

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

6.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 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

6.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 LUGLIO 2002

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

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Rodda Sergio, <i>Presidente API Torino</i>	2, 8
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	2	Vana Ida, <i>Consigliere API Torino</i>	10
INDAGINE CONOSCITIVA SULL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE		Audizione di rappresentanti di FISMIC:	
Audizione di rappresentanti della Conferenza italiana della piccola e media industria privata (CONFAPI):		Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	11, 13, 14, 16
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	2, 5, 8, 10, 11	Gambini Sergio (DS-U)	14
Benvenuto Giorgio (DS-U)	5	Di Maulo Roberto, <i>Segretario generale della FISMIC</i>	11, 14
Morgando Gianfranco (MARGH-U)	5	Morgando Gianfranco (MARGH-U)	13
Naccarelli Sandro, <i>Direttore generale della Confapi</i>	2	Audizione di rappresentanti della Confederazione Unitaria di Base (CUB) e di SLAI COBAS:	
Nigra Alberto (DS-U)	7	Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	16, 24
Polledri Massimo (LNP)	5, 7	Malavenda Mara, <i>Rappresentante di SLAI COBAS</i>	21
		Pariani Carlo, <i>Segretario nazionale FLM uniti e responsabile settore auto</i>	16

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 16,35.

(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 della Confederazione italiana della piccola e media industria privata (CONFAPI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti della Confederazione italiana della piccola e media industria privata (CONFAPI). Sono presenti il dottor Sandro Naccarelli, direttore generale, il dottor Sergio Rodda, presidente dell'API di Torino, il signor Piero Arduini, vicepresidente dell'API di Torino e la dottoressa Ida Vana, consigliere dell'API di Torino. Li ringrazio di aver accolto il nostro invito e degli eventuali documenti che vorranno lasciare all'attenzione della Commissione; do loro la parola per lo svolgimento di una relazione introduttiva.

SANDRO NACCARELLI, *Direttore generale della Confapi*. Ringrazio il presidente per l'invito. Esso arriva in tempi utili per fornire al Parlamento il punto di vista della rappresentanza dell'indotto legato alla FIAT con problematiche di grande rile-

vanza economica e sociale. L'audizione permette di rappresentare (attraverso gli interventi degli imprenditori dell'Associazione di Torino, attorno al quale ruota la parte più significativa e rilevante dell'indotto del settore automobilistico) il quadro della situazione economica e sociale del territorio ed un contributo di proposte ed iniziative volte a salvaguardare il tessuto economico e sociale della regione. Mi limito a questa brevissima introduzione per consentire l'intervento dei rappresentanti del territorio.

SERGIO RODDA, *Presidente API Torino*. Grazie, presidente, ed un ringraziamento a tutti i membri delle Commissioni. Come ha già detto il segretario generale della Confederazione vi ringraziamo di questa opportunità, che - francamente - avremmo voluto avere prima, anche se non ci dispiace averla oggi anche perché (come sempre quando vi sono fatti di particolare rilevanza) ad un immediato periodo di grossa attenzione potrebbe seguire un calo di attenzione sugli avvenimenti che determinerebbe la mancata risoluzione di situazioni apparentemente meno urgenti. Il nostro timore è che il grande committente, l'unico grande costruttore italiano di automobili, abbia presentato i propri problemi ottenendone la risoluzione, senza fare presente che esso produce non più del 30 per cento di un'automobile. Il rimanente 70 per cento del veicolo è prodotto da aziende dell'indotto, che oggi soffrono molto della crisi della FIAT. È stato definito da qualcuno come un semplice momento di difficoltà, ma noi pensiamo si tratti di un periodo di profonda crisi della quale non si intravede una immediata possibilità di risoluzione.

L'associazione territoriale, aderente alla Confederazione italiana della piccola e media industria privata, rappresenta nel-

l'area torinese 3.200 imprese, di cui circa 500 operano per la FIAT al primo, secondo e terzo livello. Come dicevo, la nostra preoccupazione è che questa crisi durerà a lungo, con una tendenza - inoltre - al peggioramento. Auspichiamo il rilancio dell'azienda automobilistica torinese, ma crediamo non possa verificarsi prima di un paio d'anni. I dati delle immatricolazioni delle automobili del mese passato sono allarmanti, in particolare modo quelli relativi alla FIAT e, d'altra parte, non è pensabile una ripresa delle vendite con gli attuali modelli prodotti.

Nell'ambito della ricerca svolta fra le nostre imprese che operano nell'indotto legato alla FIAT, si rappresenta una situazione ancora, purtroppo, di grossa dipendenza dall'azienda torinese. Anche se la nostra area sta cambiando, il processo di riconversione è ancora lungo e sarà necessario del tempo prima che si trovino opportunità produttive non legate all'automobile. D'altra parte, questo grande patrimonio non deve essere disperso. Non crediamo che in Italia non si produrranno più automobili, come in Svizzera o in Finlandia o in Olanda, poiché siamo il secondo paese europeo come quantità di immatricolazioni. La sfida futura è capire se potremo ancora essere produttori di automobili o semplicemente assemblatori; la differenza è sostanziale, perché solo nel primo caso si svolgerà nel nostro paese ricerca, innovazione, progettazione e produzione. È, quindi, necessario salvaguardare l'importante comparto delle automobili

Oltre dieci anni fa, quando l'avvocato Agnelli pronunciò la famosa frase « la festa è finita » molte aziende compresero che non era più possibile produrre solo per la FIAT e cominciarono un processo di diversificazione nei mercati e nella produzione, al punto che (come si evidenzia nel documento che consegneremo alla Commissione) molte aziende della filiera auto hanno aumentato le proprie quote di esportazione, non costruendo insediamenti produttivi all'estero, perché non compatibili con la specificità delle piccole e medie aziende, ma esportando i propri prodotti. Ciò è stato realizzato, dieci o quindici anni

fa, dalle aziende più organizzate, con mezzi e risorse per realizzare tale cambiamento. Oggi, la crisi colpisce soprattutto le aziende che non hanno compiuto tale processo e che hanno grosse difficoltà se devono affacciarsi a mercati esteri.

La situazione, monitorata attraverso una ricerca tempestiva dovuta al contatto quotidiano con le imprese del settore, ha evidenziato che - purtroppo - la dipendenza di queste aziende è molto elevata: circa il 60 per cento delle aziende ha un fatturato superiore al 30 per cento per FIAT, e quasi il 30 per cento delle aziende superiore al 60.

Le aziende prevedono, in primo luogo, una forte crisi finanziaria. Dalla nostra ricerca risulta che il 31,9 per cento delle imprese dichiara già oggi revoca di ordini ed il 92,9 per cento delle imprese enuncia problemi finanziari, tra cui diminuzione di liquidità e ritardo negli incassi. La crisi, infatti, ha anche provocato la dilazione degli incassi delle imprese, particolarmente onerosa per le piccole aziende che non hanno un forte potere negoziale nei confronti dell'accesso al credito o dei fornitori. È una situazione molto pesante, perché si tratta di problemi immediati.

Molte aziende, inoltre, hanno fatto richiesta di cassa integrazione ordinaria, cresciuta in pochi mesi più del doppio. Il 49,5 per cento delle imprese ipotizza mobilità (che significa licenziamenti) e si prevede che il 13 per cento dei posti di lavoro sia a rischio. Se consideriamo che nella filiera dell'auto vi sono 73 mila addetti, possiamo dedurre che, soltanto nel settore, esistono almeno 9 mila esuberanti in aggiunta a quelli della FIAT. Si tratta di una fotografia della situazione realizzata il mese passato e, poiché le statistiche del mese di giugno hanno evidenziato una riduzione del 30 per cento ed un andamento negativo è stato considerato anche dalle proiezioni del secondo semestre dell'anno in corso, tali dati stanno peggiorando. Vi sono lavoratori in esubero ed aziende in esubero: è doloroso il licenziamento di operai, ma è dolorosa anche la cessazione dell'attività di un'azienda.

Dinanzi ad una situazione così preoccupante, sono necessari interventi urgenti ed immediati per bloccare l'«emorragia» ed interventi strutturali. Premetto che siamo contrari a strumenti diretti ad incrementare le vendite (come rottamazioni od esenzioni da tasse di possesso), perché attualmente aiuterebbero soltanto la concorrenza. La quota di mercato posseduto dalle aziende straniere (tra cui considero anche quelle europee, per cui forse sarebbe necessario utilizzare un altro termine) tende a crescere. Quindi, se forniamo agevolazioni per aumentare la vendita di automobili, non favoriremo l'industria italiana. Gli ecoincentivi, ad esempio, debbono essere considerati soltanto come un elemento a favore dell'ambiente e non, in questo momento, a favore dell'industria automobilistica nazionale. Vi sono case automobilistiche che, anche sui cosiddetti modelli ecologici, sono decisamente più avanti rispetto al gruppo FIAT.

Lo ripeto, abbiamo bisogno invece di interventi immediati e di interventi strutturali. Gli interventi immediati sono: sgravi fiscali e contributivi per il settore; credito, quindi rapporto con le banche ed agevolazioni ai finanziamenti; un diverso rapporto tra cliente e fornitore in termini di pagamento. Qualche anno fa, proprio la nostra confederazione, sostenne una forte battaglia per ottenere un rapporto chiaro con tempi certi del pagamento della subfornitura e al momento finale l'inserimento di una piccola aggiunta stravolse completamente il senso. Si affermò che il termine di pagamento doveva avvenire entro 60 giorni, salvo patto contrario tra le parti, vanificando tutti gli sforzi allora sostenuti. È necessario intervenire per agevolare il rapporto di credito tra le piccole aziende e le banche, considerando anche di determinare tempi certi per i pagamenti della grande committenza nei confronti della subfornitura.

Tra gli interventi che chiediamo il primo dovrebbe essere ovvio, ovvero che i pagamenti dell'IVA siano differiti sulle forniture al momento dell'incasso, per non aggiungere al danno la beffa. La piccola e media industria fattura al grande committente

con pagamento teorico a centocinquanta giorni, pagamento reale dai centocinquanta ai centottanta giorni, ed è costretta ad anticipare l'IVA. Ciò è già avvenuto in altri comparti e consentirebbe alle aziende un minor esborso momentaneo.

Chiediamo inoltre la deducibilità dall'IRAP degli oneri derivanti dagli interessi (perché sarebbe assurdo non permettere ciò in un momento in cui le aziende dovranno indebitarsi maggiormente) e che l'accesso al credito possa essere concesso anche dai consorzi garanzia fidi, attraverso l'erogazione di fondi straordinari da fornire a tali consorzi per agevolare l'accesso al credito, senza però che ciò avvenga in contraddizione con il credito concesso dalle banche.

Questi — riteniamo — sono gli interventi immediati di tipo straordinario, tra i quali — come è stato sostenuto da più parti — rientrano anche gli interventi di sostegno all'occupazione, quindi l'estensione della durata della cassa integrazione ordinaria da 12 a 24 mesi e da 24 mesi a 36, l'estensione della cassa integrazione ordinaria ad imprese ed artigiani dei servizi con fatturato per FIAT, la possibilità di distacchi anche durante la cassa integrazione ordinaria, il rifinanziamento dei contratti di solidarietà e l'estensione dell'indennità di mobilità ai lavoratori delle imprese industriali fino a quindici addetti e delle imprese artigiane, dei servizi, sotto i cinquanta dipendenti.

Alcune di queste misure possono provenire dalla regione, anche attraverso il finanziamento concesso alle regioni (uno dei veicoli che può agevolare queste aree oggi fortemente provate).

La regione Piemonte ha preparato un progetto, il progetto Piemonte, con la collaborazione del Governo attraverso il Ministero del lavoro; ci auguriamo vi sia, in tempi rapidi, la possibilità di concreti interventi. Non vogliamo essere pessimisti, la nostra natura di imprenditori non lo consente; pertanto, vogliamo guardare con ottimismo al futuro, ma crediamo che tale disposizione di spirito debba, in qualche modo, essere premiata con risposte positive ai quesiti posti. Se ciò avverrà, il

sistema economico, a nostro avviso, sarà in grado di superare la crisi; in passato, soprattutto attraverso il sistema delle piccole e medie imprese, il paese - come credo sia riconosciuto da tutti - ha saputo assorbire gli esuberanti verificatisi nelle grandi aziende tramite le innovazioni, la creazione di nuovi servizi e la crescita, anche dimensionale, delle piccole imprese, le uniche che possano crescere. Non si dimentichi, infatti, che quando si parla di crescita, ci si deve riferire solo a chi è « piccolo » in quanto, nel nostro paese, chi è « grande » non può crescere. Quindi, se vi saranno risposte positive, il sistema economico torinese - ma, direi, quello piemontese e, anzi, nazionale - sarà in grado di assorbire anche una posizione della grande industria automobilistica italiana non più di primo piano.

È apparsa la notizia che FIAT non sarebbe più fortemente preoccupata delle quote di mercato che, purtroppo, inevitabilmente perde; piuttosto, sarebbe attenta a quote di mercato selezionate e *d'élite*. Emerge l'importanza di un sistema produttivo in grado di dare una risposta equilibrata all'offerta e alla domanda di mercato, nella prospettiva, comunque, che il paese rimanga in grado di avere un'industria automobilistica. A tale proposito, speriamo molto nel piano della FIAT, ma dobbiamo osservare come, finora, quanto annunciato, al riguardo, dall'industria torinese ci lasci, come sistema imprese, molto perplessi; lascia in una sorta di incertezza, inoltre, anche le forze sindacali e, in definitiva, un po' tutti. Dobbiamo chiarire che si è trattato di una crisi annunciata da tempo; tuttavia, tutte le crisi, anche se annunciate, creano, quando poi avvengono, un po' di sconquasso.

Devo, purtroppo, osservare che la grande industria automobilistica ci ha deluso in quanto non ha saputo prevedere in tempo gli avvenimenti. Potrei concludere con una nota di ottimismo, dicendo che la crisi sarà sicuramente superabile con un concorso di tutte le forze del paese e con l'intervento, comunque, del Governo e de-

gli enti locali. Si tratta, infatti, di un'ulteriore scommessa postasi, per noi, all'inizio del terzo millennio.

PRESIDENTE. Passiamo alle domande dei colleghi.

GIORGIO BENVENUTO. Ho avuto modo di leggere le proposte da voi discusse con i parlamentari piemontesi il 31 maggio; pur non potendo essere presente a causa della contemporanea riunione dell'assemblea di Banca d'Italia, mi risulta che, in quella sede, avete già posto una serie di questioni.

Circa la legge sulle subforniture, provvedimento della passata legislatura dall'iter tormentato - ricordo, a tale proposito, che, addirittura, venne rinviata alle Camere dal Presidente della Repubblica - vorremmo avere, in questa fase, qualche dato sulle difficoltà che ne sono scaturite per le piccole e medie imprese, specie in conseguenza della modifica apportata. Chiederei anche se la legge si sia potuta applicare prescindendo dalla norma aggiunta.

Un'altra questione verte sugli aspetti di carattere fiscale da voi esposti; alcune questioni sono state sollevate in occasione della discussione sul disegno di legge di delega per la riforma fiscale. Una serie di questioni, tuttora presenti nel dibattito in corso al Senato, sarà nuovamente all'attenzione di questo ramo del Parlamento quando il provvedimento vi tornerà in lettura. In particolare, prescindendo dalla delega ed essendo in arrivo, alla Camera, un provvedimento fiscale *omnibus*, chiederei, in ordine alla questione postasi circa l'attuale previsione del tetto per la compensazione, se ci si attenda o no un beneficio per il sistema delle piccole imprese.

Infine, a prescindere dalle altre osservazioni formulate, ritenete opportuno che le regioni, in base all'autonomia di cui dispongono, adottino, stabilita una soglia, provvedimenti a favore delle piccole imprese? In alcune regioni, ad esempio nel Lazio, ciò è stato compiuto; voi, vi siete attivati nelle regioni dove il problema è particolarmente diffuso, oppure no?

Mi auguro che il Governo decida rapidamente come intervenire per quanto ri-

guarda l'industria dell'automobile; se si continua a parlare di incentivi senza adottarli, si sortisce l'unico effetto di bloccare ulteriormente il mercato. Se ho ben capito, siete contrari a qualsiasi forma di incentivazione, anche per quanto riguarda gli aspetti legati ad una riforma di carattere strutturale circa l'imposta provinciale di trascrizione. Tale riforma, invero, potrebbe avere un fondamento, consentendo al mercato dell'usato di avere maggiore snellezza e flessibilità; quindi, desidererei sapere se le riserve e le preoccupazioni sollevate riguardino anche tale profilo.

Inoltre, il ministro Maroni, nel confronto avuto con le organizzazioni sindacali - ignoro se anche in quello con le imprese - ha parlato di possibili interventi per favorire l'introduzione di ammortizzatori di carattere sociale anche per le imprese ora non contemplate; a tale proposito, siete stati sentiti? E, considerato l'argomento, avete proposte specifiche al riguardo?

GIANFRANCO MORGANDO. Condivido i due assunti di fondo alla base del ragionamento del dottor Rodda; infatti, è vero che abbiamo interesse ad avere un'industria nazionale dell'automobile, vale a dire ad essere produttori e non soltanto assemblatori; analogamente, è vero che abbiamo, altresì, interesse a sviluppare una delle caratteristiche peculiari del complesso sistema dell'*automotive* torinese. Mi riferisco alla capacità di svolgere una funzione globale e, quindi, di vendere non soltanto a FIAT.

Mi limito a formulare una domanda molto precisa; ero rimasto molto colpito, nell'incontro fatto da voi, da una battuta - l'espressione: aiutateci a vendere meglio a Peugeot! - che icasticamente riassumeva l'opinione di molti dei vostri associati, palesando anche lo spirito di ribellione nei confronti degli effetti negativi della grande industria. Mi ha colpito l'icasticità della battuta, ma la domanda che voglio rivolgere è la seguente. Sono convinto che uno degli elementi fondamentali su cui dobbiamo lavorare sia il rafforzamento della capacità del sistema della piccola e media impresa torinese di essere

sempre meno dipendente dall'industria motrice locale. Speriamo, naturalmente, che quest'ultima continui ad esserci e dobbiamo, su un altro fronte, lavorare perché continui ad esserci, ovviamente. Chiederei, a tale proposito, quali siano gli interventi principali che suggerireste, vale a dire le iniziative per fare in modo che il sistema rafforzi la sua capacità di autonomia. Ne abbiamo discusso molte volte e molto abbiamo ragionato negli anni passati sul cosiddetto distretto torinese dell'automobile. Poi, l'attenzione per tale aspetto si è persa nel tempo, ma mi piacerebbe capire se l'argomento possa costituire ancora un tema da riprendere, anche nella prospettiva particolare delle caratteristiche dei vostri associati.

MASSIMO POLLEDRI. Anzitutto, desidero manifestarvi il mio apprezzamento per la partecipazione all'audizione che non riguarda solo la città di Torino. A Piacenza, per esempio, facciamo freni che, fortunatamente esportiamo: produciamo, pertanto, non solo per FIAT e questo patrimonio aziendale non è solo FIAT. Piuttosto, è un patrimonio, come lei giustamente ricordava, di conoscenze e di capacità che ne rendono possibile l'esportazione.

La prima domanda si riferisce a quanto da lei affermato per cui ci sentiamo in qualche modo, per così dire, come i parenti poveri, tuttavia siamo ascoltati e non credo che la Commissione abbia intenzione di sottovalutare quanto ascoltato, anzi ritengo che il Presidente abbia accolto le richieste avanzate con solerzia.

È vero che siete in una posizione di difficoltà. La FIAT ha avuto una storia molto più tutelata, sia dal punto di vista politico, sia dal punto di vista sindacale, me voi attualmente avete sicuramente meno protezione. Rimango quindi stupito dalle affermazioni del collega Benvenuto, il quale sembra essere nato oggi (lo dico anche senza volermi sottrarre ad un intento polemico): gli incentivi per l'auto sono già stati fatti in passato e ci sono costati abbondantemente.

Anche se questa è la mia prima legislatura, ricordo a memoria la grande bat-

taglia svoltasi a proposito della legge sulla subfornitura, la quale fu aversata proprio da coloro i quali hanno forse più protezione di voi. Quindi, in risposta all'onorevole Benvenuto e alle sue affermazioni, gli consiglio di andarsi a leggere i verbali delle battaglie che si sono svolte in Commissione. Alcune modifiche che sono state poste non sono casuali.

SERGIO GAMBINI. Il Polo le aveva proposte!

MASSIMO POLLEDRI. Di sicuro non la Lega, questo te lo posso garantire.

Forse sarà opportuno, magari anche sulla stessa legge sulla subfornitura, fornire qualche indicazione in più e mi scuso ancora con lei, signor presidente, per il mio tono polemico - sa bene che non sono mai tale - però ritengo che ciò vada fatto.

Affermate che dovrete continuare - continuerete - a produrre auto: francamente non so se ciò sarà per il sistema paese opportuno o possibile. Mi chiedo inoltre chi le dovrà produrre. Sarà sempre necessario che ciò avvenga in qualche modo da parte della famiglia Agnelli? Non lo so. Per esempio, può darsi che - si tratta di una considerazione riferita al passato - se non ci fosse stata una tale, ferma volontà di difendere l'Alfa Romeo, con un caro costo per la comunità, ma fosse stata magari data ai giapponesi... Perché non dovremmo scegliere chi debba venire ad investire in Italia? Perché il ruolo della politica non può consistere anche nell'agevolare quel costruttore che magari manifesti qualche buona idea, migliore di altre, ponendo comunque dei paletti (per cui, per esempio, abbia una fornitura, mantenga determinati livelli di occupazione e via dicendo)?

Ritengo che ciò non significhi svendere il patrimonio nazionale. La globalizzazione è un processo che non possiamo bloccare e che deve essere gestito: la politica, quindi, potrebbe gestirla.

Per quanto riguarda eventuali domande, non ne ho alcuna in particolare perché ritengo la vostra relazione più che esaustiva ma ascolterò con interesse le vostre considerazioni.

ALBERTO NIGRA. Premetto che quando l'onorevole Benvenuto - non per difenderlo, perché si difende benissimo da solo - parlava di incentivi, non si riferiva, ovviamente, all'esperienza positiva per le casse dello Stato degli incentivi del passato, quanto piuttosto ai continui annunci di nuovi incentivi, i quali contribuiscono - ma non sono certo la causa - al rallentamento delle vendite di auto in questo periodo che, come è emerso anche dall'audizione in corso, è già di per sé ricco di difficoltà.

Noi abbiamo appurato che - peraltro lo sapevamo già grazie all'indagine conoscitiva condotta dalle Commissioni -, nel nostro paese, quando parliamo di industria dell'auto, parliamo di due grandi soggetti: FIAT auto e l'indotto.

Come anche i vostri dati testimoniano, quest'ultimo secondo settore - quello cioè dell'indotto - è andato progressivamente evolvendosi nel corso degli ultimi anni, rafforzando la propria autonomia, per cui oggi è possibile che sia non solo produttore per altre case automobilistiche straniere, ma anche soggetto - secondo la ripartizione che il presidente Rodda prima ricordava - assemblatore e costruttore (quindi anche innovatore di prodotto, un aspetto che in molti casi rappresenta un fattore di successo).

Tutti noi, quindi, siamo interessati a capire - se ci riusciremo - attraverso l'attuale indagine conoscitiva e poi attraverso la discussione sui documenti che la Commissione produrrà - quali possano essere le misure in grado di favorire il mantenimento del settore industriale dell'auto nel nostro paese, del quale noi tutti riteniamo vi sia estremo bisogno. Nel caso specifico dell'indotto ovviamente - così come da voi prima ricordato - vi è un problema in più, cioè quello della piccola dimensione che spesso molte imprese hanno.

Questo fatto non è solo tipico del settore dell'auto ma anche del sistema industriale del nostro paese. È in realtà evidente che - mi pare che lo si possa ormai affermare con estrema chiarezza -, contrariamente a quanto si andava dicendo qualche anno fa, piccolo non è bello, è debole! Occorrono quindi misure

atte a favorire una crescita dei piccoli soggetti. Ora, non so bene se nel caso dei grandi soggetti, essi non siano più in grado di crescere o meno (probabilmente è vera la prima ipotesi perché forse hanno già raggiunto i livelli massimi di crescita e di conseguenza non possono che decrescere o, al massimo ottenere i livelli di oggi), però è senz'altro vero che si possono far crescere i piccoli.

Per questo, sono interessato a conoscere da voi (anche sulla scia delle domande sollevate dai colleghi che mi hanno preceduto), quali siano le misure che ritenete possibili per favorire tale crescita dei piccoli soggetti. Più specificamente, proprio perché, in questo caso, stiamo parlando di un comparto industriale molto importante, quali conclusioni avete tratto - se ciò è avvenuto - dall'esperienza dei distretti? Si tratta di uno strumento in grado di favorire tale crescita nell'ambito del processo descritto? Mi riferisco non solo alla crescita delle singole imprese, che è un processo da favorire e mettere in atto attraverso un insieme di misure, ma anche alla possibilità di creare più rapidamente quelle condizioni perché questo settore mantenga quella caratteristica di costruttore e non solo di assemblatore che è *conditio sine qua non* perché lo si possa mantenere nel nostro paese. Altrimenti, è evidente che, se la dimensione diventa quella dell'assemblamento, la competizione internazionale che rischiamo di subire - e che già oggi è ferocissima - non potrà che aumentare in futuro.

Vi sono infatti paesi nei quali è possibile assemblare a costi inferiori e che - purtroppo per noi, ma non per loro - stanno crescendo qualitativamente e molto velocemente, spesso anche grazie al fatto che in essi lavorano imprese provenienti da realtà europee (più evolute e via dicendo), come nel caso di alcune imprese italiane che hanno trasferito all'estero le proprie produzioni.

Mi interessa quindi capire quali potrebbero essere questi strumenti, se l'esperienza dei distretti possa essere in qualche modo confermata e, nel caso, quali siano i miglioramenti da apportare.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega Nigra per la sua esposizione e do ora la parola al dottor Rodda per svolgere il suo intervento di replica in merito ai quesiti posti.

SERGIO RODDA, *Presidente dell'API Torino*. Sulle prime tre domande, sollevate dall'onorevole Benvenuto - che si è ora assentato - risponderà la dottoressa Vana.

Per quanto mi riguarda, vorrei invece dedicarmi ai quesiti posti rispettivamente dai deputati Morgando, Nigra e Polledri.

Innanzitutto, una delle domande - cosa che ci ha favorevolmente sorpreso - venute dalle nostre aziende, si riferiva alla concessione di aiuti per l'internazionalizzazione: questo significa grande maturità da parte delle imprese. Quegli imprenditori cioè che non hanno potuto fare ciò in una prima fase, oggi si rendono conto che questa è la via maestra per uscire da una crisi: vi è quindi una forte richiesta di internazionalizzazione.

Come bisogna aiutare le aziende in tale processo? Gli strumenti possono consistere nel favorire fortemente l'aggregazione in consorzi, nell'approntare strumenti che in qualche modo aiutino - accompagnino proprio - le imprese al di fuori del nostro territorio nazionale.

Però, mi pare proprio che quando si chiedeva «aiutateci a vendere alla Peugeot», si intendeva dire «aiutateci ad uscire dai nostri confini». Pensate alla realtà di un'impresa, magari fortemente specializzata in un componente automobilistico: come può pensare, da sola, di prendere la valigetta e girare i mercati internazionali, quando fuori dal suo ambiente crolla?

Questa è la realtà con la quale dobbiamo confrontarci, che l'onorevole Nigra ha messo in evidenza quando ha parlato di aziende piccole e deboli. Bisognerebbe chiedersi cosa fare per risolvere questo problema; in altri termini, cosa occorrerebbe fare per aiutare le imprese a crescere dal punto di vista dimensionale. Non voglio aprire in questa sede una polemica sulle riforme del mercato del lavoro (che è solo uno dei tanti problemi), ma ciò di

cui soffrono tutte le piccole imprese è la sottocapitalizzazione. A mio avviso, occorre aiutare le imprese attraverso forme di prestiti partecipativi; in altri termini, occorre concedere non solo il credito a breve (sul quale poi l'azienda si trova in difficoltà, perché a breve non può fare affidamento), ma anche dare opportunità di finanziamento a medio e lungo termine, sulla base di programmi. Soprattutto, occorre un rafforzamento patrimoniale dell'impresa, attraverso un sistema quale può essere, ad esempio, quello dei prestiti partecipativi.

Certamente, vi sono anche altre aree colpite dalla crisi oltre a quella piemontese: penso, ad esempio, a quella emiliana, perché sono colpiti tutti coloro che operano nel settore automobilistico. Quando sottolineo l'importanza che rimanga in Italia il costruttore automobilistico, è perché è proprio questo elemento che sprona alla ricerca - perché c'è un dialogo con gli uffici di progettazione e con gli uffici sperimentazione - ed è ciò che spinge l'impresa, anche piccola, a innescare processi innovativi, a volte anche di grande intuizione; diversamente, se mandano un disegno costruttivo dalla Germania o dagli Stati Uniti, l'impresa non deve far altro che eseguirlo.

Credo che oggi abbiamo tutti una grande responsabilità politica, quando affermiamo che non abbiamo consentito ad altre industrie automobilistiche di insediarsi in Italia. Ripeto, credo che abbiamo avuto tutti una grande responsabilità politica nel momento in cui abbiamo difeso la nostra grande industria nazionale, la quale si è accaparrata le uniche due concorrenti, appiattendoli tutti i marchi senza valorizzarli. Morale: oggi ci troviamo in una situazione in cui, se l'unico costruttore italiano entra in crisi, ne risente l'intero settore economico legato a tale costruttore.

Guardando al futuro, credo che noi imprenditori non siamo preoccupati se l'assetto societario della FIAT prevede la presenza della General Motors piuttosto che della Ford o di altre case automobilistiche. Infatti, noi dovremmo batterci - e

spero che ciò accada - affinché rimanga una forte identità italiana dell'industria automobilistica: questo è l'importante. Gli assetti societari possono essere in mano a chiunque, perché potrebbero anche crearsi rapporti che consentano una maggiore competitività all'industria nazionale; tuttavia, noi vogliamo che rimanga un'industria con una forte identità nazionale. Altre case automobilistiche europee ed extraeuropee, ad esempio, attraverso l'acquisizione di importanti case automobilistiche mondiali, hanno mantenuto una completa identità. Ma questa è intelligenza imprenditoriale, perché se la FIAT avesse lasciato una propria identità alla Lancia e all'Alfa, oggi avremmo tre industrie automobilistiche italiane, magari sotto lo stesso assetto societario, perché ciò non è rilevante; è rilevante, invece, il fatto che avremmo tre aziende, con una forte identità, capaci di progettare e costruire automobili. Quindi, ciò per il quale dovremo batterci è che l'identità di questo gruppo rimanga italiana; poi, il pacchetto azionario può essere in mano a chiunque.

A mio avviso, la strada da seguire è l'internazionalizzazione. Bisogna aiutare le imprese a crescere, e per farlo bisogna comunque offrire loro opportunità finanziarie, perché laddove non c'è finanza, non c'è sviluppo. Il piccolo imprenditore, infatti, oggi non è in grado di effettuare investimenti, perché non ha accumulato in passato ricchezze da investire: forse questo era possibile trenta o quarant'anni fa, ma oggi non è più così, assolutamente. Quindi, occorre aiutare le imprese a capitalizzarsi ed a crescere, ma non attraverso la concessione di prestiti a breve termine, con la presenza di un socio azionista più o meno occulto, rappresentato dalla banca, che percepisce trimestralmente gli interessi indipendentemente dall'andamento dell'azienda.

Queste sono le strade a mio avviso percorribili. Per quanto riguarda, invece, un aspetto di questa grande battaglia che, probabilmente, abbiamo perso, se lo consente, signor presidente, lascerei rispondere la dottoressa Ida Vana.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Rodda per le considerazioni svolte e do la parola alla dottoressa Vana perché risponda ai quesiti posti dall'onorevole Benvenuto.

IDA VANA, Consigliere API Torino. La ringrazio, signor presidente. Vorrei fare due precisazioni. La prima attiene alla questione degli ammortizzatori sociali, sui quali il ministro Maroni ha annunciato il suo interesse ed il suo intervento. La Confapi ha chiesto un incontro con il ministro e siamo in attesa di conoscere la data; saremo comunque grati se i parlamentari presenti potessero, in qualche modo, aiutarci a sollecitare questo incontro, soprattutto in un momento in cui su altri tavoli vengono discussi provvedimenti attinenti al mercato del lavoro.

Per quanto riguarda la legge sulla subfornitura, invece, prendo atto della disponibilità annunciata in questa sede per chiederne una revisione, o quanto meno, una verifica, perché a distanza di quattro anni possiamo dichiarare il completo fallimento di questa legge, che aveva comunque impegnato sia numerose associazioni imprenditoriali (la Confapi *in primis*), sia molte forze parlamentari che ci avevano sostenuto in questa battaglia. D'altra parte, forse l'errore è stato quello di interpretare tale legge come un provvedimento contro il mercato anziché a favore, anche se era comunque evidente la necessità di un intervento, dal momento che i ritardi nei pagamenti erano presenti anni fa e permangono tuttora. Non solo: questa crisi generalizzata, che si manifesta a livello mondiale e che investe sia il settore auto, sia l'indotto, sta provocando effetti deleteri sui bilanci delle nostre aziende, determinando sovraesposizioni bancarie non indifferenti. La nostra sollecitazione a rivedere questa legge nasce dal fatto che l'anello debole della catena è sicuramente la parte finale del contratto di subfornitura, la quale molto spesso non ha nessun tipo di riconoscimento del credito rispetto al committente iniziale. Quindi, in realtà, la nostra battaglia attuale vuole richiamare l'attenzione sul rapporto di fornitura

intercorrente non tra la grande impresa e l'anello centrale della catena, ma tra l'anello centrale e l'ultima parte del rapporto di subfornitura, che è in assoluto il rapporto commerciale più debole di tale catena. Pertanto, la Confapi dichiara la sua disponibilità ad elaborare ed a riproporre osservazioni, e vi saremmo grati se vi sarà effettivamente la volontà e la voglia di vedere come è possibile cambiare una legge oggi non utilizzata.

Per quanto riguarda il provvedimento fiscale *omnibus* ed il tetto per la compensazione, ben venga qualsiasi tipo di intervento, ma il problema è rappresentato dai tempi. Noi abbiamo un problema immediato rappresentato dalle aziende esposte finanziariamente, perché hanno ritardi medi sulla data di incasso intorno ai 60-90 giorni, e presentano un'esposizione finanziaria dovuta ai tributi che devono versare mensilmente. Quindi, l'intervento che chiedevamo a sostegno di questa misura - che abbiamo collocato nell'area temporanea, indicando un periodo tra i 18 ed i 24 mesi - era quello di salvaguardare la liquidità dell'azienda. Ciò anche perché, come accennava il presidente Rodda, esiste un altro problema, di massima allerta, vale a dire ciò che gli istituti bancari stanno facendo nei confronti delle nostre imprese per quanto riguarda gli affidamenti. Non abbiamo ancora segnali di chiusura dei rapporti bancari, ma abbiamo uno stato di massima tensione e attenzione, comunicato all'associazione, ed è in corso un monitoraggio dei rapporti bancari delle nostre imprese associate.

Per quanto riguarda gli interventi legati alle soglie, cui faceva riferimento l'onorevole Benvenuto, possiamo sicuramente vedere ciò che la regione Lazio compie a supporto delle aziende esistenti, tenendo presente che bisogna calare gli interventi sulla realtà industriale della regione. La nostra associazione FederLazio è presente nel territorio, ma sappiamo che la tipologia e le dimensioni delle imprese sono fortemente diverse rispetto a quelle delle imprese esistenti in Piemonte.

Siamo disponibili a verificare se l'intervento sia parimenti proponibile presso

la regione Piemonte, identificando dimensioni e soglie che prendono atto della diversa realtà industriale.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti, e dichiaro conclusa l'audizione.

Sospendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,25, è ripresa alle 17,30.

Audizione dei rappresentanti di FISMIC.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti del sindacato FISMIC nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile. Sono presenti Roberto Di Maulo, segretario generale, e Salvatore Vasta, segretario nazionale del settore auto. Do ora la parola al segretario generale.

ROBERTO DI MAULO, Segretario generale della FISMIC. Ringrazio il presidente ed i parlamentari presenti.

Crediamo che la situazione della FIAT, ed in particolare del suo settore auto, sia indubbiamente grave e preoccupante. Non farò una lunga disquisizione, ma riporto solamente due cifre all'ordine del giorno: la caduta del mercato, che a giugno ha raggiunto il suo nuovo record pari al 17,2 per cento, e la perdita accumulata nel primo trimestre da FIAT auto, che anche l'amministratore delegato Boschetti ha rappresentato, pari a 430 milioni di euro.

Consapevoli di ciò, dobbiamo sottolineare alcuni provvedimenti presi dall'azienda. Uno è rappresentato dal ricambio del gruppo dirigente, che indubbiamente ha dato un segnale non neutro rispetto al modo di affrontare la grave situazione. L'altro segnale positivo è l'accordo con le banche, in quanto assicura una credibilità al piano industriale, poggiante non solo su una situazione debitoria preoccupante, ma anche su una serie di azioni di intervento sul debito.

Ci preoccupava prima, ed ancora oggi, che si intraprendesse una politica di vendita dei « gioielli di famiglia » per sanare il

bilancio di FIAT Auto; fortunatamente la decisione non ha trovato applicazione e gli interventi predisposti appaiono positivi. Le azioni, infatti, sono state di carattere finanziario, come hanno dimostrato la recente vendita del 34 per cento del pacchetto azionario della Ferrari a Mediobanca e alla Commerzbank, la vendita dei crediti di FIAT auto, attraverso la controllata Fidis, al sistema bancario, l'altra annunciata vendita della società Iveco e l'operazione di Italenergia; tali provvedimenti, presi per sanare il buco di bilancio, sono stati di carattere finanziario e non industriale, il che lascia presupporre l'esistenza di un'attenzione del management e dell'azionariato di FIAT a non smembrare ciò che noi consideriamo un importantissimo patrimonio per il paese, di cui fanno parte la Texid e la COMAU, dove risiedono gran parte delle tecnologie dell'auto.

Questi provvedimenti di carattere finanziario stanno rendendo più credibile ancora il piano industriale presentatoci da FIAT auto. In sede di avvio del confronto sugli esuberi annunciati da FIAT il 15 maggio, abbiamo richiesto, insieme alle altre organizzazioni sindacali, che, prima di discutere degli esuberi, si discutesse del piano industriale. Quest'ultimo ci è stato illustrato; è stato illustrato, inoltre, anche allo spettabile Parlamento della Repubblica dall'ingegnere Boschetti e, per tale motivo, tralascio di riprenderne i contenuti in questa sede. In estrema sintesi, consideriamo il piano credibile ed efficace per permettere alla FIAT auto di sopravvivere come marchio nazionale. Infatti, dichiarando di investire 2,4 miliardi di euro l'anno (di cui oltre la metà in innovazione di prodotto) e di immettere sul mercato venti nuovi prodotti nel giro dei prossimi quattro anni, l'azienda dimostra che cerca di reagire alle difficoltà.

Inoltre, vorrei sottolineare che il piano ci sembra credibile perché individua nel settore della commercializzazione uno dei gangli maggiori che hanno portato la FIAT ad avere il deficit ed il *gap* di mercato attualmente registrati. Infatti, la circostanza che il piano industriale, in larga parte, si soffermi e si concentri sul sistema

di commercializzazione rappresenta, a nostro avviso, un elemento più importante di tutti gli altri. In realtà, non si tratta soltanto di un sistema che rimette in gioco il commerciante all'angolo della strada; si tende, piuttosto, a rivoluzionare il modo stesso di organizzare il lavoro in azienda tant'è vero che FIAT - altro segnale interessante e, a nostro avviso, positivo - prevede, nonostante gli esuberi annunciati, di assumere e destinare duecento persone alla vendita (soprattutto, e da subito, la vendita delle « flotte » ai grandi clienti) e circa duecento ingegneri, per tutti gli anni di piano, alla ricostruzione del sistema rete dell'azienda, sistema ormai sviluppato nel suo modo di produrre.

In negativo, permangono aspetti che riguardano il rapporto tra sindacato e azienda; infatti, una volta esaminati gli esuberi e concluso l'accordo sindacale, nei prossimi mesi e nei prossimi anni - ma soprattutto nei prossimi mesi, atteso che attraversiamo una situazione straordinaria - vi sarà bisogno, a nostro avviso, di un rafforzamento delle relazioni industriali tale che permetta al sindacato di cogestire, con grande rapidità, attenzione e velocità, anche il sistema di dismissioni posto in essere dall'azienda. Ciò abbiamo chiesto al tavolo sindacale e ciò rappresentiamo in questa sede parlamentare.

Per quanto riguarda, più in generale, la questione FIAT, osserviamo quanto segue; anzitutto, questa è la sede opportuna per dichiarare, in ordine al rapporto con il Governo, quanto abbiamo già manifestato nel 1997, quando si discuteva la politica degli incentivi per la rottamazione. Già allora, chiarimmo come, per il mercato dell'auto, nulla fosse più dannoso di una politica di annunci di provvedimenti cui non segua alcuna misura concreta. Se un provvedimento deve essere preso, ciò deve farsi con efficacia, rapidità e seguendo ad un periodo di silenzio. Se presa dopo tre o quattro mesi di annunci, la misura rischia di deprimere il mercato e, in sintesi, di sortire effetti poco produttivi. La decisione - perlomeno da quanto si apprende dai giornali - tarderebbe a causa dell'incertezza sugli strumenti da utiliz-

zare: non si saprebbe se ricorrere ad ecoincentivi o ad incentivi fiscali. Noi, al riguardo, non abbiamo una preferenza; però, chiediamo che il Governo, anche in vista, tra qualche giorno, dell'audizione del ministro, decida e quindi percorra rapidamente la via intrapresa.

Vorremmo, inoltre, segnalare una questione di carattere generale che afferisce alla qualità del prodotto FIAT. Sussiste, nel paese, una cattiva percezione della qualità di tale prodotto, percezione derivante probabilmente da vari fattori; tra i tanti, anzitutto, una cultura, una serie di luoghi comuni che, nell'immaginario collettivo, « condannano » la FIAT a produrre vetture non solo di segmento medio-basso ma anche scadenti. In realtà, le cose non stanno così; basterebbe, in tale senso, ripercorrere la storia di *brand* importanti come l'Alfa Romeo e la Ferrari. Si tratta, mi pare, di case di proprietà della FIAT, si tratta, vale a dire, di prodotti FIAT. Tralasciamo pure la Ferrari, che potrebbe essere un segmento di nicchia importante, ma sempre dalla FIAT è prodotta; l'Alfa Romeo, tuttavia, nel 1997 è stata salvata da morte sicura perché, se fosse andata in mano agli americani, sarebbe stato chiuso lo stabilimento di Pomigliano, con conseguenze sociali inimmaginabili. Inoltre, si sarebbe prodotta, ad Arese, la « vetturina » Ford Fiesta; tali, infatti, erano i piani industriali allora presentati dalla Ford all'IRI e, tramite tale ente, al Governo italiano. Si tratta, invero, di piani ormai iperconosciuti in quanto storicizzati; la FIAT, però, acquisì il marchio Alfa Romeo e, oggi, tale *brand* ha maggior vigore rispetto al 1997, ha un futuro ed offre prodotti invidiati da tutto il mondo.

Dunque, bisognerebbe immaginare una politica che tenda a valorizzare il *brand* automobilistico con quanto di innovazione tecnologica si contiene al suo interno. Ricordo che produrre automobili, oggi, implica talmente tante innovazioni tecnologiche da trascinare molte positive conseguenze, specie sul « sapere », e non solo per la città di Torino ma per l'intero paese; da tale punto di vista, dovrebbe essere possibile poter portare nel dibattito

in corso l'argomento di una politica tesa a valorizzare il marchio nazionale, eventualmente anche ipotizzando l'introduzione di una sorta di marchio DOC per l'automobile. O dobbiamo perseverare in luoghi comuni che tendono a ghettonizzare l'immagine della FIAT, quasi il marchio producesse ancora le « Cinquecento » di quando eravamo tutti quanti ragazzi? Osservo che le ricadute di interventi effettuabili su tale versante sono importantissimi; penso, ad esempio, alla ricerca sui nuovi materiali ed all'innovazione di prodotto, al rapporto con l'università e a quant'altro. Utilmente su tali fronti, potrebbero sperimentarsi, inoltre, piuttosto che incentivi, interventi strutturali dello Stato tesi a valorizzare il rapporto tra ricerca, università e industria nazionale. Ciò costituirebbe, a mio avviso, un aspetto da sempre poco discusso che meriterebbe, invece, di essere posto all'ordine del giorno.

Concludo, osservando che il nostro compito di sindacato sarà relativamente semplice nei prossimi giorni; dovremo seguire - e lo faremo nel migliore dei modi - la procedura prevista dalla legge per gli esuberanti. Il nostro compito sarà ben svolto se faremo presto un accordo che tuteli anzitutto quanti sono stati destinati, dal piano, ad un percorso di mobilità finalizzato al raggiungimento della pensione e che tuteli, inoltre, tutti i restanti lavoratori della FIAT. In tale senso ci adopereremo con gli strumenti già disponibili; non chiediamo, infatti, strumenti aggiuntivi, né dal punto di vista del mercato del lavoro né con riferimento ad ammortizzatori sociali straordinari. Riteniamo che le previsioni recate oggi dalla legge siano in grado di consentire di affrontare e concludere positivamente la vertenza sindacale. Grazie per l'attenzione prestata.

PRESIDENTE. Ringrazio il segretario generale della FISMIC per la sua esposizione. Prima dell'apertura del dibattito, vorrei semplicemente osservare che l'indagine conoscitiva deliberata dalla X commissione della Camera dei deputati e dalla 10^o del Senato, non è stata avviata per « annunciare », ma per « capire ». Abbiamo

molto motivi per capire, in quanto non si tratta di un settore vissuto nel disinteresse della finanza pubblica, come tutti ben sanno e come, pur senza voler affondare più del necessario, ho cercato di spiegare. Ben sapete che il paese si è impegnato e si sta impegnando molto; i numeri sono a disposizione, ne daremo conto anche nel documento conclusivo.

Sulla qualità del prodotto, vorrei sottolineare che non abbiamo alcun intento negativo ma, purtroppo, sono i dati che mese per mese affluiscono a dare conto di una preoccupazione generale (si è appena conclusa l'audizione della Confapi la quale ci ha confermato quanto nei giorni scorsi è stato reso noto): il settore ha perso il 17,21 per cento.

Nell'ambito di tale perdita vi è una caduta del 30,53 delle immatricolazioni FIAT e, nei sei mesi del 2002, siamo, complessivamente, ad un 20,74.

Ora, non so se tutto ciò sia la conseguenza di un giudizio di qualità - non compete a me interpretare il gusto dei consumatori - ma non possiamo neanche prendercela con costoro se i prodotti che offriamo loro non incontrano favore (così come appare, in tutta ovvietà, dall'analisi dei dati che, purtroppo, siamo costretti a snocciolare giorno dopo giorno).

GIANFRANCO MORGANDO. Sono d'accordo con molte delle considerazioni svolte, in particolare con quelle che attengono alla necessità di far crescere la capacità di integrazione tra il sistema produttivo dell'automobile e il mondo della ricerca, dell'università e via dicendo.

Desidero però porre tre domande puntuali. Innanzitutto - il segretario generale Di Maulo lo ha già accennato - vorrei chiedervi aiuto per fare il punto sullo stato della trattativa sindacale, quella prevista dalle norme vigenti in materia di ottenimento della mobilità (tempistica e via dicendo). Si tratta, per lo più, di un aiuto di puntualizzazione che vi domando.

In secondo luogo, mi chiedo se, nell'ambito dei rapporti tra il sindacato e l'azienda, siano emersi elementi che vanno magari al di là del ruolo formale degli

incontri avvenuti in questa fase e finalizzati alla stipula di un accordo sul piano della mobilità. In particolare, mi chiedo se - anche se dalle cronache ciò non risulterebbe, mi piacerebbe chiarire tale aspetto in questa sede con i partecipanti - si sia iniziato a ragionare su scenari un po' più vasti e, quindi, su un approfondimento delle caratteristiche, della natura e delle prospettive del piano industriale. Inoltre, all'interno di quest'ultimo, mi domando - anche se mi rendo perfettamente conto che qualche volta, nel corso delle audizioni, rischiamo di risultare « torinocentrici » - se il tema degli stabilimenti torinesi e delle loro prospettive sia emerso. Cosa potete dirci al riguardo ?

Infine, la terza domanda attiene agli ammortizzatori sociali. Mentre per quanto riguarda le imprese medio grandi il quadro normativo risulta chiaro - ed è poi il contesto in cui si muove la costruzione dell'accordo - desidererei sapere cosa pensiate del tema degli ammortizzatori sociali per le imprese per le quali la norma attuale non prevede l'applicazione (mi riferisco, sostanzialmente, al piccolissimo indotto diffuso).

SERGIO GAMBINI. Anzitutto, desidero anch'io sottolineare l'ultimo aspetto al quale ha accennato poco fa il collega Morgando, sul quale insisto per conoscere la vostra opinione.

In secondo luogo, nel corso delle precedenti audizioni abbiamo ascoltato (anche da parte di altre organizzazioni sindacali) alcune preoccupazioni in merito alla traiettoria industriale che porta e sostiene il piano industriale (presentato a parte) della direzione aziendale.

Vi sono alcuni dubbi e perplessità sull'entità, la forza e le risorse che vengono impegnate per sostenere questo punto e, a tale proposito, la mia domanda è specifica: visto che tutti ci poniamo nell'ottica di considerare il settore automobilistico come molto importante per il nostro paese e necessariamente come un settore nel quale si ritiene che debba rimanere una forte presenza da parte dell'industria, quale pensate che siano le imprese che fanno

parte di tale *core business* ? Per esempio, nel bresciano, vi è grande preoccupazione da parte sia dell'OM, sia dell'Iveco. Sono state, in questa sede, rilasciate dichiarazioni piuttosto precise dalla direzione aziendale in merito alla COMAU.

Vorremmo cercare di capire quale sia il vostro punto di vista su tale aspetto e, più specificamente, che cosa significhi mantenere in Italia un settore automobilistico che sia rivolto non solo all'assemblaggio ma anche alla costruzione dell'auto. Quali sono insomma, nell'ambito del gruppo FIAT, quelle imprese che voi considerate indispensabili per tale progetto ?

PRESIDENTE. Do ora la parola al segretario generale Roberto Di Mauro per il suo intervento di replica.

ROBERTO DI MAULO, Segretario generale FISMIC. Non per sollevare una polemica con il presidente - me ne guarderei bene, vista la sua gentilezza - ma desidero aggiungere, amabilmente, che, in realtà, il piano industriale già prevedeva - Boschetti ce lo ha raccontato e immagino, pur non essendo presente, che l'abbia raccontato anche all'augusto Parlamento della Repubblica - che in questa fase la perdita di mercato da parte di FIAT sarebbe stata maggiore rispetto a quella di altre compagnie, perché avendo individuato...

PRESIDENTE. Mi consenta - come direbbe il nostro illustre Presidente del Consiglio - ma noi abbiamo ascoltato la FIAT anche prima di Natale, proprio perché avevamo avuto la sensazione che vi fosse qualcosa che non andava. La invito allora a consultare quella relazione. Può ben capire che un presidente di Commissione, al quale vengono spiegate certe cose il 20 dicembre scorso, possa poi volerle raffrontare con quanto è accaduto cinque mesi dopo. Quindi, nuovamente, mi consenta !

ROBERTO DI MAULO, Segretario generale FISMIC. Intendevo solo dire che, avendo previsto di immettere sul mercato un minor numero di vetture su cui la FIAT guadagna meno (cioè quelle a chilometri 0

e quelle vendute all'azienda in noleggio) era naturale che l'impatto in questa fase sarebbe stato maggiore.

Per quanto mi riguarda, comunque, sono rimasto relativamente sorpreso. Posso convenire con lei sul fatto che tutto ciò attiene ancora alla scarsa percezione che il cittadino ha della qualità intrinseca del prodotto FIAT ma, di sicuro, non può essere riferito ad un peggioramento della qualità di tale prodotto: questa era l'amabile polemica!

Lo stato della trattativa è il seguente: noi abbiamo esaurito la prima fase del negoziato, quella dei 45 giorni previsti dalla legge n. 223 del 1991 nella fase della trattativa sindacale. Siamo ora all'interno del periodo di 30 giorni della ulteriore fase della procedura, in attesa di essere convocati da parte del Ministero del lavoro. Non abbiamo richiesto un incontro specifico, in quanto è automatica la trasmissione della pratica al Ministero del lavoro medesimo.

Per quanto riguarda la seconda domanda posta dall'onorevole Morgando, non abbiamo avuto alcun particolare rapporto informale in questa fase: tutto è pubblico e formale, specialmente all'interno della procedura. Tuttavia, il giudizio che, come FISMIC, diamo sul Piano industriale, laddove lo giudichiamo credibile, parte proprio dal nostro giudizio sull'intervento che l'azienda intenderà compiere sugli stabilimenti, anzitutto torinesi ma, più in generale, italiani.

L'intervento che la FIAT intende compiere - e che già adesso sta compiendo, a partire dall'investimento che in questo momento sta facendo sulla verniciatura di Mirafiori - significa in primo luogo, che l'azienda sta investendo con continuità sotto il punto di vista produttivo dell'assemblaggio, in secondo luogo - e rispondo alla domanda posta dall'onorevole Gambini -, che alcuni riscontri emersi dall'accordo con la General Motors cominciano a dare risultati. Ad esempio, la progettazione di quelle che abbiamo chiamato «piattaforme», che la FIAT già oggi sta realizzando assieme alla General Motors - che rappresenta il 60 per cento dei costi dei nuovi prodotti del-

l'automobile - dimostra bene un tema discusso in questi giorni e che anche qui è stato tanto ripreso e strumentalizzato sulla base di una recente intervista rilasciata dall'amministratore delegato e presidente della FIAT Spa. Infatti, egli ha dichiarato ieri al *Financial Times* che le azioni di partenariato con la General Motors sono già in corso proprio sull'innovazione e sulla ricerca dei momenti importanti.

Nell'ambito della discussione sul piano industriale, ci è stato confermato che, per quanto riguarda il segmento B delle vetture piccole (la nuova Opel Corsa e forse la nuova FIAT Punto), il gruppo di progettazione sta già lavorando a Torino con qualche successo; anche il gruppo di progettazione nei pressi di Göteborg, in Svezia, che riguarda la piattaforma dei marchi B ed E (in particolare i marchi Saab, Lancia ed Alfa), sta lavorando; infine, la FIAT e la General Motors stanno progettando di mettere insieme - e ciò per noi rappresenta una novità - un terzo gruppo sulle piattaforme del segmento C (la nuova famiglia della Stilo), che verrà realizzato nei prossimi mesi e che sarà una prosecuzione del loro accordo. Credo che queste iniziative e questi investimenti certifichino, in qualche modo, la volontà dell'azienda di rimanere sul mercato come entità autonoma, anche se essa sa, conoscendo la complessità degli investimenti che devono essere effettuati per restare competitivi, che occorre sviluppare al meglio l'alleanza con la General Motors. Proprio il fatto che gli effetti di queste iniziative ricadranno in gran parte negli stabilimenti piemontesi costituisce il fondamento del giudizio di credibilità che abbiamo dato sul piano industriale della FIAT auto.

Anche noi siamo preoccupati, assieme all'onorevole Morgando e a tutte le forze che hanno messo insieme il tavolo piemontese chiamato «Progetto Italia» (promosso dallo stesso Ministero del lavoro e delle politiche sociali e credo anche da altri soggetti, che vede insieme la piccola e media impresa piemontese e gli enti locali) per l'assenza di ammortizzatori sociali per le piccole e piccolissime aziende dell'indotto, e stiamo intervenendo viva-

mente. Vorrei sottolineare a tal riguardo che ormai l'indotto si è molto diversificato, per cui esiste un indotto di altissimo livello dal punto di vista tecnologico, che diventa praticamente *codesigner* dell'azienda principale e marcia ormai in parallelo con la FIAT, ma anche un indotto tradizionale sul quale esiste il rischio di un contraccolpo occupazionale assai pesante e che rappresenta il vero problema.

Qual è il *core business*? È questa la domanda che anche noi rivolgiamo alla FIAT capogruppo, perché è questo il vero problema. Siamo molto preoccupati al riguardo, perché un restringimento del perimetro industriale della FIAT senza una strategia alternativa rischia di avere gravissime conseguenze per il paese. Ecco perché, nella prima introduzione, sottolineavo con qualche soddisfazione il fatto che i primi interventi messi in campo abbiano un carattere finanziario e non siano una vendita, o peggio ancora una svendita del patrimonio industriale della FIAT. Riteniamo sicuramente che la COMAU debba essere considerata all'interno del *core business*, perché esso, in fondo, non è soltanto ciò che produce ricchezza, ma soprattutto ciò che garantisce l'intervento sulle tecnologie e la possibilità di dialogare anche con le altre case automobilistiche in questo campo. Pensiamo soltanto all'ultimo grande impianto costruito nel mondo: se non vado errato, è stato costruito dalla Ford in Sudamerica, ed è stato realizzato interamente dalla COMAU. Questi sono esempi che dovrebbero far riflettere non solo il *management* della FIAT, ma anche le organizzazioni sindacali e tutti coloro che intervengono sulla materia per dire che definire la COMAU una società irrilevante rappresenterebbe, dal nostro punto di vista, un grave errore strategico. Ecco perché sottolineiamo che riteniamo positivo l'impiego di tutti gli interventi finanziari possibili prima di vendere il patrimonio industriale che FIAT ha accumulato, soprattutto nell'area torinese.

PRESIDENTE. Ringrazio il segretario generale della FISMIC, Roberto Di Maulo, e Salvatore Vasta, segretario nazionale

auto della FISMIC, per la cortesia con la quale hanno partecipato a questo incontro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 18.05, è ripresa alle 18.10.

Audizione di rappresentanti della Confederazione unitaria di base (CUB) e di SLAI COBAS.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti della Confederazione unitaria di base (CUB) e di SLAI COBAS.

Sono presenti per la CUB Mario Carucci, Carlo Pariani, Vittorio Roncoroni e Perluigi Sostaro, e per lo SLAI COBAS Mara Malavenda, Vittorio Granillo, Gaetano Caterina, Clemente Camelio, Giorgio Frontini e Michele Romano.

Do ora la parola ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali presenti.

CARLO PARIANI, *Segretario nazionale FLM uniti e responsabile settore auto*. Signor presidente, consegno alla presidenza delle Commissioni riunite una copia del mio intervento.

La nostra opinione è che la crisi della FIAT venga da lontano e che i sintomi erano visibili già nel decennio scorso. Tale crisi, a nostro avviso, è da imputare ad errori strategici compiuti dall'azienda legati anche alle vetture progettate e prodotte, perché si tratta, evidentemente, di una crisi di prodotto, specie sui marchi FIAT e Lancia. Quindi, la FIAT si trova oggi in crisi proprio perché il suo prodotto e le vetture sul mercato sono datate e non sono apprezzate dalla clientela. Anziché investire in innovazioni di prodotto, affrontando le tematiche dell'inquinamento, e quindi delle energie alternative sull'auto, della dimensione spaziale dell'automobile presidiando i segmenti alti del mercato, la FIAT negli anni scorsi ha puntato tutto sull'abbattimento dei costi, affidando a terzi parti sempre maggiori del processo

produttivo, spostando la produzione nei paesi in cui il lavoro costa poco e mirando alla ricerca di quote aggiuntive di mercato nei paesi di prima motorizzazione. Il baricentro si è perciò spostato e frammentato e con esso i saperi e le competenze.

A nostro avviso, si è rivelata sbagliata la scelta di puntare all'espansione in Sudamerica, attraverso auto (la Duna e la Palio) da vendere successivamente in Europa. In altri termini, lo schema della FIAT è stato quello di produrre auto a basso costo ed innovazione in Brasile o Argentina e vendere queste auto anche in Europa, proprio perché prodotte a costi inferiori. Tale scelta si è rivelata sbagliata: invece di confrontarsi con la Volkswagen o la BMW, ha fatto questa scelta che alla lunga è stata negativa. Sono state perse, perciò, quote intere di mercato in Europa nel segmento delle vetture medie (la Bravo, la Brava, la Marea e la stessa Stilo), il segmento che conta: la FIAT, infatti, ha prodotto in questi anni una serie di vetture che non hanno fatto grandi cose sul piano dell'innovazione e sono state anche vetture sbagliate.

Infine, è stata stravolta la struttura produttiva attraverso terziarizzazioni ed esternalizzazioni. La FIAT, dopo aver preteso ed ottenuto il monopolio dell'automobile in Italia, non è stata in grado di gestire e valorizzare né in marchi, né le qualità dei dipendenti acquisiti. Esempio emblematico è l'Alfa Romeo, acquisita per eliminare un potenziale concorrente ed usata esclusivamente per le capacità produttive degli stabilimenti. L'Alfa è stata massacrata dal punto di vista occupazionale ed omologata alla FIAT, provocandone un lento declino e disperdendo un patrimonio di conoscenze, di ricerca e di progettazione.

Nel 1987, quando la FIAT acquisì l'Alfa, si affermò che per i tre marchi presenti nel suo paniere (FIAT, Alfa e Lancia), l'Alfa sarebbe stata caratterizzata come macchina sportiva, la FIAT come popolare ed economica, e la Lancia come macchina di lusso. La FIAT in dieci anni non è stata capace di sviluppare alcunché; addirittura, il marchio Alfa è stato anche svuotato dei

suoi contenuti di auto sportiva, solo ora ne tentano un rilancio. È stato necessario l'intervento di GM per spingere la FIAT sulla necessità di rilanciare il marchio Alfa, che è un gioiello di famiglia.

Per quanto riguarda il versante produttivo, nel 1991, adducendo previsioni di comodo di un aumento di tre milioni di auto a livello europeo, la FIAT ottenne finanziamenti per la costruzione di Melfi, creando condizioni per la chiusura degli stabilimenti di Desio, Chivasso e Rivalta, il pesante ridimensionamento di Arese e, da ultimo, di Mirafiori. Mi ricordo che, come CUB, chiedemmo alla Commissione europea, nel periodo di varo dei finanziamenti, di ripensare tali strategie; si disse che vi erano dubbi, ma il Governo italiano di allora ed i sindacati confederali affermarono che le previsioni erano esatte. Successivamente, i dati si rivelarono errati: per fare 1 milione e 800 mila macchine a Melfi, la FIAT ha dovuto chiudere gli stabilimenti del nord.

Infine, si è poi pensato all'espansione verso altri settori, come Italennergia e ramo assicurativo, senza però disporre delle risorse necessarie.

Abbiamo portato inoltre alcuni dati di bilancio di cui nessuno parla. La prima questione è che il costo del personale, (salari, stipendi e TFR), va diminuendo annualmente dell'1 per cento; ciò significa 500 milioni di euro all'anno; abbiamo calcolato che l'azienda ha dato ad ogni lavoratore del gruppo FIAT circa 2.600 euro in meno. Sul personale, quindi, la FIAT ha già effettuato in questi anni un grosso risparmio.

La seconda questione che risalta è che il costo delle materie si è abbastanza ridotto; nonostante l'inflazione e l'accordo con GM, tale costo è rimasto costante, per cui significa che è diminuito come valore assoluto. Il costo dei servizi è invece esploso: la FIAT ha terziarizzato una serie di lavorazioni, con l'intento di risparmiare, ma in effetti l'azienda ha speso di più. Si tratta di una politica aziendale sostanzialmente sbagliata, i cui nodi oggi vengono al

pettine; tutto ciò dimostra che la gestione della FIAT negli ultimi dieci anni è stata fallimentare.

Abbiamo compiuto diversi conti sulle procedure di mobilità; nell'insieme la FIAT ha chiesto la mobilità per 3.642 lavoratori, divisi tra FIAT e le varie aziende dei diversi gruppi.

Tutte le procedure di licenziamento sono state condotte sulla base dell'articolo 24 della legge n. 223 del 1991; al riguardo, abbiamo anche eccepito, in termini, per così dire, tecnici - ovvero, sulla base della legge -, che, se per FIAT auto potrebbe essere anche comprensibile una procedura del genere, per tutte le aziende collegate, una procedura basata sull'articolo 24 della legge n. 223 - ovvero, licenziamenti del personale - non sarebbe, anche sul piano strettamente legale, ammissibile. Per aziende nuove come la Powertrain, per società a capitale misto FIAT-GM, aziende che non dichiarano deficit e che per statuto, a fine anno, devono arrivare alla parità di bilancio - altrimenti, le quote vengono divise - non può giustificarsi in alcun modo, a nostro avviso, l'applicazione della procedura di licenziamento basata sull'articolo 24; se mai, si doveva presentare una richiesta basata sull'articolo 4, che riguarda la ristrutturazione. Secondo noi, se l'azienda, invece, ha chiesto di accedere a tale procedura, ciò si deve al tentativo di evitare di presentare un piano industriale per queste aziende. Infatti, Powertrain e Worldwide Purchasing (i due acquisti fatti) non hanno presentato alcun piano industriale; l'azienda non ha palese, dunque, le sue intenzioni.

Secondo le nostre stime - anche se non se ne conosce con precisione il numero - su tutto il territorio nazionale, nelle aziende collegate, circa 8 o 9 mila lavoratori, tra addetti alla produzione, tecnici di imprese di progettazione e di ingegnerizzazione delle aziende con partecipazione FIAT o completamente esterne alla FIAT, rischiano di perdere il posto di lavoro per effetto delle decisioni della FIAT. I licenziamenti, a nostro avviso, non servono perché, come tutti sappiamo, aggravano i problemi sociali. I licenziamenti

annunciati da FIAT e quelli delle aziende collegate rappresentano un grave problema sociale per gli effetti immediati sia su quanti perdono il posto di lavoro sia su quanti avrebbero potuto averlo in futuro; a nostro avviso, è necessario mantenere e difendere l'occupazione esistente mettendo in campo tutte le iniziative atte a distribuire lavoro. Le misure in esame, invece, non risolvono i problemi finanziari; esaminando il bilancio, abbiamo calcolato che, siccome i debiti FIAT, entro l'esercizio, ammontano a 35.440 milioni di euro, l'incidenza del risparmio dovuto ai licenziamenti - circa 64 milioni di euro - è pari allo 0,0018 per cento; è, quindi, insignificante. Una delle motivazioni date da FIAT per ricorrere alla procedura di cui all'articolo 24, è consistita nel sostenere di avere, nell'attuale momento, a prescindere dalle iniziative prese sul piano finanziario - la cessione del 34 per cento di Ferrari a Mediobanca -, un debito stratosferico a causa del quale sarebbe costretta ad operare un taglio di personale per dare respiro alla propria situazione economica. Abbiamo dimostrato che, sul piano strettamente economico, tale risparmio è assolutamente nullo; inoltre, non si risolvono i problemi strategici perché, in assenza di un piano industriale credibile di ricerca, progettazione e produzione di nuovi modelli, i licenziamenti servono solo a disperdere un patrimonio di conoscenze necessario al rilancio. Inoltre, siccome l'azienda pensa, al di là della procedura cui è ricorsa, di puntare ad un accordo per poter mettere in mobilità finalizzata al raggiungimento della pensione i lavoratori più anziani e poiché tra tali lavoratori vi sono molti tecnici, è chiaro che si rischia di disperdere un patrimonio di conoscenze. Per tutte queste ragioni, siamo fermamente contrari ai licenziamenti annunciati; siamo del parere che essi vadano ritirati.

Quanto al piano industriale, svolgerò le seguenti considerazioni. Sul versante finanziario si è prospettata la vendita di alcuni « gioielli di famiglia » per far fronte al buco di cassa a medio termine. Sul versante industriale, il piano di rilancio

dell'auto è, al momento, nebuloso e non credibile. I nuovi modelli annunciati sono in gran parte rifacimenti di vetture già in produzione. Conoscendo anche la progettazione della FIAT, posso dire che l'azienda torinese ha annunciato un programma di venti nuovi modelli; ma se li consideriamo bene, essi sono, per la stragrande maggioranza, rifacimenti di modelli già in produzione rispetto ai quali si apportano leggeri ritocchi estetici di abbellimento. Li chiamano modelli mentre si tratta, piuttosto, di piccole modifiche estetiche; invece, sarebbe necessario creare un'automobile che sostituisca davvero un modello preesistente.

Per il marchio FIAT, il primo modello nuovo in grado di competere a livello di volumi produttivi uscirà tra due anni e sarà prodotto in Polonia (si tratta della vettura che sostituirà la 600 e la Panda). Non sono previsti, a breve, modelli sostitutivi della gamma media FIAT e Lancia. A tale riguardo, il problema della FIAT è che essa produce molti modelli - soprattutto Mirafiori ne fa molti - cui corrispondono piccole produzioni.

La FIAT, in questo momento, deve sicuramente fare una vettura che, a differenza delle ultime prodotte - le quali, per ragioni varie che tralasciamo, non hanno avuto successo -, incontri i favori del mercato; è importante, però, costruire modelli che, oltre ad incontrare, appunto, il favore del mercato, siano in grado di consentire volumi di produzione elevati nell'ordine di migliaia di vetture al giorno. E, in tale senso, l'unica vettura è quella indicata, che uscirà tra due anni; altre, prima, non ve ne saranno. I primi modelli con grosse sinergie con GM usciranno non prima di tre anni. Non è ancora chiaro quale sarà la strategia dei singoli marchi, situazione alla base del disastro strategico di questi anni. Nei prossimi, l'unico marchio in grado, a nostro avviso, di esprimere enormi potenzialità è l'Alfa Romeo. Oggi, infatti, le uniche vetture vendute dalla FIAT con margini economici sono l'Alfa Romeo 147 e l'Alfa Romeo 156, vetture cui non si applicano grandi sconti. Le altre, per le ragioni note, sono state

costrette a praticare forti sconti e quindi non hanno margini di profitto. Proprio con riferimento all'Alfa, infatti, il problema che si pone è nei seguenti termini; un'azienda che si rispetti, al di là delle decisioni politiche rispetto allo stabilimento di Arese, di cui dirò poi, nell'immediato, in attesa di produrre con marchi Lancia e FIAT nuovi modelli più competitivi, vende le vetture col marchio che offre maggiori margini di profitto; se, però, preferisce non venderle o fare una strategia di mercato non aggressiva, detta azienda decide scientemente di perdere quote di mercato.

Per quanto riguarda, invece, le vetture a basso impatto ambientale, non esiste un piano di ricerca e di progettazione. Non è previsto lo sviluppo delle attuali vetture a metano e GPL, non è previsto lo studio e lo sviluppo di vetture elettriche di seconda generazione, delle vetture ibride e delle vetture con motore a *fuel cell*. Al riguardo, voglio solo aggiungere che, come tutti sanno, la FIAT, negli anni scorsi, ha beneficiato di finanziamenti legati alle vetture elettriche e a metano, da noi calcolati di un valore pari a circa 238 miliardi. Si tratta di somme in gran parte ricevute per costruire l'auto elettrica e la linea di produzione della Multipla a metano e a GPL ad Arese. Di auto elettriche, praticamente, se ne sono fatte 250 in quattro anni, per cui la FIAT ha beneficiato, *grosso modo*, del finanziamento di un miliardo per ogni vettura prodotta. Si sta perdendo anche il progetto attinente a Multipla, per la cui linea di produzione FIAT ha beneficiato di un finanziamento pari a 60 miliardi. Nonostante gli ulteriori finanziamenti chiesti per tali vetture al Governo - del quale ignoro quale sarà la decisione al riguardo - le cose, dunque, non vanno bene. Per quanto ci riguarda, ben vengano i finanziamenti per le auto ecologiche purché, però, si presenti un piano. Infatti, nel 1999, l'azienda presentò un piano di finanziamento dell'auto elettrica; ricordo che era prevista un'auto elettrica di seconda generazione, un'auto ibrida. Oggi, non vi è nulla del genere. La piattaforma Vamia, il gruppo di tecnici costituito ad

Arese per studiare tali vetture, è stato sciolto sicché, oggi, l'azienda produce due vetture di tale tipo: la 600 elettrica, quando le viene espressamente commissionata; la Multipla a metano e GPL. Però, oggi, non dispone di un gruppo di tecnici che studino tale settore e non ne capiamo il motivo. Abbiamo chiesto più volte le ragioni di tale scelta, ma l'azienda non ha mai risposto. Altrettanto dicasi per Powertrain: l'azienda non ha mai presentato un piano industriale sulla progettazione e produzione di motori e sulla loro dislocazione. L'aspetto non interessa perché ad Arese è dislocato il motore a sei cilindri; da quanto è dato sapere, sembra sia prodotto in Australia il nuovo motore a sei cilindri che si sta progettando con GM negli Stati Uniti e, in parte, ad Arese. Si pone, dunque, il problema di dove sarà dislocato, tra due o tre anni, il nuovo motore prodotto con GM che sostituirà l'attuale produzione.

Nei momenti difficili, e questo per il settore auto lo è, occorre investire sul prodotto e sui nuovi modelli, dato che oggi vi è un'evidente crisi di prodotto. Per fare ciò, occorre innanzitutto puntare sulla progettazione e sulla ricerca, che non possono essere delegate ai fornitori esterni con enorme spreco di conoscenze e di denaro. Occorre valorizzare il marchio Alfa e con esso lo stabilimento di Arese. Riteniamo che, oggi, proprio per assicurarsi un futuro, la FIAT debba effettuare gli investimenti più forti nella progettazione, dove, in questi anni, si è assistito ad un lento depauperamento delle capacità ricorrendo sempre all'esterno.

Vorrei aggiungere qualche considerazione sull'Alfa Romeo di Arese, anche perché io sono di Milano; penso che si tratti di un aspetto oggi fondamentale per la FIAT. Sin dal 1987 (anno dell'acquisizione), si è perseguito esclusivamente lo smantellamento di Arese e non lo sviluppo. Dopo Arese è stata - come ho già detto - una miniera. Prima l'acquisto a prezzi stracciati, poi il finanziamento di 238 miliardi per l'auto elettrica, poi i soldi del CRAA (il famoso consorzio per la reindustrializzazione dell'area di Arese)

che è fallito, infine la vendita delle aree di Arese con un ricavo per la FIAT di circa 1000 miliardi (quest'ultima ha venduto tutte le aree di Arese, delle quali poco più della metà sono state cedute ad una finanziaria americana, la AG Lincoln, che sta demolendo i capannoni per ricostruirli, mentre l'altra metà è stata ceduta ad un'azienda bresciana, con tanto di pagamento di affitto, per cui si tratta veramente di una soluzione...).

I modelli dell'Alfa, sono stati spostati in altri stabilimenti (la 166 prima a Rivalta e poi a Mirafiori, *spider* e *coupé* da Pininfarina) ed è stata sciolta la piattaforma Vamia. Oggi, ad Arese, ci sono solo 2500 lavoratori (rispetto ai 15 mila del 1987, quando è passata alla Fiat) divisi tra direzione tecnica (circa 1100 persone), motore 6 cilindri (450 persone circa), la Multipla a metano (700 addetti) e i settori terziarizzati. Sia l'accordo con GM, sia la recente decisione di creare le *business unit* impongono l'esigenza di rilanciare con forza il marchio Alfa Romeo per coprire la fascia alta di mercato, essenziale per il mercato europeo ed americano.

In altri termini, noi riteniamo che oggi la FIAT dovrebbe essere divisa in quattro settori (che non sono società diverse bensì quattro settori, per così dire, di intervento). Uno di questi - quello dell'Alfa - proprio per le ragioni che ricordavo prima, è secondo noi fondamentale. Le vetture Alfa infatti sono oggi le uniche ad avere una valenza di mercato (magari un domani si aggiungeranno anche le altre, ma attualmente la situazione è questa). Anche per ragioni aziendali, insistiamo nel dire che bisogna puntare oggi sull'Alfa.

Per questo diciamo che la *business unit* Alfa deve avere sede ad Arese, deve comprendere la progettazione, lo studio e la produzione delle vetture a *fuel cell* - celle a combustibile -, la sperimentazione, la produzione della 166 da subito e, in prospettiva, la produzione del motore 6 cilindri, realizzato in collaborazione con GM. Riteniamo che, se la FIAT vuole oggi rilanciarsi, deve compiere una scelta de-

finitiva e coraggiosa rispetto alle scelte politiche del passato, sulle quali è meglio sorvolare.

La FIAT deve insomma decidere di rilanciare il marchio Alfa così come lo stabilimento di Arese: rilanciare tale marchio e al contempo lo stabilimento suddetto (Pomigliano non ha problemi perché produce le vetture Alfa) è per la FIAT fondamentale!

La CUB ritiene positivo il cambiamento del gruppo dirigente avvenuto in questi giorni e ritenuto da tempo precondizione per un possibile mutamento di strategia della FIAT nel settore auto. Occorre che siano chiarite le prospettive dell'accordo con GM e se, sistemati all'orizzonte al meglio gli aspetti finanziari della crisi, si intenda procedere alla cessione dell'azienda. Dal nostro punto di vista, sembrerebbe che per quanto riguarda tutti i progetti che sottendono investimenti abbastanza significativi della FIAT, essi siano stati rimandati di due o tre anni.

Come ho già detto in precedenza - mi sembra però che si tratti di un aspetto importante da sottolineare nuovamente -, nei prossimi due anni la FIAT si appresterà ad un'opera di rifacimento di molte autovetture cercando di spendere poco, anche per quanto riguarda quelle fatte in cooperazione con GM (insomma, nel caso di tutte le vetture nuove).

Nel frattempo, però, bisogna cercare di capire che cosa accadrà sul versante della vendita (l'aspetto che più è in ballo in questi giorni), per cui, nonostante le apparenze, in pratica tutto viene rimandato. Questa crisi non può essere affrontata come le precedenti: progetti inconsistenti e tanti licenziamenti.

L'importanza del settore auto sull'intera economia e il numero degli occupati in termini diretti e nelle aziende collegate impongono scelte radicalmente nuove e alternative rispetto a quelle praticate nel passato, compresa la ricomposizione del processo produttivo, devastato da esternalizzazioni e terziarizzazioni, il quale, secondo noi, va quindi ricomposto.

È necessario che il Governo subordini eventuali misure di sostegno dell'auto solo

a fronte di un impegno concreto della FIAT a mantenere in essere tutti gli insediamenti produttivi - intendo proprio tutti gli insediamenti, compreso quello di Arese - e che vengano ritirate le procedure di licenziamento - perché secondo noi non servono - di FIAT Auto e di tutte le aziende collegate, ponendo come obiettivo il mantenimento dell'occupazione esistente, anche attraverso la distribuzione del lavoro. Vi ringrazio per l'attenzione.

MARA MALAVENDA, *Rappresentante di SLAI COBAS*. Innanzitutto, vorrei premettere che intendiamo spedire una nota scritta sull'incontro di oggi ad integrazione delle osservazioni che seguiranno. Desidero inoltre precisare che nella nostra delegazione ci sono lavoratori con più di trent'anni di vita lavorativa all'interno delle fabbriche dell'Alfa Romeo. Si tratta, quindi, di una buona memoria storica e di testimonianze dirette, purtroppo, di fabbriche che continuano a morire.

Per affrontare la discussione in merito a questa strana crisi della FIAT, non possiamo non partire dallo specifico accordo che fu siglato all'epoca della cessione dell'Alfa Romeo alla FIAT in sede ministeriale, il quale prevedeva termini ben precisi. Si parlò allora - era contenuto nell'accordo - di una nuova società. Si parlò anche di una produzione di 620 mila vetture l'anno, con 37 mila dipendenti, di cui 27 mila negli stabilimenti dell'Alfa Romeo. Purtroppo, dobbiamo partire da tale dato drammatico perché di tutto ciò, non si è visto nulla.

Oggi, tra Pomigliano ed Arese, sono occupati circa 7 mila dipendenti dei 27 mila previsti (siamo ridotti a queste cifre!)

Quante fabbriche sono state chiuse, a partire dalla Lancia di Chivasso, alla Sevel Campania, all'Autobianchi di Desio, alla Maserati di Lambrate, fino ad Arese (caso nel quale siamo ormai all'atto finale) e Pomigliano, dove esistono seri - anzi serissimi - problemi di prospettiva e che si sta avviando, purtroppo e drammaticamente, in quella stessa direzione? Quanti soldi ci sono voluti per produrre un tale disastro? Stando alle cifre ufficiali, che si

leggono dai giornali (ma si tratta solo della punta dell'iceberg) siamo intorno ai 10 mila miliardi di lire negli ultimi dieci anni.

Come lavoratori, siamo testimoni del continuo sperpero di denaro che c'è stato: ammortizzatori sociali, cassa integrazione, sgravi, contributi di vario tipo a tutti i livelli, fino alle politiche portate avanti in questi ultimi anni. Chi ha mai pagato per tutto ciò?

Con la politica delle terziarizzazioni, praticamente sono stati ceduti a prezzi stracciati lavoratori, capannoni e produzioni intere, violando le leggi, nella più completa insussistenza delle motivazioni poi adottate dalla FIAT (cioè secondo la logica della cessione di ramo d'azienda, ma tutti eravamo e siamo stati testimoni che di questo non si trattava), soprattutto e sempre contro la volontà dei lavoratori, ciò rappresentando un fatto gravissimo.

Solo nella politica degli ultimi anni dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, abbiamo contato qualcosa come venti nuove società (cioè la FIAT si è ad oggi polverizzata in venti società: Sepi Sud, Selca, Sirio, Pellegrini, Satiz, Autostamp, Fenice, Stola Sud, Ingest, Ergom, Comau Service, Lifi, Sistemi Sospensioni, Logint e via dicendo, fino a proseguire nell'elenco, continuando sulla stessa via di sempre) ma, purtroppo, alla fine, si è finiti sempre con l'approdare al licenziamento dei lavoratori, o meglio, prima alla cassa integrazione, poi alla mobilità, infine al licenziamento!

Questo è successo a Pomigliano, ma anche in tutti gli altri stabilimenti. Oggi abbiamo i lavoratori suddivisi in dieci o quindici contratti diversi tra loro, sino al punto di avere nello stesso reparto lavoratori con le stesse mansioni, ma con contratti diversi, stipendi diversi, salari diversi, condizioni lavorative diverse. Tutto ciò non è assolutamente tollerabile perché, alla fine, si produce semplicemente e solamente una concorrenza tra i lavoratori e tra ditte diverse. Purtroppo, si tratta di una concorrenza sempre al ribasso, che mette a repentaglio la vita stessa dei lavoratori, perché sempre più spesso vengono violate le normative della sicurezza. In questi ultimi anni, in-

fatti, abbiamo dovuto contare tantissimi incidenti in più rispetto agli anni passati, anche mortali. Ciò ci preoccupa moltissimo, perché rispetto al tipo di politiche che si stanno attuando in tutti gli stabilimenti della FIAT - non solo a Pomigliano, ma anche a Melfi, a Termoli, alla FMA di Avellino - non si vede, di contro, nessun impegno che faccia pensare ad uno sbocco positivo di una crisi che presenta aspetti anche stravaganti: infatti, non si capisce come sia possibile che nelle fabbriche i lavoratori e noi stessi siamo testimoni di un lavoro sempre più faticoso e di turni sempre più massacranti! Voglio ricordare, ad esempio, solo i casi di Melfi e Termoli, fabbriche costruite con soldi pubblici ed anche con contributi europei, dove purtroppo la fatica aumenta, ma non si vedono sbocchi!

Qui non c'è un nuovo modello in cantiere; certo, si parla ad esempio dell'Alfa 147 a Pomigliano: sono modelli che vanno bene - e lo sappiamo bene anche noi -, tuttavia si vive sul *restyling* di queste vetture e non c'è in progettazione nessun nuovo modello. L'Alfa di Arese sta chiudendo, e lì purtroppo i lavoratori portano avanti una battaglia ormai veramente disperata per continuare a difendere quel poco che si produce (il motore a sei cilindri, la Multipla a metano e a GPL). La tutela del marchio dell'Alfa Romeo era il primo obiettivo sul quale si è costruito il passaggio alla FIAT, contro la volontà dei lavoratori e con tutto quello che sappiamo esserci stato dietro tale passaggio, che ha creato certamente grossi problemi. Tale passaggio è anche costato ai lavoratori perché l'Alfa Romeo, prima di essere ceduta, ha subito anche a livello di posti di lavoro una « cura dimagrante » non indifferente. Ebbene, oggi cosa rimane di questo marchio? L'Alfa di Arese sta chiudendo: è la storia dei motori e delle fabbriche automobilistiche italiane che sta finendo con l'Alfa Romeo e noi non siamo assolutamente disponibili ad assistere passivamente a tutto questo! Come sono stati utilizzati i 238 miliardi che, come ricordava in precedenza il collega, sono arrivati per l'auto elettrica? E la politica dei consorzi - che, oltretutto, non prevede-

vano nessuno sbocco occupazionale — e la vendita di terreni? Insomma, è stata fatta una politica di speculazione gravissima e per tutto questo non credo che si possa parlare solo di errori: sono state condotte avanti politiche sbagliate, per cui qualcuno deve pagare, perché certamente non possono essere solamente considerate errori e non si può continuare ad andare avanti così! La FIAT non ha mai dato conto a nessuno di come abbia impegnato questi soldi e di quale fine abbiano fatto i fiumi di denaro pubblico — sotto tutte le varie forme — che sono arrivati nelle sue casse: sarebbe ora che si cominciasse a dire qualcosa e che si facesse anche un minimo di chiarezza su quanto è successo!

Alla luce di questi fatti, noi oggi certamente non possiamo accontentarci o dirci fiduciosi del piano industriale di cui si parla. I lavoratori di Arese lottano per mantenere ancora quelle poche produzioni che restano e Pomigliano ormai è avviata su quella via: siamo ridotti a 4 mila lavoratori ma eravamo 17 mila, non dimentichiamolo! Vengono fatti solo contratti a termine ed interinali: si tratta di lavoratori ricattati e licenziabili in ogni momento, e sono proprio di questi giorni gli ultimi licenziamenti. La fatica aumenta e siamo testimoni di fatti anche strani: che cosa vogliono dire, per esempio, tutte le vetture che in questi giorni dalla fabbrica di Melfi vengono spostate sui piazzali di Pomigliano? Qui si deve capire anche come venga gestita la cassa integrazione, quali siano gli interessi, quali i giochi, come si costruiscano i bilanci! Certo, non siamo specialisti in materia, però, quando inizio a vedere — e, guarda caso, sono impegnata proprio a Pomigliano d'Arco sul piazzale dove arrivano e partono le spedizioni del prodotto finito — che in una sola settimana arrivano da Melfi circa 7 mila vetture Punto, e si prevede l'arrivo di altre 13 mila per tutto luglio, mi domando cosa significhi tutto questo. Ci si dice che sono «stoccate» a Pomigliano: che cosa vuol dire? Ci si dice che è la crisi del mercato, che sono vetture ferme che dovranno restare a Pomigliano. Non è vero: noi da Pomigliano vediamo che queste

vetture sono spedite nel giro di due o tre giorni ai concessionari! Ma allora, si vendono o non si vendono queste auto? Che senso ha mettere le vetture sulle bisarche, farle arrivare a Pomigliano, con un aggravio di spese — perché ogni bisarca costa da un milione e mezzo a due milioni di lire di trasporto —, correndo il rischio che le vetture salgano sane e scendano rotte e che quindi debbano anche essere ritoccate? Perché queste vetture partono da Melfi, arrivano a Pomigliano, stanno due giorni e vengono spedite ai concessionari?

Come si fa a dire ancora oggi che il problema della FIAT è la rete di vendita, quando i concessionari sono talmente tanti che chiudono e mandano le vetture indietro? C'è anche il problema di capire come può fare il concessionario, che per avere la vettura deve pagare in anticipo la FIAT! Ci sono, insomma, politiche assolutamente incomprensibili! Perché arrivano 15 mila vetture a Pomigliano da Melfi e poi da Pomigliano vengono spedite in Puglia? Non sarebbe più logico spedirle direttamente da Melfi? Cosa significa tutto questo? Noi non lo comprendiamo e, come lavoratori, siamo qui anche per porre queste domande, affinché si rifletta sul modo con cui si spendono i soldi che vengono destinati alla FIAT per le sue politiche, ma sono sempre gestiti in un modo incomprensibile, che molto spesso provoca più danni di quelli che, invece, l'attività ordinaria potrebbe normalmente produrre.

Noi siamo testimoni di questi fatti e ci domandiamo perché si continuino a dare soldi alla FIAT senza legarli almeno al mantenimento dei livelli occupazionali attuali, che sono già ridotti ai minimi termini. Perché non si chiede la restituzione dei soldi dati, se si verifica che questi contributi non hanno prodotto — e noi sappiamo che così è stato — quello che dovevano produrre?

Noi non ci possiamo accontentare del piano industriale; vediamo solo il declino e la fine di fabbriche storiche come Arese e Pomigliano.

Chiediamo che sia immediatamente valorizzato il marchio Alfa attraverso inizia-

tive concrete. Che cosa bisogna fare ad Arese? Quali vetture vanno in cantiere? Come è valorizzato il suo marchio, che è parte della storia d'Italia? Ciò vale anche per Pomigliano. Quali sono le sue prospettive? Oggi ci sono due vetture, e non possiamo vivere sul *restyling*: non c'è spazio. Saremo anche noi destinati a morire. Dove si costruiranno i motori, e che fine farà la FMA, dato che in prospettiva si parla solamente del diesel? Dove saranno progettate le vetture? Oggi di tutto ciò non c'è traccia nei nostri stabilimenti. Chiediamo che si faccia chiarezza, vogliamo prospettive, vogliamo assunzioni a tempo indeterminato. Il lavoro esiste e non si possono continuare a fare contratti flessibili con lavoratori in affitto, che rinnovano di volta in volta il loro contratto, e che poi vengono rispediti sistematicamente al mittente. C'è bisogno, quindi, di un rilancio immediato di Arese, della valorizzazione del marchio Alfa; c'è bisogno di chiarezza sui bilanci della FIAT; siamo stati tra i promotori delle denunce per i bilanci di Romiti; ci sono state le condanne per falso in bilancio ed i giudici ci hanno dato ragione.

La FIAT continua a giocare sulla pelle dei lavoratori per fare quattrini che tutti, persino i nostri figli, sarebbero in grado di fare così: quando c'è da guadagnare si intascano i quattrini, ma quando le cose vanno male si bussa alle casse dello Stato; tuttavia, i portafogli degli azionisti vanno sempre bene, perché la FIAT a fine anno distribuisce comunque i suoi utili. Ed a noi ciò non va più bene: come lavoratori diciamo «basta» al gioco delle scatole cinesi. Melfi, Termoli, Pomigliano, Cassino, devono continuare a produrre, perché lo spazio c'è; la FIAT non si impegna perché la sua politica è solo indirizzata a fare quattrini con la politica del ricatto, dei licenziamenti, del prendere finanziamenti, senza dare conto a nessuno per i propri investimenti.

Siamo stanchi come lavoratori di continuare a vedere ciò, per cui il nostro impegno è organizzare proposte, affinché ci sia chiarezza; lo abbiamo fatto in passato e siamo ancora oggi impegnati affinché ciò avvenga; chiediamo, però, che ci siano risposte alle nostre domande, che sono quelle di tutti i lavoratori del gruppo FIAT.

Ci riserviamo, perciò, di inviare alle Commissioni note più dettagliate su tali questioni.

PRESIDENTE. Ringrazio Carlo Pariani e Mara Malavenda per i loro interventi.

Mi pare che siano state poste questioni sulle quali le Commissioni svolgeranno approfondimenti che porteranno sicuramente alcune risposte. È ciò che ci siamo impegnati a fare nell'interesse generale, nel rispetto dell'impegno dello Stato a favore del settore automobilistico e perché si raggiungano obiettivi tali da consentire al nostro paese di giocare ancora un ruolo importante in un mondo che è cambiato, ma che certo non giustificerebbe la nostra espulsione.

Ho acquisito il documento del CUB; se avete da fare ulteriori valutazioni le aspetteremo, per cui resto in attesa delle vostre note, visto che concluderemo l'indagine conoscitiva giovedì prossimo; il vostro documento, quindi, dovrà essere trasmesso nei prossimi giorni al più presto. Gradiremmo avere un documento organico affinché sia più semplice per noi lavorare.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18,55.

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

