza e delle emissioni del parco automobilistico in circolazione. Oggi viaggiano mezzi pubblici e automobili private inquinanti, obsoleti e fatiscenti sul piano della sicurezza: il tasso di incidenti e di mortalità sulle nostre strade è fortemente condizionato da tale obsolescenza, così come il tasso di inquinamento presente nelle città. È necessario, dunque, controllare con rigore il pieno adempimento delle normative vigenti del parco automobilistico in circolazione, non

solo dei mezzi privati ma anche di quelli pubblici: la politica degli ecoincentivi va in questa direzione (non vorrei entrare nella logica dell'opportunità temporale degli interventi rispetto ai lavori della Commissione, anche se questo credo possa rappresentare un problema). Sicuramente si tratta di interventi modesti, che non risolvono interamente il problema, anche se sono utili nel cercare di stimolare la crescita della domanda; essi verranno comunque « distribuiti » in misura corrispondente alle attuali quote di mercato. Se si impiegassero più automobili, infatti, sarebbero quelle di chi oggi le vende, mentre esiste un problema non solo di contrazione del mercato, ma anche di riduzione delle quote specifiche su quel mercato. Ciò mette in evidenza il livello di gradimento dei modelli, di strategia di mercato, di rapporto tra prezzo e qualità e, dunque, il livello delle scelte specifiche che, dal punto di vista strettamente aziendale, sono state assunte negli ultimi tempi.

È stata rivolta una domanda molto complessa, che rientra nella logica specifica della strategia complessiva dell'azienda: è giusto ed opportuno che nella situazione attuale la FIAT venda la COMAU piuttosto che la Texid o altri *asset* del suo gruppo? È ovvio che un'azienda che abbia sviluppato negli anni passati una diversificazione molto ampia del suo *business* debba, in ragione del futuro che immagina, scegliere cosa tenere e cosa vendere. Privilegiare alcuni *asset* rispetto ad altri indica un disegno piuttosto chiaro del modo in cui posizionarsi nel mercato. Ancora una volta ciò riguarda scelte specifiche, sulle quali non ritengo corretto intervenire.

Siamo d'accordo rispetto al tetto di un miliardo per le compensazioni IVA. Avevamo condotto una lunghissima polemica con il Governo precedente, in particolare con il ministro Visco, sui 5 miliardi di soglia per la compensazione IVA.

Al di là delle valutazioni specifiche sulla crisi del mercato automobilistico e della FIAT in particolare, riguardo al quale mi sembra che il livello di approfondimento della Commissione sia molto

ampio, esistono due aspetti che riteniamo importanti per il futuro del sistema competitivo italiano.

Il primo riguarda la trasparenza e l'equilibrio delle politiche di liberalizzazione che riguardano il mercato dell'energia. Riteniamo di assoluta rilevanza il fatto che si impedisca a monopolisti pubblici di compiere acquisizioni sul mercato italiano ed europeo che possano restringere la competitività di un mercato strategico come quello dell'energia.

In precedenza, ho sottolineato il problema della direttiva europea asimmetrica sulle liberalizzazioni, della EDF e degli investimenti di questa azienda in Italia in Europa; si tratta di una questione di politica industriale, decisiva per futuro della competitività italiana ed europea, che deve essere posto con grande fermezza, riguardo al quale abbiamo coinvolto il Governo italiano, la Commissione, il Parlamento europeo.

Il secondo aspetto riguarda il rapporto con il sistema del credito, che è importante non solo per la struttura del sistema bancario italiano, ma anche per l'impatto che questo può avere sull'elasticità fornita al resto del sistema produttivo, a partire dalle piccole e medie imprese del settore. Naturalmente, poiché le risorse ammontano ad una certa quantità, una maggiore esposizione da un lato può corrispondere ad una maggiore rigidità da un altro. Si tratta di un tema di grande rilevanza, soprattutto per la stabilità di medio e lungo periodo del sistema italiano.

Infine, vorrei sottolineare due questioni poste dall'onorevole Benvenuto: la prima riguarda l'impatto di una buona *corporate governance* sul mercato, sulla fiducia dei consumatori, sulle prospettive del mercato azionario, mentre la seconda verte sul tema della politica industriale del paese.

Osservo innanzitutto che ha avuto un impatto maggiore sul futuro dell'economia italiana e internazionale la crisi della Enron o della Xerox (quest'ultima è un'azienda di grandissima storia e tradizione) piuttosto che la vicenda dell'abbattimento delle Torri gemelle. Tra qualche anno ricorderemo gli aspetti umani, mo-

rali, civili e politici di quest'ultimo avvenimento mentre del caso Enron conserveremo un ricordo molto forte. Abbiamo un problema molto serio di *corporate governance*, sia sui mercati più maturi sia in quelli che lo sono meno (come il nostro) perché un'adeguata *corporate governance* e trasparenza sul mercato rappresentano una priorità immediata per dare fiducia e suscitare comportamenti responsabili negli azionisti e negli operatori di borsa. Credo sia corretto porsi questo problema e sarebbe ancora più giusto (l'ho fatto svolgendo la relazione introduttiva all'assemblea di Confindustria) definire comportamenti più trasparenti, in modo da risolvere molti conflitti di interessi ancora presenti nel mondo dell'economia e della finanza.

È un problema non solo italiano ma di carattere mondiale che tuttavia, in Italia, ha sicuramente forte rilevanza.

Per quanto riguarda la politica industriale del paese, l'Italia, proprio alla luce del suo grande *gap* di competitività, è un paese che necessita di una vera politica industriale, non nella logica di una politica di settori, non nella logica di una politica di intervento su questioni specifiche dell'impresa bensì in quella di una vera politica di fattori su questioni fondamentali, sulle quali, per molto tempo, abbiamo smesso di intervenire.

Superando la fase dissennata della politica industriale che pensava di poter disciplinare le strategie e le politiche delle singole aziende o dei singoli settori produttivi, siamo passati a una fase di assoluto vuoto pneumatico rispetto alle grandi scelte competitive del paese: non progettiamo i livelli di infrastruttura e di logistica integrata in Italia; non progettiamo le scelte energetiche del paese; non progettiamo alcuna delle scelte fondamentali per rafforzare i mercati finanziari e la competitività dello sviluppo di sistemi che consentano di far arrivare il risparmio agli investimenti produttivi; consentiamo invece, molto spesso, intrecci fra banche e imprese, che, in prospettiva, possono rappresentare un pericolo per la solidità del nostro sistema. Abbiamo quindi bisogno di

recuperare una visione più matura, più forte e più moderna della politica industriale del paese.

Ritengo che questo sia un tema forte, condiviso e che il lavoro svolto in questi mesi vada in un certo senso anche in questa direzione. Tutti siamo consapevoli - credo - del fatto che si tratta di una priorità fondamentale.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente della Confindustria D'Amato e i suoi collaboratori per le osservazioni svolte e le informazioni forniteci. Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta sospesa alle 17.05 è ripresa alle 17.10.

Audizione del Ministro delle attività produttive, Antonio Marzano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione del ministro delle attività produttive, Antonio Marzano.

Ringrazio il ministro per aver accolto il nostro invito. Come egli ben sa, si tratta di un'indagine conoscitiva promossa dalle due Commissioni di Camera e Senato congiuntamente e che sta ormai volgendo alla sua conclusione.

All'audizione del ministro di oggi seguirà, giovedì - per il noto intreccio che si è determinato tra banche ed industria - quella di altri protagonisti - per l'appunto le quattro banche che a diverso titolo sono entrate nel capitale FIAT e poi Mediobanca - che abbiamo ritenuto opportuno ascoltare.

Detto ciò, do immediatamente la parola al ministro Marzano, riservando, al termine del suo intervento, come di consueto, spazio al dibattito con i colleghi deputati e senatori.

ANTONIO MARZANO, Ministro delle attività produttive. Sono molto contento di essere qui con voi oggi e vi ringrazio ancora per l'invito. Diciamo subito che il

mercato dell'auto, nell'ultimo decennio, ha sperimentato processi complicati di ristrutturazione dei modelli di produzione. Sono state realizzate su scala mondiale alleanze strategiche che, in alcuni casi, si sono spinte fino a modificare i controlli societari.

In conseguenza di tutto ciò, il numero dei costruttori indipendenti è fortemente diminuito. Lo scopo di tali alleanze strategiche, spesso foriere di cambiamenti nei controlli societari, era molteplice. Gli obiettivi andavano da una migliore ripartizione del rischio d'impresa alla realizzazione di economie di scala ma, soprattutto, all'accesso di tecnologie - in sostanza di nuovi modelli - e nuovi mercati.

Ciò si è verificato non solo nel campo dell'auto, ma anche in quello della chimica e dei computer. La FIAT, durante il decennio '90, ha condotto una strategia volta a conservare la propria posizione di produttore indipendente. Tale strategia, essendo il mercato nazionale di sostituzione, si è soprattutto rivolta a politiche di penetrazione in paesi caratterizzati dalla duplice condizione di rappresentare mercati di sviluppo potenziale nei mezzi di trasporto ma di non possedere ancora insediamenti produttivi adeguati a tale espansione (si trattava della Cina, del Brasile, dell'Argentina, della Turchia, dell'India, della Russia e della Polonia). Era insomma una strategia ispirata più all'obiettivo della penetrazione all'interno di mercati in sviluppo che alle alleanze strategiche volte verso nuove tecnologie e prodotti.

Tale strategia - che è facile giudicare *ex post*, ma che aveva una sua logica coerente - si è tuttavia scontrata con due ostacoli. Innanzitutto, molte di quelle imprese che avevano invece dato luogo ad alleanze strategiche sono, a loro volta e con non minore tempestività, entrate in quei paesi. In secondo luogo, tale strategia si è scontrata con la crisi finanziaria - a tutti nota - di alcuni di questi paesi. Il gruppo FIAT faceva acquisizioni strategiche nel decennio ma non nell'auto: l'Iveco, la FIAT Geotec e via dicendo hanno invece proceduto a tali acquisizioni strategiche.

La FIAT auto ha tentato di farlo ma incontrando difficoltà considerate non sormontabili nell'acquisizione della Volvo oppure della Chrysler.

Nel periodo 1991-2000, il fatturato dell'aggregato italiano della costruzione di mezzi di trasporto cresceva — nel decennio — del 58 per cento, percentuale non trascurabile considerato che fin dall'inizio del decennio sono state abbandonate politiche di integrazione verticale e preferite politiche di assemblaggio della componentistica.

Ciò va ricordato; è vero, infatti, che gli occupati sono diminuiti nel decennio scorso del 50 per cento, passando da 236 mila unità nel 1991 a 137 mila nel 2000, ma per una adeguata valutazione dell'andamento dell'occupazione, bisognerebbe anche tener conto dell'occupazione nella componentistica, dove operano circa 1200 imprese. Dal punto di vista del fatturato e dell'occupazione non si possono esprimere giudizi superficiali, ma bisogna approfondire le questioni. Sta di fatto che la redditività delle vendite nel decennio passato era nel 1991 dell'1,7 per cento (già di per sé non molto elevata), per poi calare (mai è stata superiore al 2 per cento), e recentemente è diventata negativa.

Per quanto riguarda la situazione patrimoniale e finanziaria di quel decennio, il capitale di rischio ha rappresentato fra un quarto ed un terzo dell'attivo, che si può considerare in linea con l'insieme delle società, mentre i debiti finanziari in rapporto al capitale netto sono stati un valore pari all'unità, anch'esso abbastanza normale; tuttavia, ciò va confrontato con il dato rappresentato dall'aggregato delle principali multinazionali del settore: BMW, Daimler, Ford, GM, Honda, Isuzu, Nissan, Peugeot, Renault, Rolls Royce, Toyota, Volkswagen, Volvo. Tale aggregato, che rappresenta le principali multinazionali del mondo, ha visto crescere le vendite del 100 per cento (e non del 58 per cento), ed ha presentato, inoltre, una redditività media delle vendite del 3 per cento (che non è alta, ma è comunque tre volte di più). Dal punto di vista del capitale di rischio, quindi, non ci sono grosse diffe-

renze; il problema è la minore redditività dell'aggregato italiano auto ed il minore sviluppo del fatturato.

A metà degli anni '90 è intervenuto il provvedimento, noto come rottamazione, che aveva tre limiti: era a favore di tutte le case, prometteva, ed infatti ha conseguito, un rimbalzo negativo dopo la sua conclusione, e non ha inciso in modo specifico sul problema della competitività.

Che cosa succede all'inizio del nuovo decennio in corso? La FIAT continua ad internazionalizzarsi con una politica di penetrazione nei mercati, di cui dicevo prima. Nel 1990 il fatturato italiano in percentuale del totale era pari al 56 per cento, mentre ora è pari ad un terzo del totale: è diminuita la percentuale del fatturato italiano sul totale. La quota FIAT auto in Europa è, però, scesa al 10 per cento alla fine del 2000 rispetto alla quota del 13,8 per cento nel 1990, ed un analogo declino si ha come quota sul mondo. La percentuale dell'auto sul totale del gruppo era dell'80 per cento nel 1991, è salita al 89 per cento nel 2001; quindi, il gruppo ha voluto consolidare l'auto nella sua strategia.

Nel nuovo decennio la redditività delle vendite è scesa allo 0,2 per cento nel 2000, ora è negativa, ed i debiti finanziari sono quattro volte i mezzi propri, rispetto ad una volta nelle principali multinazionali. Tale andamento è peggiorato (debiti finanziari sui mezzi propri) anche perché si è attuata, nel tentativo di sostenere la domanda, una politica di prestiti alla clientela a tasso zero, che andava evidentemente fronteggiata con proprio indebitamento.

La FIAT recentemente ha attuato una politica di diversificazione ben vista dal Governo: mi riferisco al caso EDF. Tale politica ha comportato un aumento dell'indebitamento, e per correggerlo il gruppo ha seguito alcune linee nella giusta direzione: ha ceduto quote in Italennergia, ha stipulato un accordo con un *pool* di banche per la ricapitalizzazione e per ridurre il debito oneroso a breve, ed ha effettuato la cessione di alcuni cespiti.

L'accordo del 2000 con la General Motors suona come un tentativo di restare indipendenti, prevedendo un'opzione *put* per la FIAT, ma non un'opzione *call* per la General Motors: è un segnale di non voler cedere l'auto. Condividiamo tale auspicio, ma è un auspicio.

Un Governo liberale, quale tipo di politica industriale può realizzare? Una politica industriale di tipo strutturale, cioè durevole; una politica volta alla sicurezza dei prodotti a tutela dei consumatori; una politica favorevole a conciliare ambiente e sviluppo; una politica che possa avere riflessi positivi sulla domanda, purché ciò sia un ponte utile per realizzare obiettivi di equilibrio nel medio e lungo periodo. Sostanzialmente, una politica liberista è basata sui fattori produttivi, e mirata alla competitività. Se si riflette sul recente provvedimento del Governo, osserverete che è conforme a tali obiettivi.

Dal canto suo, l'azienda ha presentato un piano, che prevede tra l'altro il sostegno al rinnovo della gamma, con l'uscita di 20 modelli tra il 2002 e il 2005, realizzato con un forte impegno in investimenti per circa 2,4 miliardi di euro annui. Purtroppo, esiste un problema occupazionale. Il gruppo, anziché effettuare un ridimensionamento automatico degli organici, ha ridotto il volume di attività produttive previsto per l'anno in corso; ha effettuato un'analisi sulla popolazione di FIAT auto, ed ha verificato che un numero di lavoratori pari a 1.831 operai e 611 impiegati avrebbero potuto raggiungere il diritto alla pensione nell'ambito del periodo di mobilità ordinaria previsto dall'attuale normativa.

Quindi, ha attivato il 16 maggio le procedure di mobilità per 2.442 lavoratori di FIAT Auto, riservandosi di intervenire con la cassa integrazione guadagni per affrontare le restanti situazioni di squilibrio del mercato tra produzione e domanda; il Gruppo ha attivato anche procedure di mobilità per 445 lavoratori di FIAT Gesco e di FIAT Sepin, società di servizio che gestiscono per conto di FIAT Auto attività amministrative, e che si trovano quindi nella stessa necessità. Inoltre,

nel corso del mese di giugno la società Powertrain, che opera nel campo delle produzioni di componenti meccanici per FIAT Auto (motori e cambi), ha attivato le procedure di mobilità per 550 lavoratori, da individuare tra coloro che potranno raggiungere la pensione nel corso del periodo di mobilità ordinaria.

Con la fine del mese di giugno, si è esaurita la prima fase sindacale di 45 giorni di procedure di mobilità per FIAT Auto, FIAT Gesco e FIAT Sepin, ma non è stato raggiunto alcun accordo; dal 1° luglio, quindi, il Ministero delle lavoro è formalmente competente per il completamento della fase legale della procedura.

Il provvedimento varato dal Consiglio dei ministri cui mi riferivo prima, sul quale non mi trattengo perché credo sia...

PRESIDENTE. Non ne siamo a conoscenza.

ANTONIO MARZANO, Ministro delle attività produttive. Non ne siete a conoscenza?

RENATO CAMBURSANO. Abbiamo solo notizie giornalistiche!

ANTONIO MARZANO, Ministro delle attività produttive. Per quanto riguarda tale provvedimento, allora, si tratta in pratica di incentivi fiscali per la sostituzione di auto non catalitiche con auto ecologicamente compatibili fino ad un limite di cilindrata di 85 cavalli (perché il problema della domanda di sostituzione si pone soprattutto per le cilindrature minori), consistenti nella sospensione del pagamento del bollo auto e della tassa di trascrizione nel caso di passaggio di proprietà.

Noi ci aspettiamo che tale importante provvedimento aiuti la domanda, ma ci attendiamo soprattutto importanti effetti di tipo ecologico, perché ricordo che il paese, ratificando il Trattato di Kyoto, si è impegnato a ridurre gli effetti ambientali. Noi vi attribuiamo molta importanza, perché proprio da questo settore provengono effetti cospicui. Tuttavia, non è stato

l'unico intervento: infatti, è stato già posto in essere un accordo di programma con il Ministero dell'ambiente per il sostegno del trasporto pubblico alimentato a gas metano e, su iniziativa del mio ministero, è in corso di stipula un altro accordo di programma per il sostegno da destinare ad incentivi per l'acquisto di autovetture direttamente strutturate a gas metano o GPL. Speriamo, inoltre, che nella prossima settimana sia licenziato il collegato alla finanziaria, il quale prevede, in uno specifico articolo, un ulteriore rifinanziamento dell'incentivo all'acquisto di vetture a gas metano o GPL (si tratta del provvedimento noto come decreto Bersani e che, come sapete, ha previsto incentivazioni a tal riguardo). Il mio ministero, inoltre, sta studiando iniziative per evitare che la situazione di difficoltà finanziaria possa determinare un ridimensionamento rilevante delle attività di ricerca. A tal fine, abbiamo deciso di sostenere programmi innovativi, con una riserva di fondi *ad hoc* a valere sulla legge n. 46 del 1982 per l'innovazione tecnologica: a mio avviso, infatti, è molto importante che la ricerca in questo campo vada avanti. Il citato provvedimento del 5 luglio scorso, infine, ha previsto le incentivazioni di carattere fiscale sia per l'acquisto di auto nuove, sia per le transazioni nel mercato dell'usato per il passaggio da auto non catalitiche a vetture ecologicamente compatibili.

Iniziative complementari a queste possono essere sostenute - e sono in corso di studio - dalla mia amministrazione nel processo di internazionalizzazione diretto alla ricerca di sinergie e di nuovi mercati. In pratica, occorre puntare al medio-lungo periodo con politiche volte a rafforzare la ricerca, l'innovazione tecnologica e la promozione commerciale. Altri provvedimenti, efficaci e necessari nel breve periodo per assicurare il superamento di una fase critica di natura ciclica, sono importanti, anche se questi provvedimenti strutturali, volti al medio e al lungo periodo, sono viepiù importanti.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire.

SALVATORE BUGLIO. Signor ministro, prima di entrare nel merito vorrei ricordarle che poc'anzi lei affermato che la rottamazione realizzata dal Governo del centrosinistra ha favorito le imprese estere. Lei, da buon liberale, deve sapere che l'Unione europea non tollera il protezionismo in un solo paese e, quindi, è una cosa buona per un liberale e per il mercato che i provvedimenti non vengano «rinchiusi», generando una sorta di privilegio per chi opera in un determinato paese.

Volevo sottolineare questo aspetto perché la sua mi sembrava un'affermazione abbastanza sbagliata: in fondo, il suo provvedimento produce sostanzialmente la stessa cosa.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Mi scusi, onorevole Buglio, vorrei solo dirle che il mio non era un giudizio negativo, ma solo una constatazione.

SALVATORE BUGLIO. Lei ha detto che ha prodotto tre cose negative...

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Ho detto che ha avuto tre limiti, ma si trattava solo di una constatazione.

SALVATORE BUGLIO. Il provvedimento attuale è più o meno la stessa cosa!

Signor ministro, in primo luogo vorrei trattare una questione di metodo. Penso che la Commissione attività produttive abbia condotto un'indagine conoscitiva seria ed approfondita, il cui scopo era ed è tuttora quello di ottenere strumenti e conoscenze per giungere ad approvare provvedimenti utili ed appropriati. Aver varato già un decreto-legge in materia, con relative proposte, non premia il lavoro della stessa Commissione, anche perché credo che il risultato delle audizioni svolte poteva essere utile anche per il Governo, e ciò denota una sottovalutazione del lavoro dei parlamentari di tutti i gruppi. Volevo sottolineare questo aspetto perché abbiamo lavorato per quasi un mese, e

ritenevo opportuno che questo decreto potesse essere la conseguenza di una maggiore conoscenza dei problemi del settore.

Vorrei entrare adesso nel merito del provvedimento. Dopo i gravissimi danni prodotti dagli annunci quotidiani, nessuno in quest'ultimo mese e mezzo ha più comprato un'auto mentre sono state dette moltissime parole in libera uscita: ora avete approvato un provvedimento assolutamente deludente. Procediamo con ordine: il decreto-legge esclude gli acquisti senza cessione dell'auto usata non catalizzata ed a fronte di un ipotetico guadagno di massimo 865 euro (quasi un milione e 600 mila di vecchie lire) in tre anni l'acquirente deve, di fatto, regalare la propria auto. Mi creda, signor ministro: lo faranno in pochissimi, perché non c'è la convenienza! Infatti, il centro studio Promotor prevede un massimo di 100 mila auto in più vendute nel 2002: si tratta di un fallimento, poiché sappiamo che le auto non catalizzate in Italia sono tra i 9 ed i 10 milioni. Il costo del provvedimento viene stimato in 200 milioni di euro, quasi 400 miliardi di vecchie lire - facendo una battuta con qualche amico, ho detto che era il valore del cartellino di Ronaldo! -, a fronte del quale è previsto un maggiore introito dell'IVA sulle 100 mila auto vendute in più pari a 250 milioni di euro. Il decreto-legge, quindi, non solo è a costo zero, ma anzi, nel 2002 dovrebbe dare all'erario un avanzo di 50 milioni di euro. Le domando, allora, chi ci guadagna: le industrie automobilistiche, lo Stato o chi compra l'auto?

Altra questione: oggetto dei benefici saranno le transazioni effettuate a partire dal giorno stesso della pubblicazione del decreto-legge? È una domanda che hanno posto moltissimi giornali, perché sostanzialmente non si capisce se i benefici partiranno dal giorno stesso in cui il decreto-legge sarà pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* oppure 60 giorni prima.

Questo è un fatto importante perché incide molto su chi ultimamente ha acquistato un'auto.

Il Governo non ha pensato di adottare un provvedimento che mettesse un limite

alla voracità delle compagnie di assicurazione? Lei sa che gli attuali livelli dei premi di assicurazione rendono difficile l'acquisto di auto da parte dei giovani e anticipano l'uscita degli anziani a reddito basso: di questo non c'è assolutamente niente nel decreto, almeno per quanto abbiamo potuto leggere.

Infine, evidenzio che prima della campagna elettorale per le amministrative il ministro Maroni ha affrontato il problema delle lavoratrici e dei lavoratori dell'indotto spiegando che nel decreto, oltre agli ecoincentivi, si sarebbe affrontato il drammatico problema degli ammortizzatori sociali per i lavoratori dell'indotto.

Le assicuro che migliaia di lavoratori, a parte queste piccole imprese, sono in attesa di misure ma nel decreto non vi è niente che li riguardi. Avete affrontato questa delicata questione o dobbiamo pensare che è stata una battuta elettorale fatta sulla pelle di tantissimi lavoratori?

GIORGIO BENVENUTO. Premetto che non conosco il provvedimento adottato recentemente dal Governo; non sono in grado di entrare nel merito specificatamente e, quindi, potrei anche dire delle inesattezze.

Sottolineo che per evitare le esperienze del passato, ricche di luci ed ombre, è fondamentale adottare provvedimenti che abbiano un significato strutturale. Siccome vogliamo dei provvedimenti legati anche ad una politica industriale, che si sposi sia con la qualità del prodotto, sia con la salvaguardia dell'ambiente, ritengo che potrebbe essere adottato un provvedimento più coraggioso. Si tenga conto che vi è una perdita sul mercato di 400 mila auto prodotte e che il provvedimento permette di « rimetterne in moto » centomila; che si tratta di un provvedimento che si autofinanzia, perché quando si parla di 400 mila auto in meno, significa 2 mila 400 miliardi in meno circa di incassi. Ebbene, un provvedimento di carattere strutturale potrebbe avere un significato più ampio.

Come ricordava poc'anzi anche l'onorevole Buglio, abbiamo un immenso parco di macchine non catalitiche ed un'azione

più forte, più strutturale, più coraggiosa potrebbe rappresentare l'occasione per risolvere anche il problema dell'imposta provinciale di trascrizione che non solo costituisce una palla al piede, ma finisce anche per rappresentare un elemento di rigidità assoluta nei confronti di quella flessibilità necessaria anche nel mercato dell'usato.

Nel dare atto al ministro della battaglia che sta compiendo sulla RC auto sottolineo che al riguardo sono necessarie iniziative. Sono rimasto colpito da un dato emerso durante lo svolgimento di un *question time*: in pratica, nel settore RC auto abbiamo 2 mila diversi profili tariffari. Quindi, chi acquista una automobile è pesantemente penalizzato. Al riguardo ci troviamo di fronte a varie indicazioni; ho avuto, ad esempio una risposta precisa che ha dato il ministero sul problema dell'entità delle tariffe, e do atto al ministro per essere intervenuto in sede ANIA.

Il mercato è il mercato, ma questa situazione è letteralmente scandalosa. Dobbiamo individuare un meccanismo capace di fronteggiare una situazione che è controproducente non solo per i consumatori e per l'industria dell'automobile, ma anche per il settore assicurativo dell'auto. Ciò in quanto questo atteggiamento sulla RC auto impedisce che nel nostro paese vi sia un mercato assicurativo trasparente. Segnalo l'esistenza di questa taxa impropria del 12,5 per cento sulla RC auto che finisce per rappresentare un elemento di distorsione. È importante in questo campo attuare una politica più coraggiosa.

Sono rimasto molto deluso dall'intervento del presidente della Confindustria, il quale alla domanda quale fosse la politica industriale che intendeva seguire ha ripetuto la giaculatoria che si ascolta da ormai vent'anni, ossia che le infrastrutture sono indispensabili, eccetera. Il ministro invece afferma delle cose che non sono state per niente evocate dalla Confindustria, nel senso che ha fatto un po' di propaganda sull'accordo sottoscritto, com'era ovvio che avvenisse. Rilevo, però, nelle posizioni del ministro un'attenzione al problema del-

l'innovazione e della ricerca. Vorrei al riguardo qualche elemento aggiuntivo perché lo considero un aspetto fondamentale e strategico che non ho rilevato nell'esposizione dei rappresentanti della Confindustria: di tutto si è parlato meno che della politica industriale.

Mi rendo conto che il ruolo del Governo non è facile ma in relazione al settore dell'auto esiste un'altra questione delicata. In Europa siamo tutti fratelli ma, ahimè, siamo anche tutti concorrenti e rileviamo come negli altri paesi, soprattutto in Francia in Germania, vengano seguite politiche industriali attente: penso a quanto sta avvenendo adesso in Germania per salvaguardare questo settore. Tenendo conto che ci troviamo in una economia di mercato, si dovrebbe comunque esercitare un'attenzione particolare verso un settore fondamentale. Il settore dell'auto non va destinato al terzo mondo, è un settore che contiene in sé delle grandi potenzialità e dei grandi aspetti di eccellenza nel campo dell'innovazione e della ricerca.

Pongo infine un problema. Premetto che il Governo ha un suo prestigio ed una sua autorevolezza in Europa e nel mondo, così come li hanno gli altri partner internazionali, ma cosa fa il Governo riguardo a questo accordo tra General Motors e Fiat (che tutti ritengono irreversibile) che scade tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004? Attenderà forse che vengano prese le decisioni? Non è in grado di affrontare questo tema nelle sedi proprie, con interventi politici e con una politica industriale di presenza, di ruolo affinché l'accordo non sia di assorbimento ma di integrazione? Come si può garantire che, anche qualora cambiasse la proprietà, Torino e l'Italia mantengano determinate produzioni? Si può immaginare una linea quale quella seguita in altri paesi o ci dobbiamo affidare semplicemente alle regole di mercato? Mi interessa sapere se questo sia il ruolo che il Governo intende o meno svolgere.

ALBERTO NIGRA. Mi ricollego alla parte conclusiva dell'intervento dell'onore-

vole Benvenuto. Mi pare abbastanza chiaro che siamo di fronte ad una crisi del settore dell'auto nel nostro paese che presenta caratteristiche non solo congiunturali ma, per una serie di errori sommatasi nel tempo - ovviamente anche per quanto riguarda il gruppo FIAT - queste caratteristiche oggi rischiano di diventare strutturali.

Ovviamente non è in discussione solo l'assetto proprietario del gruppo ma anche i temi che più interessano a queste Commissioni e cioè la possibilità di mantenere un settore industriale dell'auto nel nostro paese. Ciò in quanto sappiamo che i riflessi di questa situazione non sarebbero pesanti solo per la FIAT, ma anche per il sistema dell'indotto che presenta caratteristiche assolutamente rilevanti nella definizione del settore auto.

Il punto sostanziale è che l'accordo con la General Motors, per quanto abbiamo potuto comprendere, può reggere bene, e poteva forse reggere (spero si possa dire ancora: può reggere bene), nel caso in cui FIAT mantenga una propria autonomia. Qualora invece, anche sulla base degli accordi previsti, la FIAT perda la propria autonomia - nel senso che viene sostanzialmente acquisita dalla General Motor - è evidente che l'accordo rischia di essere molto debole per la nostra industria nazionale. A quel punto FIAT non scomparirebbe come marchio, né tantomeno come attività produttiva, ma sarebbe inserita all'interno di General Motors e di strategie che possono, ovviamente, essere solo parzialmente compatibili con le esigenze della nostra economia nazionale e dell'occupazione.

Una politica industriale - come hanno detto anche i colleghi che mi hanno preceduto - è fatta di molti aspetti. Non crede, signor ministro, che sia questo il momento di convocare un tavolo di trattativa serio tra il Governo, le parti sociali, la FIAT, le imprese dell'indotto, il sistema finanziario del paese per cercare di capire, anche nell'ambito della normativa europea e di eventuali politiche liberali, come salvaguardare l'identità nazionale dell'industria automobilistica? Altrimenti - come

abbiamo già detto - il rischio è che questo settore si impoverisca rapidamente riducendosi ad un settore di assemblatori di prodotti pensati, studiati e ricercati altrove.

Poiché le misure richieste sono di grande portata, ma si richiede anche coinvolgimento ed impegno da parte dei soggetti citati all'interno di un disegno complessivo, diretto al mantenimento dell'industria nazionale in questo settore, occorre un « luogo » dove la trattativa possa realizzarsi ed è evidente che soltanto il Governo possa essere il soggetto preposto a ciò.

ENRICO BUEMI. Signor ministro, senza spirito di polemica vorrei far rilevare quanto meno una indelicatezza, se non una scarsa sensibilità istituzionale, dovuta all'assunzione di provvedimenti senza attendere la conclusione del lavoro delle Commissioni, che avrebbe potuto fornire un valido contributo per fare in modo che le scelte fossero di carattere più strategico e più consistenti.

Detto ciò, vorrei entrare nel merito di un ragionamento sulla politica industriale nazionale, che tenga conto di quanto sta avvenendo in questi anni e di quanto è emerso nell'indagine conoscitiva. L'interrogativo è se l'industria dell'automobile rappresenterà ancora, per il nostro paese, quel settore trainante che ha fornito prosperità e sviluppo. Mi pare che né l'ormai unica industria nazionale del settore né i ragionamenti da lei svolti oggi durante l'audizione facciano chiarezza su ciò; si è parlato genericamente di innovazione tecnologica e ricerca.

Considerato che, nel grande paese liberista, con il grande presidente liberista, Reagan, nel momento in cui si volle dare un forte impulso all'economia si inventò il progetto scudo stellare - non si preoccupi, non intendo riproporlo in Italia -, vorrei richiamarmi a questa simbologia, per capire se il nostro « scudo stellare » sia rappresentato dall'automobile e dal settore del trasporto collegato oppure se il Governo abbia altre idee per ridefinire una nuova politica industriale, in modo da

ricollocarla rispetto ai mercati internazionali. Nel suo intervento, signor ministro, manca questa indicazione.

SERGIO GAMBINI. Poco fa, signor ministro, si è svolta l'audizione del presidente della Confindustria che, a conclusione, ha formulato un giudizio piuttosto severo sulla politica industriale nazionale sia degli anni novanta sia attuale. Ha parlato di un eccesso di interventismo, per quanto riguarda il passato, e di vuoto pneumatico, per quanto riguarda il presente. Questo giudizio (su cui si può essere più o meno d'accordo) mi è venuto in mente ascoltando le sue parole sulla prospettiva del settore automobilistico nel nostro paese, che — credo — rappresenta la preoccupazione di tutti. Possiamo dividerci su molte questioni, ma dovremmo avere, maggioranza ed opposizione insieme, diversi attori della politica ma anche dell'economia, interesse a che il settore automobilistico rimanga — come ha detto il presidente D'Amato — un grande *asset* del nostro sistema produttivo. Ciò per diversi motivi, tra cui l'importanza fiscale che il settore riveste ed anche perché — come ricorda il presidente Tabacci — negli anni passati vi abbiamo investito molto ed altrettanto pensiamo di fare ora, almeno per quanto riguarda i provvedimenti annunciati, che, peraltro, considero largamente deludenti.

Mi chiedo quale sia la direzione di questo *asset* nel corso dei prossimi anni. Lei, signor ministro, ha formulato un giudizio positivo: ha detto che la politica di diversificazione attuata attraverso l'operazione Italennergia da parte della FIAT è stata ben vista dal Governo. La domanda che ho sentito porre più volte nel corso delle audizioni è se questo impegno finanziario non abbia rappresentato, piuttosto, un impoverimento di risorse e di mezzi per il rilancio ed il sostegno del settore automobilistico nazionale, portandoci dinanzi al bivio se dismettere COMAU, Texid, OM ed IVECO (che sono portati a considerare come facenti parte del *core business* del sistema automobilistico nazionale) o se si tratti di lasciare altro per concentrare le risorse in questa direzione.

Politica industriale significa anche ciò: indirizzare e svolgere un'azione di *moral suasion* per spingere in una certa direzione. Vorrei sapere, allora, quale traiettoria industriale il Governo prevede per il piano industriale presentato dalla FIAT, perché vi sono molti interrogativi aperti e si tratta di capire verso quale direzione ci stiamo incamminando.

Lei, signor ministro, ha riepilogato alcuni provvedimenti varati, o che stanno per essere tali, assegnando una certa importanza agli incentivi ecologici.

Dalle audizioni abbiamo appreso che, in questo momento, il vantaggio competitivo dell'industria automobilistica italiana rispetto a quella degli altri paesi è, sostanzialmente, sul motore a gas, come ci hanno riferito i rappresentanti di FIAT. Abbiamo capito che sussistono degli incentivi che vanno in questa direzione, ma il fattore limitante della diffusione del motore a gas metano è rappresentato dalla rete distributiva. Mi chiedo e le chiedo se il Governo non abbia previsto e non preveda interventi per poter diffondere ed estendere la rete distributiva del gas metano nel nostro paese per le finalità di autotrazione.

Per quanto riguarda la seconda questione, nel nostro paese sussistono molti vincoli, burocratici ed oneri, che gravano sul mercato automobilistico. Alcuni sono già stati citati, come quello relativo alle assicurazioni, ma vorrei sottolineare quello relativo al PRA che è una vera e propria tassa che viene imposta — mi verrebbe da dire per soddisfare gli appetiti di una corporazione — e che grava sul mercato automobilistico italiano. Non pensa che un atteggiamento liberista dovrebbe affrontare in maniera diretta questo peso, che è piuttosto consistente e che rappresenta, insieme all'imposta provinciale sui trasferimenti, una peculiarità del tutto italiana? Nel corso delle audizioni ci siamo sentiti dire che la cancellazione dell'imposta provinciale sui trasferimenti potrebbe rappresentare un importante elemento di stabilizzazione del mercato automobilistico del nostro paese e, quindi, PRA e IPT non solo per la contingenza ma

come elemento strutturale di adeguamento, di liberalizzazione e di armonizzazione del mercato italiano rispetto a quelli degli altri paesi.

Nella discussione che abbiamo avuto con i rappresentanti della piccola impresa sul tema da noi sollevato dell'estensione degli ammortizzatori sociali alla stessa - che non mi pare essere stata ricompresa dai provvedimenti che sono stati annunciati -, quest'ultima ci ha risposto che, certamente, tale questione sussiste ma il problema è come le piccole imprese del settore automobilistico riusciranno ad attraversare questo deserto senza avere una mortalità molto elevata ed hanno indicato alcune proposte per sostenere la piccola e media impresa del settore in questione. Abbiamo pensato - e, quindi, chiederei di valutare tutto ciò - ad un provvedimento anche limitato nel tempo e a queste imprese che restituisca loro una liquidità (in qualche modo, si tratterebbe soltanto di spostare il prelievo fiscale) per quanto riguarda la compensazione sull'IVA. Come lei sa, signor ministro, sussiste un tetto di un miliardo per questa compensazione e mi chiedo se non pensare una misura temporalmente definita per queste imprese per consentire loro di avere un'agevolazione che, ripeto, non significa non pagare le tasse.

GIORGIO BENVENUTO. Lo prevede lo Statuto del contribuente.

SERGIO GAMBINI. Sì, tra l'altro. Credo che sarebbe molto importante per le piccole imprese del settore automobilistico poter affrontare questa crisi contando su quest'opportunità.

GIANNI VERNETTI. Ovviamente, attendiamo di leggere il provvedimento del Governo per dare un giudizio più puntuale, anche se dalle notizie giornalistiche e dalle puntualizzazioni del ministro ci attendevamo qualcosa di più significativo per svecchiare quell'ampio parco auto di oltre 9 milioni di veicoli non catalizzati ancora circolanti. Quindi, da una primissima valutazione, temiamo che i provve-

dimenti in esame non produrranno effetti significativi sia sul fronte del rinnovo sia su quello di un incentivo e di un aiuto reale ad un mercato dell'auto in oggettiva crisi.

Vorremmo dal Governo un'opinione più puntuale e il suo parere sull'esigenza, emersa in queste settimane di audizioni, del permanere nel nostro paese di un'industria automobilistica autonoma. Anche gli scenari di estremo interesse forniti da alcuni esperti ascoltati in questa sede, in particolare Berger, ma non soltanto lui, mi pare che disegnano prospettive diverse sul ruolo di FIAT come industria e impresa autonoma nazionale e il suo impatto sulle proprie prospettive di sviluppo, cioè FIAT muta radicalmente, dato che è parte e componente del sistema GM ma con una sua autonomia nazionale, oppure il contrario? Qual è l'opinione del Governo da questo punto di vista?

Quali sono le valutazioni del Governo sugli impatti occupazionali degli attuali interventi annunciati dal gruppo FIAT? È ovvio che sussiste una notevole preoccupazione sul sistema dell'indotto ed anch'io mi associo alla domanda di alcuni colleghi per capire cosa si faccia e che fine abbiano fatto gli annunciati provvedimenti degli ammortizzatori sociali, in particolare sul settore dell'indotto. Ancora, quali sono le politiche, anche di medio periodo, che il Governo intende attuare per rafforzare la ricerca e l'innovazione? Penso al caso - che, ovviamente, è rimandato sul medio periodo - delle *fuel cell*, dell'idrogeno che, ovviamente, non è la soluzione di oggi ma abbiamo paesi europei che investono pesantemente, con una convergenza pubblica e privata, nell'innovazione e nelle nuove tecnologie motoristiche: ovviamente, questa è una prospettiva di medio periodo però di grande interesse.

In conclusione, anche se ha poco a che fare con la vicenda della crisi del mercato dell'auto ma, in parte, è sicuramente connessa ai problemi del gruppo FIAT, le chiedo se il Governo non intenda mutare opinione sul peso di EDF.

RENATO CAMBURSANO. Parto anch'io dal giudizio positivo, come già ricordava Gambini, dato dal Governo e dal ministro sulla diversificazione FIAT con l'acquisizione di partecipazione e di controllo in Italenergia nella misura del 38 per cento e, quindi, collegata all'operazione EDF. Se sbaglio mi correggerà, ma la lettura che ho dato a suo tempo è che il Governo non solo abbia dato un giudizio positivo su quell'operazione ma che, in qualche modo, l'abbia ampiamente sostenuta ed apertamente aiutata. Ma fin qui non ci sarebbe nulla di male, se ciò non fosse avvenuto nel momento già critico del settore auto di FIAT, settore definito dallo stesso ministro nella sua relazione introduttiva trainante per l'intera industria italiana. Ovviamente, si tratta di una valutazione che condividiamo, salvo poi constatare che il medesimo settore auto pare lasciato andare al suo destino e mi domando quale sarà questo destino.

Per il momento, con questo provvedimento sono state introdotte alcune misure — che mi auguro non siano soltanto dei palliativi — che serviranno a fare un po' di cassa, cosa comunque benvenuta data la delicata situazione finanziaria. Mi chiedo quale sarà il destino della nostra industria automobilistica. Alla luce degli importanti cambiamenti avvenuti nel *management* della FIAT dopo le dimissioni, più o meno spontanee, di Cantarella, poi sostituito da Galateri, mi chiedo se questo ricambio non debba essere letto come una presa d'atto anticipata del passaggio di proprietà alla GM come via d'uscita obbligata. Il ministro Marzano ha fatto bene a ricordare come esista soltanto una *put* per FIAT e non ci sia una *call*, tale assenza potrebbe anche non obbligare GM ad acquistare la FIAT qualora la situazione nel 2004 divenisse ancora più negativa. È mia opinione che, in ogni caso, GM o qualsiasi altra multinazionale del settore automobilistico che abbia una disponibilità finanziaria anche ridotta, vista la capitalizzazione odierna della FIAT, potrebbero acquisire il controllo anche indipendentemente da una eventuale strategia finanziaria, solo per eliminare un concor-

rente dal mercato. Rifacendomi allo stupendo studio di Roland Berger mi chiedo cosa comporterebbe per FIAT l'eventuale acquisizione da parte di GM, alla luce anche dell'acquisizione di Daewoo già effettuata da GM, che, insieme al marchio Opel, concorre direttamente con la FIAT in segmenti auto cruciali. Ministro, non ritiene allora necessario avviare, come ha già proposto il mio amico Alberto Nigra, un ampio confronto con le maggiori società che operano nell'indotto del settore auto, per rafforzare la presenza italiana (in tale termine ricomprendo anche le banche ed il sistema finanziario nella sua accezione più ampia), nel momento in cui GM dovesse procedere all'acquisizione del rimanente 80 per cento di FIAT Auto? Perché non stabilire anche un contatto con GM per capire cosa potrebbe accadere al settore auto italiano qualora si verificasse un eventuale passaggio di proprietà?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al ministro, vorrei aggiungere alcune osservazioni a quelle dei colleghi, anche perché, avviandoci alla conclusione, bisogna dar conto di ciò che è oggettivamente emerso dall'indagine. I dati illustrati dal ministro suffragano la sensazione che il mercato dell'auto sia bloccato a livello mondiale, che di fatto nell'ultimo decennio si sia determinato un sostanziale raddoppio della sovracapacità produttiva e che soltanto i mercati emergenti potranno aprire nuovi spazi di crescita. Nel frattempo i produttori indipendenti si sono ridotti per ovvie ragioni di economie di scala, di politica dei marchi e di altro ancora, al punto che nel 1990 erano 27, oggi sono 14 e, sembra non improbabile, che nel 2010 si riducano a 7, di cui 3 europei, 2 giapponesi e 2 americani. In Italia, la crisi della FIAT appare difficilmente reversibile, perché la sua quota di mercato è in costante diminuzione. Valuto con estrema prudenza i provvedimenti che sono stati assunti, perché se anche determineranno un incremento potenziale, rispetto al decremento annunciato, di 100 mila vetture, nella migliore delle ipotesi di queste vetture solo 30 mila saranno FIAT.

Un conto è tonificare il mercato ed un conto è assumere delle azioni che tendano a mutare la qualità del parco degli autoveicoli per combattere l'inquinamento delle grandi città, ma non è pensabile che da tutto ciò derivi la soluzione della crisi del produttore nazionale che, attraverso questi provvedimenti, dovrebbe rimanere indipendente. Così non è, e non si può neanche dire che così potrebbe essere, perché significherebbe prendersi in giro. La crisi della FIAT si è sviluppata progressivamente ed in maniera rilevantissima in quest'ultimo decennio, malgrado gli interventi pubblici ed i camuffamenti statistici verificatisi a seguito della rottamazione, che indicavano le vendite della FIAT in termini assoluti e non di quote di mercato, per cui sembrava indifferente vendere una seicento piuttosto che un'auto di grossa cilindrata. Noi dovremmo rappresentare il paese, non possiamo pertanto dimenticare che interventi a favore della FIAT sono già avvenuti e che la prudenza in questo frangente è importante. D'altro canto debbo sottolineare che nel suo intervento l'ingegner Boschetti, per la verità molto appassionato e preciso, ha detto che occorre una profonda ristrutturazione che non può essere compiuta dal Governo, ma solamente dallo stesso gruppo FIAT, anche se non è si certi di avere il tempo necessario a disposizione. Io credo che questa crisi appariva evidente già lo scorso anno, era annunciata questa estate, è esplosa a Natale, si è resa drammatica in questi ultimi mesi. Ho visto come assolutamente sbagliata la diversificazione del gruppo, che si voleva invece presentare come un fatto positivo. Non sono contento che i fatti abbiano dato ragione alla mia previsione dell'estate scorsa, ma le cose erano chiare già allora: non vi erano le risorse finanziarie per sostenere due *business* di questa portata, non si poteva pensare contemporaneamente di rimanere nell'auto ed entrare nell'energia. Tra l'altro non si è trattato neanche di un'operazione brillante, perché la FIAT non è veramente entrata nel mercato dell'energia visto che si è trattato soltanto di un *portage* per fare entrare i francesi. Siccome è da escludere

che il Governo abbia concepito o avallato questa operazione, non so se il ministro Marzano sappia qualcosa che io ignoro, ciò che risulta oggi è che essa sia opera di alcune banche. Per tale motivo giovedì prossimo saranno ascoltate le banche interessate, perché quantomeno c'è stata una certa confusione tra il ruolo del credito, il ruolo della vigilanza ed il ruolo della politica industriale. Una confusione (o una connessione) tra banca ed industria non può riportarci indietro nel tempo. Ho considerato sbagliata quell'operazione, e continuo a considerarla tale. Ritengo che se non si realizzerà al più presto un profondo piano di ristrutturazione industriale si rischia di lasciare l'auto alla General Motors e l'energia elettrica ai francesi, il che è inaccettabile. Pertanto se il gruppo FIAT deciderà di uscire dall'auto è opportuno che, fatti i debiti conti, si concentri sull'energia definitivamente, perché non può dividere le sue risorse in entrambi i campi. Tanto è vero che la Edison è strangolata, non è in grado di espandersi e questa operazione è stata realizzata con l'appoggio delle banche. Ciò appare, di fatto, un *portage* rispetto ai francesi. Infatti, chi ha garantito tutta questa operazione di finanziamento, almeno per come appare? Sono stati i francesi? In cambio di che cosa? Sanno benissimo che non si potrà non continuare a sterilizzare il 2 per cento. Perché vengono in Italia? Quali garanzie hanno ricevuto? Non possono avere ottenuto garanzie occulte. Sono queste, si deve operare in questo mercato. Tanto più che i francesi avrebbero intenzione di collocare in borsa una parte di EDF. Tuttavia, il collocamento non sposta assolutamente i termini del problema che è dato dalla liberalizzazione del loro mercato. Anche collocando in borsa una loro quota, restano una società controllata dallo Stato che opera in regime monopolista e, come tale, determina nei confronti del mercato italiano una perversa asimmetria essendo, tra l'altro, il fornitore della energia elettrica, che noi paghiamo a ben caro prezzo, prodotta mediante energia nucleare. Con i soldi che si mettono in tasca vengono a

fare *shopping* in Italia. A mio avviso, è bene che su questi temi di politica industriale si faccia estrema chiarezza per evitare che, attraverso un piano inclinato e scivoloso, noi usciamo sia da un settore sia dall'altro.

Queste sommarie considerazioni non intendono certo essere conclusive, perché avremo ancora molto lavoro da compiere già nella giornata di giovedì prossimo, raccogliendo elementi da parte dei protagonisti della politica industriale del paese - così devono essere chiamati - per poter arrivare a qualche conclusione. Comunque, ho valutato positivamente la prudenza con cui il Consiglio dei ministri ha assunto questa decisione. Neppure ritengo che si siano determinati scavalcamenti. Ho sempre valutato che si potesse fare ben poco nella situazione data. Molto deve essere fatto da coloro che oggi controllano l'azionariato: devono dire chiaramente quali siano le loro intenzioni. Dopodiché, il Governo può fornire qualche indicazione e qualche supporto, non c'è dubbio, ma non può scegliere al loro posto perché, quando è accaduto così, in passato, è stato anche rimbeccato. Gli incentivi per la rottamazione sono stati interpretati da Fresco come un evento che ha favorito i concorrenti, anziché la FIAT. Non importa chi fosse allora al Governo. C'è una continuità di chi governa. Se, dopo quanto Marzano ha affermato, il risultato dovesse essere che ci si meraviglia perché di 100 mila auto soltanto 30 mila saranno FIAT sarà necessario chiarirsi prima. Diversamente, rischieremmo di collocarci in quel magma che non ci consente di dire la verità fino in fondo.

Ringrazio sentitamente i colleghi intervenuti per la loro attività di queste settimane. Il nucleo qui presente è quello che ha garantito la presenza dei commissari in tutte le audizioni, non solo in quelle più importanti e significative. Si tratta di un nucleo prevalentemente sabauda ma con qualificati innesti anche da altre regioni italiane, a cominciare dall'ottimo Gambini e, perché no, dal presidente della Commissione.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. I vari interventi si sono svolti in direzioni opposte. La mia iniziale osservazione, secondo la quale la politica di incentivi alla rottamazione è andata a favore anche di altre imprese, è stata criticata. Intendevo rilevare come l'obiettivo fosse quello di sostenere la domanda delle imprese italiane. Al tempo stesso, altri interventi lamentano che questo provvedimento del Governo potrà andare a favore di altre imprese. E allora, bisogna occuparsi o meno di questo aspetto? In secondo luogo, alcuni affermano che si è aspettato troppo, altri che avremmo dovuto aspettare la fine del ciclo di audizioni. Non mi oriento facilmente tra questi opposti interventi. È stato anche affermato che l'effetto sarà limitato ma si aggiunge che ci sarà un guadagno per lo Stato: se l'effetto sarà limitato, non ci sarà un guadagno per lo Stato, se sarà quello che si pensa potrebbe essere, allora un guadagno ci sarà. Mi è sembrato difficile mettere insieme in modo coerente alcuni interventi, almeno dal mio punto di vista.

Per quanto riguarda la RC auto, ho fatto quello che potevo proponendo un provvedimento che è stato modificato in occasione del dibattito parlamentare. È ovvio che il Parlamento è sovrano. Un blocco delle tariffe è impossibile per ragioni comunitarie e perché si tratta di un provvedimento che, al momento della cessazione della efficacia, produce una successiva esplosione delle medesime tariffe.

Quanto al problema specifico dell'auto, tutti sappiamo che non si possono concedere aiuti alle imprese perché siamo nella Comunità europea. Ciò che il Governo intende realizzare è adottare provvedimenti che rivestano un interesse generale dal punto di vista ecologico, ad esempio, per il miglioramento dell'ambiente. Questo potrebbe avere ricadute positive, come noi ci auguriamo, sul settore dell'automobile, incluso l'indotto, ma non possiamo aiutare la singola impresa perché questo comporterebbe una sanzione da parte della Comunità europea. È anche vero che il Governo, di fronte a queste situazioni, può intervenire in alcuni modi ma non può

sostituirsi alla società e al *management* nelle decisioni. La maggior parte del cammino lo devono compiere il settore e le imprese coinvolte. I primi movimenti sembrano nella giusta direzione ma se mi chiedete una previsione finale non sono in grado di compierla. Abbiamo ricevuto assicurazioni. Quello che temete, e che anch'io temo, cioè un'uscita dal settore auto ed un passaggio della proprietà non è qualcosa che mi piaccia. Siamo in Europa, c'è libertà di movimento dei capitali. Certamente, non ci piace che arrivino in Italia capitali rappresentati da monopoli pubblici di altri paesi ma un ministro della Repubblica italiana non può affermare di non volere capitali o investimenti esteri. Anche perché, come liberale, non sono d'accordo con questa affermazione.

Per quanto riguarda EDF sapete tutti come si è provveduto, con un decreto che ha sterilizzato i voti. A mio avviso, per risolvere quel problema la sede appropriata sarebbe stata la Comunità europea. Forse, a qualcosa è servito: sembra che il Governo francese oggi consideri il problema della privatizzazione con una maggiore propensione rispetto al passato. Tuttavia, la reazione del Governo è stata quella. Il resto sono state reazioni di imprese private, sulle quali il Governo non può effettuare alcun intervento specifico. Sono le imprese che agiscono e il Governo può soltanto seguirle con molta attenzione. È ovvio che continueremo a farlo ma non ci si può aspettare un aiuto all'impresa, consistente o meno che sia, né la sostituzione del Governo nelle scelte della proprietà e del *management*.

La situazione è in parte ciclica e in parte strutturale. È ciclica perché se è vero che nel mercato c'è domanda di sostituzione è chiaro che questa avviene a cicli: una volta che un certo blocco di auto acquistate in passato sia giunto a maturità ecco che essa si determina di nuovo. Tuttavia, c'è anche un aspetto strutturale, quello che ho cercato di descrivere riferendomi al precedente decennio e all'inizio di questo. C'è anche l'effetto di politiche industriali che miravano a penetrazioni su mercati che poi si sono rivelati

non adeguati e, un po' meno, alla creazione di nuovi prototipi. Una delle cose fondamentali che spettano al gruppo, e nella realizzazione delle quali il Governo non può sostituirsi, è l'introduzione di nuovi prototipi che reggano la concorrenza.

Sulla politica industriale credo di avere, almeno in parte, chiarito. Non è possibile pensare ad una politica di aiuti alle imprese. Molti affermano che una impostazione liberista del problema non preveda alcuna politica industriale. Non credo che sia così.

Ho cercato di spiegarle. Ci sono interventi di tipo strutturale che vanno fatti. L'intervento sulla ricerca è importante e noi cerchiamo di farlo (come del resto accennavo nel corso della mia introduzione) attraverso provvedimenti che sono allo studio.

Vi sono provvedimenti che riguardano aspetti ambientali e che sono diventati fondamentali perché, in pochi anni, dobbiamo realizzare dei *target* molto difficili e costosi in materia ecologica.

Ritengo che presto vi saranno provvedimenti in materia di rete distributiva del gas metano. Sul PRA segnalerò al mio collega competente — il ministro delle infrastrutture — il problema (che finora non ho considerato).

Una minore partecipazione delle banche all'operazione finale è possibile ma non posso certo fare previsioni da qui al futuro. Seguirò la vicenda ma non posso certo fare delle previsioni, né in un senso, né nell'altro, anche perché — come tutti sapete — si tratta di società quotate in Borsa.

Per quanto riguarda l'insufficienza o meno del provvedimento, alcuni affermano che sia insufficiente. Esso mira a centomila auto perse in meno (in sostanza centomila auto in più). D'altra parte si dice che solo un terzo riguarderà il raggruppamento italiano. Ma allora, di quanto avrebbe dovuto essere tale provvedimento al fine di avere una risposta adeguata per l'Italia?

Se i centomila valgono 35 mila, per arrivare a 400 mila, di quanto si sarebbe

dovuto trattare? Vi è quindi anche un problema di misura finanziaria dei problemi.

Mi dispiace molto che non abbiate ricevuto l'ultimo intervento del Consiglio dei ministri ma ero convinto che l'aveste. D'altro canto è bene che le vie siano quelle ordinarie. Credo tuttavia che l'intervento sia stato consistente: il massimo che si potesse fare.

Naturalmente, la mia attuale valutazione — poi queste cose si possono correggere strada facendo — è che, allo stato attuale delle cose, non sono da prevedere esiti negativi, anche dal punto di vista

della conservazione di un'industria importante per la nostra identità nazionale.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Marzano e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 19 luglio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO