

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

4.

SEDUTA DI LUNEDÌ 24 GIUGNO 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

4.

SEDUTA DI LUNEDÌ 24 GIUGNO 2002

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

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cambursano Renato (Mar-DL-U)	14
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	3	Fresilli Domenico, <i>Segretario confederale dell'UGL</i>	11
INDAGINE CONOSCITIVA SULL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE		Nigra Alberto (DS-U)	14
Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali (CGIL, CISL, UIL, UGL):		Regazzi Tonino, <i>Segretario nazionale dell'UILM</i>	9, 17
Tabacci Bruno, <i>Presidente</i>	12, 16, 22	Rinaldini Gianni, <i>Segretario generale della FIOM-CGIL</i>	6, 21
Benvenuto Giorgio (DS-U)	12	Spagnolo Cosmano, <i>Segretario nazionale della FIM-CISL</i>	3, 18

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.

La seduta comincia alle 11.15.

(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 delle organizzazioni sindacali (CGIL, CISL, UIL, UGL).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali (CGIL, CISL, UIL, UGL). Sono presenti a questa audizione in rappresentanza della CGIL il dottor Gianni Rinaldini, segretario generale della FIOM-CGIL, il dottor Lello Raffo, funzionario della FIOM-CGIL nazionale ed il dottor Fernando Agliuzzi; in rappresentanza della CISL il dottor Cosmano Spagnolo, segretario nazionale della FIM-CISL e responsabile FIAT e il dottor Lino Gottardello, coordinatore nazionale della FIM-CISL settore auto; per la UIL il dottor Tonino Regazzi, segretario nazionale della UILM, ed i dottori Antonio Giulio Di Mauro e Giovanni Sgambati, funzionari della UILM; infine per l'UGL il dottor Domenico Fresilli, segretario confederale, il dottor Giuseppe Mazzeo, dirigente della federazione UGL-metalmeccanici, e la dottoressa Rossana Morella, componente dell'ufficio studi.

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

Ringrazio i nostri ospiti sia per aver accolto l'invito sia per quanto vorranno dirci nonché per la documentazione che riterranno opportuno consegnare alle Commissioni che, come noto, concluderanno questa indagine conoscitiva entro il 15 luglio, data entro la quale dovremo redigere il documento conclusivo.

Do ora la parola al dottor Spagnolo.

COSMANO SPAGNOLO, *Segretario nazionale della FIM-CISL.* Ringrazio le Commissioni che, invitandoci a partecipare ai lavori di questa indagine conoscitiva, consentono l'acquisizione anche delle idee dei sindacati.

La nostra opinione è che la situazione della FIAT auto non nasce oggi. Nonostante l'attuale congiuntura negativa del mercato (le previsioni indicano che continuerà anche nel secondo semestre di quest'anno) incida negativamente sulla situazione della FIAT, ed in particolare di FIAT auto, non può essere considerata la causa principale dei problemi di FIAT auto. I problemi di quest'ultima sono strutturali e in qualche modo hanno origine prima dell'attuale congiuntura negativa del mercato.

Se volessimo in qualche modo individuare uno spartiacque, questo andrebbe collocato nel 1998, cioè alla conclusione della fase degli incentivi alla rottamazione. A fine 1997 il mercato ha registrato circa un milione e 700 mila vetture immatricolate, e in questa fase la FIAT aveva una quota superiore al 40 per cento del mercato; al termine del periodo degli incentivi alla rottamazione il mercato registrava

circa due milioni e 400 mila autovetture immatricolate: un valore record. Nonostante ciò, la FIAT ha registrato in quel periodo una perdita di quote di mercato e pertanto possiamo dire che oltre il 60 per cento di quel mercato eccezionale generato dagli incentivi è finito nelle mani delle case straniere.

In Italia si è verificato un altro fenomeno in controtendenza. In altri paesi europei, infatti, dopo periodi di provvedimenti sulla rottamazione (ad esempio nel periodo di Balladur in Francia) all'uscita dalla fase degli incentivi è seguito un mercato in caduta. Ciò è ovvio perché, essendo quello europeo prevalentemente un mercato di sostituzione, l'effetto dell'incentivazione è di generare un anticipo della domanda. In Italia invece si è verificato un fatto in controtendenza: il mercato, sin dal 1997, è rimasto su valori record e fino allo scorso anno si sono avute, grosso modo, circa due milioni e 400 mila vetture immatricolate. In questo quadro, però, la FIAT ha continuato a perdere quote di mercato, per cui ci siamo trovati in un mercato con dimensioni non marginali ma con una azienda FIAT che perdeva quote.

Ecco perché la nostra opinione è che siamo di fronte a problemi strutturali di FIAT, aggravati in qualche modo dalla congiuntura negativa ma che comunque nascono prima di essa. La FIAT, nell'illustrarci l'accordo con la GM, l'ha presentato come una operazione che anzitutto non avrebbe generato eccedenze — cosa che invece sta facendo — e come un accordo che avrebbe rilanciato alla grande la FIAT auto portandola ad essere il settimo o ottavo costruttore al mondo, cioè uno di quei costruttori che sopravvivono e saranno in grado di competere a livello mondiale.

La nostra grossa preoccupazione è che oggi la FIAT è fortemente indebitata, ha una scarsa redditività (per non dire una redditività negativa) e, come saprete (l'amministratore delegato della FIAT è intervenuto in questa sede venerdì scorso), le quote di mercato si ridurranno ulteriormente anche per scelte aziendali. Non vi è

dubbio che il piano di risanamento presentato dal nuovo amministratore delegato, dottor Boschetti, affronti in qualche modo alcuni nodi strutturali di FIAT auto nell'immediato. Ad esempio riguardo alla rete di vendita; potenzia la progettazione (fatto positivo) tant'è che prevede non solo tagli, ma il potenziamento della progettazione con 200 assunzioni all'anno di nuovi giovani ingegneri, ma non prefigura un'uscita dal tunnel. Tant'è che lui stesso credo abbia affermato a queste Commissioni che, se tutto andrà bene, soltanto nel 2004 FIAT auto guadagnerà qualche lira. La loro previsione, per quest'anno, è di produrre pochissime vetture — un milione e 150 mila unità — e questo comporterà un taglio di 2500 dipendenti circa, ai quali devono essere aggiunti quelli della Powertrain, società costituita in *joint venture* con la General Motors, e i circa 22 o 25 dipendenti della seconda società costituita in *joint venture*, cioè la Worldwide Purchasing. E non finisce qui. Per loro stessa ammissione, rimane la criticità di Arese e, inoltre, se le previsioni di mercato saranno quelle che hanno ipotizzato, ci sarà comunque bisogno del ricorso alla cassa integrazione. Tutto questo, limitandomi a FIAT Auto, senza allargarmi all'indotto. Si può affermare che il problema è più corposo di quanto abbiano prospettato.

Desidero ricordare che, nel corso di questi mesi, in tanti si sono sforzati di affermare che, tutto sommato, la soluzione individuata dalla FIAT è socialmente gestibile. Vi faccio presente che tutti danno per scontato che io faccia qualcosa che ancora non ho deciso di fare: mi riferisco alle ricadute occupazionali. La crisi di FIAT Auto è socialmente gestibile, sempre che io concluda un accordo sulla mobilità e conceda una deroga rispetto ai criteri di legge. Ma se, per avventura, sulla base di motivazioni tutte sindacali e non politiche — dal momento che quanto alle imprese non ci siamo ancora posti il problema se siano di centro destra o di centro sinistra: sono imprese e basta — giungessi alla conclusione che il piano non mi convince, la crisi sarebbe socialmente non gestibile perché, se la FIAT, trascorsi i 75 giorni

della procedura di mobilità, volesse dare corso realmente alle riduzioni di organico dovrebbe licenziare i lavoratori sulla base dei criteri previsti dalla legge del 1966, cioè i più giovani e quelli con minor carico familiare. Perciò, altro che crisi socialmente gestibile.

Detto questo, per noi la discussione riguarda ancora il merito industriale. A differenza delle pesanti ristrutturazioni gestite nel passato, noi non vediamo la prefigurazione del consolidamento di una fase di sviluppo mentre, stando a quello che abbiamo realizzato con la FIAT in questi anni, era stato sempre così. L'ulteriore complicazione in questa vicenda proviene dalla circostanza che noi siamo fortemente preoccupati riguardo all'assetto complessivo della FIAT. Nel corso di questi anni, essa si è fortemente indebitata. A questo proposito, mi assumo una quota parte di responsabilità, a nome della mia organizzazione, avendo condiviso e assecondato questa opzione strategica: la globalizzazione e l'allungamento della catena del valore. La FIAT ha proceduto, nel mondo, ad operazioni di tutto rispetto da un punto di vista industriale e ha generato gruppi in grado di esercitare una vera *leadership* a livello mondiale, quali la Case-New Holland, la parte specifica di Teccid o la stessa Comau Service: la FIAT è stata la prima al mondo ad entrare in questo segmento di mercato.

Per realizzare questa operazione si è indebitata e adesso afferma che per abbattere l'indebitamento queste attività, ieri ritenute strategiche fino al punto di valere un forte indebitamento, oggi devono essere cedute. Se cederà queste attività, attività *leader*, è credibile che nel 2004 sarà mantenuta quella che io definisco — con la speranza di farvi sorridere — la macchinetta mangia soldi, la *slot-machine* di FIAT Auto? La FIAT deve fornirci garanzie sia su FIAT Auto sia riguardo all'intero assetto del gruppo, perché noi siamo fortemente preoccupati che essa possa scegliere, lentamente e progressivamente (queste cose non si fanno mai dalla sera alla mattina), un'uscita dai settori industriali.

Ritengo che questa garanzia la debba al sindacato ma, ancor di più, la debba al paese poiché quest'ultimo, negli anni passati, ha compiuto scelte finalizzate a difendere il costruttore nazionale. Siamo l'unico Stato in Europa nel quale non ci sono altri costruttori. Risultato di queste scelte strategiche è che la FIAT si appresta a produrre un milione e 150 mila vetture in Italia laddove un quantitativo inferiore sarà prodotto soltanto in Belgio, riguardo al quale la previsione è di 900 mila unità. Più dell'Italia, per citare soltanto due Stati europei, produrranno la Spagna, che non ha mai avuto il costruttore nazionale, e l'Inghilterra, che da anni non lo ha più. In questi paesi appena citati l'occupazione è cresciuta grazie anche alla circostanza che in essi si sono registrati insediamenti stranieri. Questo livello di garanzia la FIAT lo deve a noi e (continuo ad esprimermi così) lo deve al paese. In questo senso, noi rivendichiamo e sollecitiamo di nuovo un ruolo attivo ed un intervento diretto da parte del Governo. L'indagine conoscitiva svolta da queste Commissioni può aiutarci in tale direzione non tanto perché abbiamo provvedimenti da rivendicare quanto per capire, appunto, in quale contesto industriale ci stiamo muovendo. Mi riferisco alla strategia industriale.

Infatti, si sono verificati due avvenimenti importanti. Innanzitutto, si è dimesso l'amministratore delegato della FIAT. Da alcuni anni mi occupo di questa società e ci sono persone più esperte e più autorevoli di me. Tuttavia, credo (potrei sbagliarmi) che non ci sia un precedente, credo, cioè, che nessun altro amministratore delegato si sia dimesso sulla base dei risultati di gestione da noi valutati come disastrosi. Invece, Cantarella si è dimesso.

Un altro avvenimento importante che ci preoccupa moltissimo (lo riferisco nel modo in cui amo esprimermi) è stato l'accordo con le banche. Credo che ci troviamo di fronte ad una ridefinizione della mappa del potere decisionale che potrebbe avere già spostato (potrebbe perché non ne sono sicuro) questo potere a favore delle banche. Se il potere decisionale della FIAT, per ragioni oggettive

che nessuno di noi disconosce, si sposta in direzione delle banche, abbiamo ragione di preoccuparci dell'assetto industriale della società. Una strategia della FIAT che vinca dal punto di vista di qualcuno, ma che ci consegna un disastro occupazionale, per il sindacato non può essere vincente, lo sarà per qualche componente dell'attuale proprietà, che guadagnerà più denaro. Dal momento che ormai (non si tratta di pettegolezzi) Umberto Agnelli dichiara pubblicamente che oggi vale la pena di andare nella direzione dei settori con una scarsa ciclicità ed una altissima redditività, la FIAT ha realizzato operazioni strategiche che non si conciliano con la scommessa con noi conclusa nel 1993, vale a dire il *core business* e l'automotoristica.

Bene, quale coerenza ha l'operazione Mediobanca, vale a dire la scalata Mediobanca non riuscita? Quale coerenza ha con l'automotoristica l'operazione Fondiaria-SAI? Quale coerenza ha l'operazione su Montedison? Giacché questi segnali e la situazione che si è determinata (l'accordo con le banche e le dimissioni di Cantarella) ci portano a dire che siamo preoccupati non solo per la FIAT auto (che rappresenta il punto della crisi più evidente), ma anche per l'intera strategia del gruppo, e dunque per la scomparsa nel nostro paese di un pezzo di industria importante, perché parliamo di settori dove siamo in grado di insegnare al mondo qualcosa. Porto ad esempio non solo la Comau, poco citata, ma anche la FIAT Avio, che rappresenta un pezzo di industria dell'aeronautica che ha poco da invidiare ad altre industrie del mondo presenti in questo settore. Ecco perché, a questo punto, chiediamo anche un intervento immediato, concreto e diretto del Governo.

A valle di ciò, la nostra disponibilità a governare questa fase di difficoltà non viene meno: lo abbiamo fatto in passato e siamo disponibili a farlo anche oggi, ma il problema è capire in quale contesto strategico si va a collocare un'operazione di riduzione del personale: finché non è chiaro tale aspetto, noi lavoreremo in tale direzione.

GIANNI RINALDINI, *Segretario generale della FIOM-CGIL*. Vorrei aggiungere alcune considerazioni per spiegare il giudizio che abbiamo espresso sul piano presentato dalla FIAT. Il nostro giudizio è negativo, perché non individuamo in tale piano un'ipotesi credibile di uscita dalla gravissima crisi che attraversa il gruppo FIAT. Dico ciò aggiungendo subito che, parlando della FIAT nel comparto dell'auto, stiamo ragionando della sopravvivenza stessa del settore automobilistico nel nostro paese in prospettiva futura, cioè di un ambito produttivo oggetto di un processo di radicale innovazione tecnologica, poiché è risaputo che il futuro dell'auto si gioca nella costruzione di un nuovo prodotto compatibile dal punto di vista ambientale ed ecologico. Non è un caso che, proprio alcuni giorni or sono, la Toyota ha presentato dodici nuovi modelli per i prossimi anni, e gran parte di tali modelli sono incentrati sull'auto del futuro, a partire da quella ibrida fino ad arrivare all'ultimo modello: la macchina ad idrogeno.

Allora, vorrei partire proprio dal fatto che stiamo ragionando della sopravvivenza stessa di un comparto che non è affatto un settore maturo, né un settore del passato, ma uno degli ambiti produttivi di frontiera strategico per il futuro, tanto è vero che non esiste nessun paese industrializzato che non abbia un consistente settore automobilistico. Anzi, se si vanno a rileggere i dati relativi al periodo 1995-2001 e si costruisce un rapporto tra le auto prodotte e quelle vendute complessivamente in ogni singolo paese, si scopre che, mentre la Germania e la Francia crescono notevolmente in tale rapporto, arrivando addirittura al 150 per cento, nello stesso periodo il nostro paese è passato dall'83 per cento a poco più del 50 per cento. Ciò a causa del tipo di scelte strategiche - non per questo o quell'errore - che, nel corso di questi anni, il gruppo FIAT ha compiuto. Il gruppo FIAT, infatti, non ha puntato sull'innovazione e sulla qualità, ma su un approccio alla globalizzazione fondato essenzialmente su un processo di motorizzazione di altri paesi, pensando di ripetere la storia della 500 e della 600 degli anni

cinquanta e sessanta in Italia — cosa che, peraltro, ha impattato con una serie di crisi di una certa rilevanza —, ed ha accumulato, nello stesso tempo, un *gap* tecnologico sul terreno dell'innovazione, della qualità e della ricerca sui nuovi prodotti di una certa consistenza. La FIAT, oltre ad un dato generale di crisi, oggi perde tutti i mesi quote di mercato: ormai, siamo sotto l'8 per cento per quanto riguarda il mercato europeo e ci avviciniamo al 30 per cento per quanto riguarda il mercato nel nostro paese.

Ho richiamato questi dati anche come elementi di contorno per dire che il piano industriale che la FIAT ha presentato è, più o meno, esattamente quello che presentò a suo tempo, a dicembre. Vorrei ricordare che allora il piano industriale era fondato sulla chiusura di diciotto stabilimenti e sul trasferimento di Rivalta a Mirafiori, con una riduzione dell'occupazione di 6 mila dipendenti che, come disse allora la FIAT, avrebbe riguardato soltanto gli stabilimenti all'estero, mentre non ci sarebbe stata alcuna ricaduta nel nostro paese.

Dal punto di vista del piano industriale (modelli e quant'altro), siamo sostanzialmente alla ripetizione di ciò che allora apparve sulla stampa come piano di soluzione, con alcune differenze rispetto alla situazione attuale. In primo luogo, sul piano finanziario abbiamo avuto una precipitazione della crisi dell'indebitamento da cui è derivato l'accordo stipulato con le banche. Dico solo che le banche si sono garantite acquisendo nello stesso tempo, di fatto, una sorta di controllo rispetto all'evolversi della situazione all'intero della FIAT: si tratta, infatti, di un piano mirato, essenzialmente, a garantirsi ed a favorire una riduzione dell'abbattimento.

Rispetto a dicembre, ciò che allora per il piano industriale veniva considerato un *core business* decisivo — ad esempio, che la Comau non avrebbe potuto essere mai dismessa, perché rappresentava un elemento strategico, mentre avrebbe potuto esserlo la Magneti Marelli —, oggi, come sapete, che non ne fa più parte e dunque può essere posto in vendita. Fra questi, vi sono i servizi finanziari, che non è chiaro

se alla fine saranno acquisiti dalla General Motors con il 51 per cento (ma quando parliamo di servizi finanziari stiamo parlando, ovviamente, di una questione molto delicata).

Inoltre, per quanto riguarda la Powertrain, vale a dire la società costituita assieme alla General Motors, che doveva essere strategica, faccio presente che l'altro giorno ci è stato comunicato che per 550 dipendenti su 7 mila si aprono le procedure di mobilità. Sarebbe interessante capire meglio se i motori e i cambi — che dovevano essere l'oggetto della Powertrain — saranno trasferiti in Germania, in Austria e in Polonia, perché tali informazioni sulle scelte che si stanno compiendo non le abbiamo noi, ma pare le ricevano i sindacati di altri paesi in Europa.

Riteniamo di essere di fronte ad un piano industriale che non segni un elemento di discontinuità, dato che si ragiona da qui al 2005, ma che abbia caratteristiche di ordinaria amministrazione. Al di là della mole di investimenti — faccio presente che un gruppo come la Peugeot, in una situazione dove la stessa non è in crisi ma è uscita positivamente da tale situazione, presenta un piano di investimenti di oltre 3 miliardi di euro l'anno su quattordici modelli rispetto alla situazione del gruppo FIAT che ha dimensioni diverse —, la sensazione è di trovarsi di fronte ad un'operazione che mira a ridurre il livello di indebitamento, a programmare una riduzione della produzione, a cercare il punto di equilibrio prima richiamato, agendo sulla riduzione degli organici e, di nuovo, su un'operazione relativa alle condizioni di lavoro, per rendere, a quel punto, probabilmente, più appetibile o più interessante una successiva un'operazione di vendita.

Faccio presente che, al di là delle prospettive future degli assetti proprietari, il problema è come ci si arriva, perché, se il settore dell'auto del nostro paese arriva a questi appuntamenti senza essere soggetto ad un vero processo di innovazione, le acquisizioni si potranno tradurre in qualche fabbrica di assemblaggio con la chiusura del resto. Dato che sento dire

che, per determinare quelle condizioni, ciò è inevitabile, al di là di quelli che saranno gli assetti proprietari del futuro, il problema è come il settore dell'auto arriva a questo appuntamento (se ce ne fosse uno e di questa natura).

Per tali ragioni, fin dall'inizio abbiamo espresso un giudizio negativo rispetto ad un piano che si configura in modo tale che i prepensionamenti - o, meglio, le mobilità - preannunciati dalla FIAT sono soltanto il primo pezzo di un'operazione. Potrei fare - e lo faremo in modo circostanziato - il rapporto sulla produzione, stabilimento per stabilimento, e predisporre l'elenco degli interrogativi. Ad esempio, dato che, tra fine 2003 ed inizio 2004, il modello della *smart car* sostituirà la Panda e la Seicento e si produrrà in Polonia (attualmente la Seicento si produce in Polonia mentre la Panda a Torino), si potrebbe fare un elenco. Forse siamo prevenuti ma, quando sentiamo dire che i nostri interlocutori, le nostre controparti fanno soltanto un'operazione socialmente irrilevante e, poi, che non da qui ad un anno o a due anni, ma a settembre, ci sarà ad Arese una forte criticità, visto l'utilizzo che è già stato fatto della cassa integrazione, come si fa a presentare un piano industriale e poi dire che fra due mesi non si sa se ad Arese i 2 mila lavoratori verranno o meno licenziati? L'altro giorno, quando abbiamo discusso delle proposte della FIAT auto e abbiamo terminato l'incontro con l'azienda alle ore 15.30, la sera alle 19.45 abbiamo ricevuto una telefonata che ci ha comunicato che la stessa aveva aperto le procedure di mobilità per la Powertrain, vale a dire per altri 550 lavoratori, senza che mai si fosse fatto cenno alle organizzazioni sindacali che sussisteva l'intenzione di aprire tali procedure.

Se si sente dire tutto ciò e non si capiscono le motivazioni del sindacato, vuol dire che il problema è un altro. L'azienda ha aperto unilateralmente tutte le procedure e l'ultima, addirittura, con un colpo di telefono. L'azienda ci chiede semplicemente di sottoscrivere quello che ha già deciso e che sta praticando, e non ha mai aperto un confronto ed un negoziato vero che prendesse in considerazione altre

ipotesi e altre strade, a partire dal piano industriale che, a nostro avviso, rimane l'aspetto centrale e decisivo, perché da questo si possono affrontare anche le questioni relative agli strumenti. È chiaro che ragioniamo sulla sopravvivenza stessa del settore auto - e, quindi, su un grande problema di politica industriale del nostro paese - e, per tale ragione, sussiste un ruolo importante che possono e devono svolgere il Governo e le istituzioni.

Non credo che ci sia un solo strumento. Ragionare sulla politica industriale, sul suo significato e sul futuro dell'auto, non vuol dire nuovi meccanismi di rottamazione ma significa capire come si agisce sui diversi elementi: sulla ricerca, sul favorire un mercato indirizzato ad un certo tipo di automobile - e non mi riferisco semplicemente alla logica delle incentivi ma alle misure che si intraprendono, così come hanno fatto in altri paesi, per favorire un'operazione -, sul problema delle infrastrutture finalizzate alla crescita di un nuovo prodotto di cui, in questa fase, si sta discutendo. Inoltre, sussiste un intervento anche rispetto alla qualificazione e al mantenimento professionale dei lavoratori. Infatti, continuo a non capire perché, a fronte di situazioni di difficoltà, aziende come la FIAT usino sempre e soltanto lo strumento dei prepensionamenti (a differenza di quello che hanno fatto altri gruppi automobilistici a livello internazionale), dato che possono essere utilizzati altri strumenti che associno operazioni sulla riduzione dell'orario con processi di formazione e riqualificazione del personale.

Vorrei ricordare che la FIAT, proprio perché ha sempre scelto di giocare la competizione su un mercato medio-basso - e, quindi, essenzialmente sul problema delle condizioni lavorative - negli anni scorsi non ha neanche rinnovato il contratto aziendale: altro che problema di costo del lavoro, è una delle maggiori aziende del nostro paese che non ha ottemperato a tale adempimento. Quindi, a nostro avviso, le ragioni strutturali della crisi sono quelle. Non voglio drammatizzare, però vorrei far presente che da lungo

tempo - quando altri da più versanti ci rispondevano che la nostra era una esagerazione - avevamo detto che la FIAT stava precipitando. Lo si capiva semplicemente osservando quanto stava avvenendo nei singoli stabilimenti. Anche in questa occasione ci permettiamo di dire che oggi è in ballo la sopravvivenza del settore dell'auto oltre, ovviamente, alla sopravvivenza della stessa FIAT.

TONINO REGAZZI, *Segretario nazionale della UILM*. Desidero prima di tutto ringraziare l'onorevole presidente per la sensibilità che ha avuto nell'offrirci la possibilità di discutere della crisi che sta attraversando la più importante azienda del nostro paese.

Alcune cose le hanno già evidenziate i miei colleghi e cercherò di non ripeterle. Vorrei però elencare rapidamente le questioni che mi paiono importanti per capire le ragioni di tale crisi.

Dapprima va considerato che nel 2001 il mercato nazionale ha raggiunto una quota di due milioni e 400 mila vetture. Si tratta di un numero molto alto. Questo risultato, come hanno già detto prima i colleghi, è da attribuire a due situazioni favorevoli: la rottamazione e il cambio di benzina. La prima ha favorito il ricambio delle vetture e l'altra ha in qualche modo costretto ad effettuare tale ricambio. L'una e l'altra insieme hanno fatto sì che il mercato dell'auto nel nostro paese arrivasse a questo risultato, che non sarà facilmente raggiungibile di nuovo nel breve e nel medio periodo. Infatti, l'ipotesi di mercato per il 2002 è pari a due milioni di vetture. Si tratta di un abbattimento piuttosto forte.

Perché questo? In aggiunta alle situazioni non ripetibili che ho ricordato prima è da considerare la crisi di carattere generale, accentuatasi dopo l'11 di settembre. Vi è quindi un insieme di fattori che fa sì che il mercato dell'auto nel nostro paese sia sensibilmente più basso rispetto al 2001.

Qual è la ragione ulteriore da considerare nell'ambito di tale scenario? Essendo la quota detenuta dalla FIAT del 35 per

cento, un po' di più alla fine dell'anno scorso, risulta chiaro che in una situazione nella quale oltre alla crisi di mercato, stimata oggi intorno al 15 per cento, si aggiunge una ulteriore perdita di quota FIAT del 6 per cento circa, tale azienda subirà le conseguenze più severe in un mercato che nel 2002 calerà a circa due milioni di vetture. Esiste perciò una crisi del mercato ma anche una crisi della FIAT. Quindi, se la stima che si fa per il calo del mercato del 2002 è del 15 per cento, a ciò sicuramente si aggiungerà per la FIAT un'ulteriore perdita del 6 per cento circa, con un saldo totale negativo per l'azienda superiore al 20 per cento. È questa la peculiarità della crisi dell'auto FIAT nel nostro paese, che dovrebbe far riflettere ulteriormente.

Un altro fattore importante della crisi coincide con l'ultimo modello realizzato dalla FIAT, la *Stilo*. Secondo stime attuali, le vendite ammontano alla metà delle previsioni fatte dall'azienda. Vengono quindi a coincidere una crisi del mercato, una crisi strutturale dell'azienda ed una crisi dei modelli, in particolare dell'ultimo, che non trovano il favore del mercato. L'insieme di tali fattori produce conseguenze dirompenti. Noi verificiamo che, accanto alle precedenti difficoltà, che rendevano l'azienda scarsamente competitiva rispetto ai concorrenti, l'ultimo modello, quello che in qualche modo (era questa almeno la speranza) doveva consentire di contrastare la concorrenza e recuperare le quote di mercato perse, sta incontrando difficoltà. Il tutto finisce con l'accentuare la crisi del settore dell'auto nel contesto di una crisi del mercato di carattere più generale.

Come intende agire la FIAT di fronte a tale situazione? In due modi. Per primo, riducendo la manodopera, allo scopo usando gli strumenti tradizionali della mobilità e dei pensionamenti, e in secondo luogo alleggerendo la produzione con la diminuzione delle giornate lavorative, attraverso la cassa integrazione guadagni, da usare in una quantità, allo stato, non ancora definita.

Vi è poi la questione del piano industriale, che - lo abbiamo visto - agisce innanzitutto sull'occupazione e reagisce alla crisi con alcuni interventi apprezzabili, stando almeno a quanto ci è stato illustrato dall'amministratore delegato. Il primo riguarda la rete commerciale, ritenuta inefficiente, ed è finalizzato a recuperare in qualche modo una situazione difficile e complicata. Una seconda linea d'intervento si propone di effettuare operazioni dirette al miglioramento continuo della qualità. Anch'essa potrebbe conseguire dei risultati nel breve e nel medio periodo. Il terzo consiste in un processo di razionalizzazione teso a responsabilizzare di più le persone sulle linee di prodotto.

È dato perciò riscontrare una serie di interventi finalizzati al rilancio dell'azienda. Si tratta di iniziative che potrebbero essere ritenute apprezzabili in una condizione normale. Infatti, in una situazione in cui ci fosse una ordinaria, paritaria concorrenza con le altre case automobilistiche, sarebbe giusto sostenere il prodotto facendo leva sulla sua qualità, sulla rete commerciale e sulla razionalizzazione dei fattori di efficacia ed efficienza. Ciò che appare invece del tutto insufficiente è la parte relativa agli investimenti ed al nuovo prodotto. In un momento del tutto straordinario, ove a fianco di una crisi del mercato agisce una crisi FIAT che si inserisce e si avvia dentro la prima, il piano industriale dovrebbe avere anch'esso carattere straordinario. Invece, siamo di fronte ad un intervento assolutamente normale, mirato a supportare una ordinaria attività concorrenziale con le altre case automobilistiche. I 2,4 milioni di euro da qui al 2005, che costituirebbero una spesa importante qualora si versasse in una situazione del tutto normale, paiono del tutto insufficienti in relazione all'esigenza di effettuare un intervento di carattere straordinario.

Teniamo conto che l'ultimo prodotto - che, in qualche modo, doveva aiutare a risolvere i problemi dell'azienda - non ha incontrato il favore del pubblico; con

molta probabilità, esso non consentirà neppure di recuperare la spesa per investimenti effettuata.

Un'altra questione riguarda i tanti modelli presentati, circa venti in tre anni; al riguardo, vanno fatte alcune osservazioni. Intanto, parte di tali modelli non saranno prodotti nel nostro paese; inoltre, saranno sul mercato con ritardo rispetto alla difficile situazione odierna; infine, almeno per quanto ci è dato sapere, non rappresenteranno le novità oggi richieste dal mercato. Quindi, dal punto di vista della qualità e della novità del prodotto, l'intervento parrebbe del tutto insufficiente per reggere il confronto in un momento tanto difficile e particolare. Invero, non si tratta di non apprezzare la proposta FIAT; piuttosto, ci troviamo dinanzi ad una ipotesi di soluzione valida in una situazione normale; in una situazione che, per la FIAT, è del tutto particolare - difficile, molto difficile -, le soluzioni proposte non ci sembrano idonee per reggere l'agguerrita concorrenza, vieppiù forte soprattutto nel nostro paese.

Ma debbo svolgere ancora alcune considerazioni; intanto, stiamo parlando della più grande azienda del paese, quindi sulla base di tale assunto, dovremmo conoscere il giorno in cui non dovesse più garantire la continuità delle sue attività. Teniamo conto che si tratta di un'azienda con più di cento anni di storia, in un paese dove vi è una buona, anzi ottima, cultura della costruzione dell'automobile; un paese la cui storia, nel settore, ha conosciuto anche grandi successi. Quindi, dobbiamo sapere che, nel giorno in cui mancasse la capacità di rilanciare il settore auto, settore nel quale, oggi, le grandi dimensioni sono indispensabili, si perderebbe - dal punto di vista culturale ma anche da quello della ricchezza prodotta e della tecnologia sviluppata - un pezzo importante della storia del nostro paese. Non è chiaro, al riguardo, se la proprietà e l'intervento delle banche siano in grado di assicurare la continuità del comparto; a tale proposito, credo che il paese e, soprattutto, il Governo debbano fare la loro parte: è, infatti, il Governo che deve seguire la vicenda facendo in modo che il settore

continui ad essere a direzione italiana. Ma oggi, anzitutto, si deve tendere a fare rimanere nel paese il cervello del processo produttivo, sulla base, appunto, della capacità, della cultura, dell'esperienza accumulate nel corso di cent'anni di storia, storia che ha conosciuto anche grandi successi.

Un'ulteriore considerazione, che ha riflessi sia immediati sia proiettati nel futuro - anche se in tempi medio-lunghi -, è la seguente: si potrebbero sollecitare, da parte del Governo, azioni tese sia a ridurre le scorte di mercato sia, soprattutto, ad un intervento nella ricerca sulla qualità del prodotto e sul prodotto ecologico. Oggi, abbiamo ancora tutte le possibilità di rispondere alla sfida del presente che ci chiede di avere una grande volontà per tenere cervello, direzione e capacità di produrre automobili nel nostro paese.

Occorre un forte intervento nella ricerca sulla qualità del prodotto, soprattutto per quanto riguarda il prodotto nuovo, quello ecologico. Concludendo l'esposizione, le annuncio, signor presidente, che consegnerò all'attenzione della Commissione, alla fine della seduta, del materiale informativo.

DOMENICO FRESILLI, *Segretario confederale dell'UGL*. Ringrazio le Commissioni per l'invito rivoltomi a partecipare alla seduta odierna; l'occasione mi consente di portare, nel dibattito parlamentare che si svolge in questa sede, il nostro punto di vista sull'attuale crisi dell'azienda FIAT. Non ho molto da aggiungere alle copiose relazioni illustrate dai colleghi che mi hanno preceduto (i quali, indubbiamente, hanno esposto la crisi nella sua crudezza). Le proposte che provengono da parte sindacale, infatti, rappresentano, a mio avviso, risposte esaurienti.

Da parte mia, posso semplicemente aggiungere che, negli incontri avuti con la controparte, abbiamo chiesto quali fossero i motivi per i quali la FIAT perdesse, in Italia, più del doppio di quanto non perdessero le altre firme estere; ma non ci sono state date risposte di alcun tipo. Soprattutto, non si è voluto ammettere, quale causa di tale tendenza, l'errore di

strategia nella vendita dei prodotti progettati, che erano mal venduti. In definitiva, la scelta fatta dall'azienda è, come sempre, tradurre gli errori da loro commessi in perdite occupazionali per noi. Per esempio, da parte FIAT, non si è profuso alcun impegno per fornire i dati dei modelli e i livelli di ricaduta occupazionale rispetto alle quantità previste per il mantenimento delle missioni, negli stabilimenti con una struttura aziendale di cui non si riesce più a comprendere se sia commisurata ad una società che progetta, industrializza, costruisce a partire dall'Italia. La FIAT programma, per il 2002, una diminuzione della produzione quantificata in 150 mila vetture cui corrisponde un esubero del personale dal 10 per cento, da gestire attraverso mobilità e cassa integrazione.

Tutto ciò, ovviamente, lascia prevedere che - malgrado gli impegni sottoscritti in passato (ad esempio, per il mantenimento del settore ad Arese) - la FIAT non sia in grado di occuparsi delle future ricerche sulle auto a basso impatto ambientale; lascia prevedere, inoltre, che l'azienda non abbia le risorse per continuare a restare autonomamente sul mercato mondiale. Nulla viene detto, a tale proposito, circa le nuove frontiere tecnologiche che segneranno il futuro dell'auto. Questa situazione avrebbe ripercussioni gravissime sullo sviluppo e del settore specifico e di tutto il comparto della componentistica ad esso legato, in quanto, inevitabilmente, le scelte di costruzione e progettazione che si stanno adottando nel nostro paese creerebbero il blocco totale di quella continua ricerca intesa al progresso che, invece, si ha nei paesi dove si progetta *in loco*.

È ovvio che tale tipo di scelta, se dovesse realizzarsi, potrebbe anche significare, nel medio e breve periodo, una ripercussione anche per i settori oggi formalmente non ancora dichiarati in perdita. Infatti, alla prima manifestazione di difficoltà di carattere industriale, si replicherebbero le scelte che oggi si stanno percorrendo con riferimento all'auto. In questa direzione, diventa estremamente preoccupante la dichiarazione su come Comau viene messa in vendita perché,

come tutti sappiamo, Comau opera nel settore della costruzione, della progettazione e della gestione delle macchine per la fabbricazione dell'auto e nella gestione degli impianti. Fino a poco tempo fa, per la FIAT, ciò costituiva il *core business* inalienabile; per tali motivi, il riproporre, da parte FIAT, una soluzione basata sulla riduzione dei costi attraverso la gestione degli esuberi è da considerarsi, in realtà, una scelta che va nella direzione di un forte ridimensionamento del settore auto, nell'unico tentativo, nelle intenzioni FIAT, di liberarsi di pesi (nella sua considerazione) morti e rimettersi sul mercato dopo le espulsioni, per avere una maggiore appetibilità finanziaria rispetto ad ipotetici compratori.

Pertanto, in conclusione, noi riteniamo inaccettabile la scelta, prospettataci dalla FIAT, di una gestione di questo processo attraverso una semplice riproposizione di un meccanismo più volte adottato: un miglioramento della sua situazione finanziaria attraverso la pura e semplice espulsione della forza lavoro dagli stabilimenti. In ultima analisi, le nostre preoccupazioni sono quelle di tutto il mondo del lavoro che gravita intorno alla FIAT. Chiediamo a questa Commissione *in primis*, ma anche al Governo ed a tutte le altre forze sociali, di adoperarsi affinché un pezzo di storia italiana non finisca in mano a gente che, sicuramente, non ha a cuore la vita di questa grande industria, che tanto ha dato all'Italia ed anche, perché no, al mondo intero.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderano formulare quesiti.

GIORGIO BENVENUTO. Ringrazio i dirigenti delle organizzazioni metalmeccaniche della UIL, della FIM, della FIOM e della UGL per le considerazioni e le valutazioni che ci hanno appena esposto. Vorrei affrontare ora con loro tre questioni principali. Data per scontata l'importanza strategica dell'industria automobilistica per il nostro paese, ricordo ancora una volta come l'auto, insieme al suo indotto, contribuisca all'occupazione nel nostro paese per il 7 per cento del totale

e, malgrado la recente caduta di produzione, rappresenti circa l'8 per cento del prodotto interno lordo.

Vorrei avere, se possibile, da parte delle organizzazioni sindacali una valutazione più articolata su una possibile azione del Governo e del Parlamento in campo fiscale. Mi riferisco alle ipotesi, avanzate e sviluppate anche nel corso delle precedenti audizioni, riguardanti un possibile intervento attraverso una politica fiscale di incentivazione alle vendite. Credo vi sia ormai un generale accordo sul fatto che iniziative di carattere episodico, come fu a suo tempo la rottamazione, non siano adeguate alla situazione odierna. Allo stesso modo siamo tutti consapevoli delle regole esistenti a livello europeo a tutela della concorrenza.

Partendo da tali premesse, ritenete utile una politica fiscale che affronti strutturalmente il sistema di imposizione che gravita intorno all'auto? Abbiamo una serie di meccanismi impositivi fortemente punitivi nei confronti dell'industria dell'auto: mi riferisco all'imposta del 12,5 per cento sulla RC auto e alla IPT, che rende molto statico l'andamento del nostro mercato rispetto a quello degli altri paesi. Pensate sia importante adottare provvedimenti di carattere permanente al riguardo o ritenete che essi non abbiano alcuna rilevanza? Ritenete utili eventuali ecoincentivi?

Se da una parte la politica fiscale portata avanti finora dal Governo ha favorito la vendita dei veicoli commerciali, dall'altra ha causato una forte diminuzione delle quote di mercato dell'industria nazionale nel segmento medio-alto, poiché la Tremonti-*bis* considerando l'auto come bene strumentale per diverse categorie, ha favorito l'ingresso di vetture di media ed alta cilindrata in un momento in cui mancava una capacità di offerta da parte della FIAT. Quale giudizio date della Tremonti-*bis*?

Immaginate misure particolari per l'indotto? Secondo voi non potrebbero essere adottate delle iniziative, a livello nazionale sia regionale, per ridurre l'incidenza del peso fiscale sulle piccole e medie aziende? Ho avuto modo di formulare questa ipo-

tesi al presidente della regione Piemonte in occasione di una riunione congiunta, ricordando che iniziative del genere si stanno adottando in alcune regioni: mi riferisco in particolare al Lazio, che è indirizzato a ridurre l'IRAP per le piccole e medie aziende.

Nel corso delle audizioni la FIAT ha riferito di essere una delle aziende leader nel campo degli investimenti, e se non ricordo male ha parlato di una quota di investimenti indirizzati alla ricerca pari al 28 per cento del totale. Anche l'AMMA ha ricordato il peso importante che rivestono le imprese private nel campo della ricerca, comparandolo alla esiguità della ricerca pubblica. In occasione della audizione dei rappresentanti della FIAT ho chiesto di avere se possibile dei dati più articolati e, più precisamente, di conoscere la quota di investimento dedicata al prodotto e quella dedicata al processo. Come organizzazioni sindacali siete in grado di fornire qualche indicazione al riguardo? La mia impressione infatti è che, se una critica documentata va mossa alla FIAT, essa debba riguardare la sproporzione degli investimenti sul processo rispetto a quelli sul prodotto.

Do una grande importanza alla questione anche perché il professor Guerci ha ricordato, nel corso della sua audizione, come non sempre gli investimenti sul processo producano una maggiore qualità; molte volte essi possono contribuire ad una conflittualità minore ma spesso finiscono per essere autolesionisti. A tal proposito ricordavo gli investimenti sui robot a Cassino e al riguardo ho avuto il piacere di avere conferma da parte del professor Guerci che, sul piano della qualità, tali investimenti rispetto agli obiettivi prefissati hanno creato più che altro dei guasti. Sarebbe molto importante per le Commissioni conoscere le vostre indicazioni e valutazioni al riguardo, anche perché in ordine agli investimenti sul processo (penso a Melfi e ad altri stabilimenti) ritengo si sia fatto moltissimo. Su ciò, quindi, desidererei un giudizio da parte delle organizzazioni sindacali.

La FIAT, su mia domanda, ha risposto che l'azienda ha dato di più allo Stato di quanto non abbia ricevuto per la Cassa integrazione e guadagni praticata negli ultimi cinque anni. È possibile su ciò avere ulteriori dati da parte vostra? Riterrei utile anche conoscere l'entità del trattamento di fine rapporto dei lavoratori della FIAT: si tratta di un qualcosa che fa parte del complesso delle considerazioni. Ritengo, infatti, che allo stesso modo delle banche e degli altri creditori, anche i rappresentanti dei lavoratori abbiano a buona ragione delle cose da dire, specie quando ricordano quali sono tali cifre.

Infine vorrei sapere quali iniziative il sindacato abbia adottato o intenda adottare riguardo ad un particolare aspetto: il 1° gennaio del 2004, nell'ambito dell'accordo tra FIAT e General Motors, sarà possibile esercitare l'opzione *put*. Ci è stato autorevolmente spiegato, soprattutto da parte di tecnici, che questo accordo con la General Motors di fatto è irreversibile. Poiché quando venne stipulato questo accordo vi fu un generale consenso, chiedo se le organizzazioni sindacali abbiano avuto modo di affrontare il problema anche in relazione ad una scadenza che è molto prossima. È giusto ascoltare le varie opinioni e quanto detto in merito alle diverse responsabilità, da parte sia del Governo sia degli altri interlocutori, ma altrettanto importante è conoscere se le organizzazioni sindacali abbiano all'ordine del giorno questo problema, se lo abbiano già affrontato, se abbiano dei contatti o abbiano avuto possibilità di confronto con le organizzazioni parallele che esistono nella General Motors.

Dato per scontato che questo è un processo irreversibile, come si giunge alla sua conclusione tenendo conto delle cose che avete qui sottolineato, cioè facendo in modo che non sia un processo di annessione ma un processo nel quale vi sia una logica di integrazione, nel quale venga salvaguardata la capacità di progettazione e che - come avete efficacemente chiarito - la « testa », il « cervello » della progettazione restino nel nostro paese?

ALBERTO NIGRA. Ovviamente nei vostri interventi vi siete soffermati particolarmente sul caso FIAT; mi interessa invece sentire un vostro giudizio sul tema dell'indotto. Nel corso delle precedenti audizioni e sulla base dei dati di cui siamo in possesso abbiamo verificato che questo settore ha avviato nel corso di questi anni un processo di « emancipazione » dalla casa madre FIAT, arrivando a conquistare delle quote importanti del mercato internazionale dell'auto. Addirittura vi è una percentuale non insignificante di aziende di questo settore il cui fatturato per la maggior parte non dipende dalla FIAT.

Premesso che credo (è un giudizio sul quale chiedo il vostro parere) che in ogni caso non sia possibile immaginare, ad oggi, una autonomia di questo settore dalla FIAT, quanto meno senza una presenza rilevante di quest'ultima, vorrei sapere quali siano al riguardo i vostri giudizi e quali proposte avanzate affinché si possa in qualche modo agevolare il rafforzamento dell'autonomia del settore. Dico ciò non perché si debba pensare di fare a meno della FIAT ma perché è bene cercare di capire come dare a questo settore delle proprie « gambe » con le quali camminare più autonomamente di quanto già oggi non faccia.

Tutto ciò si inserisce all'interno di un ragionamento complessivo sul settore auto e quindi con lo scopo non solo di favorire, come è giusto che sia (il compito della nostra indagine dovrebbe essere questo), il mantenimento di una presenza della FIAT all'interno del nostro paese (quindi di uno dei più importanti produttori di auto a livello mondiale in un settore industriale indispensabile per il nostro paese), ma anche di rafforzare la logica del distretto dell'auto e quindi del complesso della produzione dell'auto. Ciò tenendo conto di tutta una serie di misure che possono in qualche modo favorire questi sviluppi (penso alla ricerca, al credito, eccetera).

La seconda osservazione - sulla quale si è già espresso l'onorevole Benvenuto - riguarda un giudizio sull'evoluzione dell'accordo con la General Motors. Quanto ha sottolineato prima l'onorevole Benve-

nuto non corrisponde esattamente a ciò che abbiamo ascoltato in questa sede da parte dell'ingegner Fresco e vorrei quindi sentire il giudizio dei sindacati su questi aspetti.

Infine vorrei fare una constatazione su una questione nota ma che, considerata l'importanza di questa sede, forse è più una domanda-giudizio: si può decisamente affermare che, ad oggi, lo stato dei rapporti tra azienda e sindacato all'interno della FIAT (tanto più in relazione al piano industriale di rilancio dell'azienda) siano definibili come pessimi, non sufficienti, e pertanto non in grado di aiutare nella costruzione di questo piano industriale indispensabile per raggiungere gli obiettivi che tutti ci prefiggiamo.

RENATO CAMBURSANO. Mi pare di poter affermare che, da parte di tutte le quattro organizzazioni sindacali, vi sia stata una sostanziale convergenza nell'analisi di quelli che chiamo per comodità i « fatti FIAT ». Ciò sia sull'esame dei ritardi nella presa di conoscenza della reale situazione critica del settore auto in casa propria, sia sugli errori clamorosi commessi negli anni passati e anche - se non ho interpretato male quanto avete affermato - sulla poca credibilità del piano industriale della FIAT alla luce di quanto viene fatto ed attuato e che non avviene all'interno di un quadro generale, come ciò che è stato riferito ad esempio in relazione a Powertrain.

Nel marzo 2000 vi è stata una sostanziale convergenza di tutto il paese sull'accordo tra FIAT e General Motors; se non ricordo male, vi è stata anche una sostanziale, con qualche eccezione - ad esempio del sottoscritto - lettura positiva di quanto annunciato e deciso dal consiglio d'amministrazione della FIAT nel dicembre 2000 al Lingotto di Torino, quando sono stati annunciati tre provvedimenti sostanziali: un aumento di capitale, alcune dismissioni (delle quali mancava un elenco preciso e non si teneva conto della Comau) e l'emissione di un prestito obbligazionario in *bond* convertibili in azioni della General Motors. La lettura che diedi allora di tutti

e tre gli eventi annunciati non era affatto positiva. L'aumento di capitale era assolutamente inadeguato rispetto al fabbisogno, alle necessità. Se ciò era vero allora, figuriamoci ora! Quello del 1993, quando la situazione non era così disastrosa, o comunque così critica, fu un po' più del doppio rispetto all'aumento di capitale di oggi. La domanda che ci si poneva era perché si rispondesse in modo così inadeguato (anche in questo caso, ricorro ad un eufemismo). Probabilmente, la risposta più attendibile è che i conti siano stati fatti in base ai soldi disponibili in tasca da parte di coloro che dovevano mantenere il controllo nella misura del 30 per cento e non già, invece, sulla base del reale fabbisogno.

Riguardo alle dismissioni, si è già detto. Alcune di esse, pur se il ricavato è stato inserito in elenco entro il 31 dicembre di quest'anno per alleggerire la situazione di indebitamento piuttosto pesante, anzi, decisamente pesante, probabilmente non arriveranno ad attuazione entro quella data, soprattutto per la esistente situazione generale di mercato borsistico e di *merchant* ridotta rispetto all'andamento degli anni passati.

Sul prestito obbligazionario potrei usare l'affermazione di un Presidente emerito della Repubblica, cioè l'annuncio di una meta già raggiunta, anche se soltanto annunciata.

Quanto ai fatti odierni, è stato presentato anche a noi, in particolare da Boschetti, un piano industriale, in modo piuttosto crudo ma anche comprensibile, il che non avviene da sempre da parte di casa FIAT. Ripeto anche a voi quanto già ho affermato in un'altra occasione, la scorsa settimana, e cioè che, essendo stato amministratore di una città nella quale dieci anni fa esatti, proprio come in questi giorni, si assistette, da un giorno all'altro, alla chiusura di uno stabilimento Lancia (mi riferisco alla città di Chivasso, in provincia di Torino), non posso che avere un approccio preoccupato in relazione a quanto si afferma ed a quanto si realizza. Infatti, sino alla vigilia della chiusura di quello stabilimento si affermavano cose

esattamente contrarie rispetto a quanto il giorno dopo puntualmente si realizzasse. Allora, il piano industriale deve essere credibile nel medio-lungo periodo, a mio parere. Si tratta di una domanda che già ho rivolto a Boschetti (essendomi dovuto allontanare, leggerò sul resoconto stenografico della seduta se sia stata fornita risposta a quella mia preoccupazione). Il fattore tempo non gioca a favore, non se ne ha molto a disposizione. Non ne ha FIAT, non ne ha l'Italia in carenza di una politica industriale nazionale per l'auto e per l'innovazione.

Quali sono le mie preoccupazioni? Da quanto è stato affermato e, soprattutto, da quanto non è stato detto ma di cui si sente parlare, se la necessità di fabbisogno finanziario per il rilancio è garantita soltanto da quanto oggi le banche hanno attuato ed hanno in programma di attuare c'è poco da sperare e poco di cui essere ottimisti. Provengo da quel mondo e so quali siano gli obiettivi di quella realtà: consistono, ovviamente, nel portare a casa i propri quattrini. Questa è la lettura della trasformazione dei debiti a breve in debiti a medio periodo. Invece, mi preoccupano alcune scelte già compiute, anche se non dichiarate del tutto, relativamente a quanto avverrà nelle prossime settimane, nei prossimi mesi e, soprattutto, a far data dal 1° gennaio 2004 quando, non dimentichiamolo, General Motors potrà realizzare ciò che l'accordo del marzo 2000 le consentirà, magari anche con qualche anticipazione. Allora, è necessario capire dove si andrà a parare. Per esempio (il rappresentante della CGIL lo ricordava molto bene), dove saranno costruiti i motori?

Si afferma che in Italia saranno costruiti esclusivamente quelli diesel. Se così sarà, dell'attuale produzione - sempre dato, ma non concesso, che sia così - rimarrà in Italia soltanto un terzo e i due terzi saranno trasferiti altrove. Già è stato ricordato il problema della *small*, quella che dovrebbe coprire il settore oggi coperto dalla *FIAT Panda*, prodotta a Torino: dove andrà? Ce lo chiediamo da torinesi. La domanda è: che cosa fare? Alcune

riflessioni sono già state ascoltate sia da parte di Giorgio Benvenuto sia da parte di Alberto Nigra. Il rappresentante della CISL ha affermato che occorrerebbe un intervento diretto del Governo. Sarebbe opportuno capire se questo debba essere limitato ad alcuni aspetti fiscali (a tale proposito già è stata posta una domanda e attenderemo una risposta) o se, invece, si debba riferire ad un quadro complessivo di politica industriale, come affermato da CGIL, rivolta all'auto e al mantenimento in Italia della produzione, non soltanto del *core business* e della progettazione, ma di tutta l'innovazione.

Sostanzialmente, sono queste le principali preoccupazioni che ho evidenziato dalle affermazioni che sono state rese. Attendo alcuni chiarimenti da parte vostra.

PRESIDENTE. Prima di ascoltare le risposte dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali intervenuti, vorrei osservare che questa nostra iniziativa volta all'approfondimento delle questioni che interessano il settore automobilistico non è giunta oggi come un fulmine a ciel sereno. Già prima di Natale dello scorso anno avevamo organizzato una audizione alla quale partecipò il dottor Cantarella e nel corso della quale avevamo già avuto occasione di manifestare preoccupazioni del tutto evidenti, senza avere la certezza che i mesi successivi sarebbero stati così drammatici. Il fatto ha sicuramente aggravato la situazione di partenza. Noi dovremmo arrivare ad elaborare un documento conclusivo, entro il 15 luglio prossimo, che rappresenti o possa rappresentare la cornice entro la quale il Governo, se lo riterrà, potrà dar vita ad una serie di iniziative. Anche per quanto riguarda queste ultime mi pare che già si delineino alcune possibili convergenze.

Le politiche fiscali dovranno essere allineate a quelle degli altri paesi europei; a questo proposito, il collega Benvenuto non ha mancato, in ogni occasione, di rimarcare la necessità di spaziare dai provvedimenti relativi alle vetture societarie fino alle imposte sul trasferimento di proprietà

degli autoveicoli, dal rinnovamento del parco auto per ragioni ambientali e di vivibilità delle città fino alla ricerca applicata sulle vetture ecologiche. Tuttavia, la questione che ci dobbiamo porre è un'altra. Non posso accettare che si liquidi l'impegno che lo Stato ha assunto sulla rottamazione meravigliandosi del fatto che non è andato a vantaggio della FIAT. Evidentemente, ciò vuol dire che non soltanto la crisi proviene da lontano ma che le condizioni nelle quali ci troviamo sono talmente gravide di prospettive che, qualunque sia l'intervento che il Governo e il Parlamento riterranno di adottare, è dubbio che sarà l'industria italiana dell'auto ad approfittarne. È probabile che saranno, soprattutto, i concorrenti perché, come ricordato, la crisi viene da lontano e il settore ha bisogno di grandi investimenti.

Noi desideriamo sapere - e in questo senso il confronto con voi, oggi, è importante - quali possano essere le reali intenzioni dell'azionariato FIAT. Questo rimane un grande interrogativo. C'è effettivamente la volontà di concentrarsi sul *core business* oppure no? Non intendo giungere a conclusioni alle quali perverremo alla fine ma, per quanto posso capire, se si deciderà, ad esempio, di realizzare alcune dismissioni, non dovranno essere toccati i settori sinergici ma si dovrebbe iniziare dalle attività finanziarie che non sono connesse direttamente al *core business*.

Vorrei segnali in questo senso. Non so, potrei anche fare l'elenco, ma vorrei dire che questa iniziativa è stata promossa perché si voleva avere un quadro più preciso. Il quadro che si sta delineando ci riporta all'interrogativo iniziale: è il gruppo di comando, infatti, che deve spiegare cosa intenda fare, perché la possibilità che qualsiasi Governo o qualsiasi Parlamento possano intraprendere un'iniziativa « alla cieca » non esiste.

In tal senso, il confronto che le Commissioni hanno promosso con voi oggi ha lo scopo di raccogliere le vostre sensibilità. Nei prossimi giorni concluderemo questa indagine ascoltando altri protagonisti essenziali e tireremo le conclusioni; al punto in cui sono arrivate le cose, tuttavia, è

questo l'interrogativo di fondo al quale soprattutto gli interessati devono cercare di fornire una risposta; diversamente, dovremo rimarcarlo in sede di redazione del documento conclusivo.

Do ora la parola ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali per le loro repliche.

TONINO REGAZZI, *Segretario nazionale della UILM*. Il presidente Tabacci ha affermato che dovrebbe essere il gruppo di comando a fornire risposte precise. Proviamo a partire, allora, dal piano industriale. Il senatore Cambursano ha sostenuto che tale piano industriale è buono nel medio e lungo periodo, ma non è sufficiente nel breve. La domanda che ci dobbiamo porre a questo punto, allora, è se sia ancora possibile realizzare un piano industriale che agisca nel breve periodo. Ci troviamo già a metà del 2002 e sappiamo che il periodo più difficile è rappresentato da questo e dal prossimo anno. È possibile operare un intervento capace di agire oggi? Mi sembra di no. Ho compiuto un'analisi dei tempi, e dai miei appunti risulta che il piano non interviene nel breve periodo, quando sarebbe stato invece necessario. In altri termini, il piano industriale doveva agire oggi, cioè nel periodo 2001-2003, mentre abbiamo visto che interverrà dopo il 2004-2005, attraverso la produzione di due nuovi prodotti, come ad esempio una monovolume più popolare rispetto a quella attuale, oppure una 4x4 diversa dalla semplice Panda, e via dicendo. Si tratta di scelte che appaiono anche apprezzabili, ma che comunque agiranno in un periodo nel quale la FIAT farà in tempo a precipitare. Poiché non siamo in grado di leggere diversamente questa situazione, vorrei tradurla così: soffrire nel breve periodo, ma essere sufficientemente garantiti dal fatto che si sta lavorando per il medio e lungo periodo, posto che non mi sembra vi siano più le condizioni per poter agire nel breve termine.

Mi sembra questo il ragionamento che occorre fare, e dunque dobbiamo capire cosa voglia il gruppo di comando. Su

questo aspetto, in base a quanto abbiamo letto, abbiamo difficoltà ad immaginare che vi sia una continuità e che si voglia mantenere in questo paese la direzione, il « cervello » del processo produttivo ed anche il « come » si costruisce un'automobile - sapendo che siamo capaci di farlo -, perché in questo periodo c'è questa cultura. È questo il punto interrogativo che ci porta, allora, a verificare che cosa possa accadere nel breve e nel lungo periodo. Credo che quasi tutti, a suo tempo, abbiano espresso un giudizio positivo sull'accordo con la General Motors, perché vi erano due elementi che sembravano positivi. Il primo è che nel 2004 poteva essere ancora FIAT, e non la General Motors, a decidere se mantenere o meno la direzione del settore, perché l'accordo è posto in questi termini.

La seconda questione, posto che anche un'azienda importante come la FIAT da sola non poteva affrontare la concorrenza con aziende molto più grandi a livello mondiale ed europeo, è che un'alleanza con la General Motors per costruire alcune sinergie poteva rappresentare un fattore positivo: infatti, ci è stato illustrato dal dottor Boschetti che assieme a questa azienda è possibile realizzare fortissime economie di scala. Finora, tuttavia, i risultati non si vedono - o si vedono assai poco -, e dunque non è possibile capire se nel 2004 la FIAT sarà in grado di esercitare l'opzione, continuando così, sia pure con una presenza del 20 per cento della General Motors nel capitale della società, e di mantenere italiana la conduzione dell'azienda. Ma non è possibile comprenderlo anche perché c'è l'intervento delle banche, il forte indebitamento e via dicendo. Quindi, l'azione potrebbe essere quella di guardare al breve periodo, in cui esistono difficoltà, mentre nel frattempo si costruisce davvero un intervento che dia garanzie per il futuro: da qui, gli investimenti nella ricerca.

Rispondo, allora, alla domanda posta dall'onorevole Benvenuto. La FIAT ha sempre fatto tanti investimenti nella ricerca; tuttavia, quel « tanti » è relativo. Abbiamo visto che sono stati spesi molti

soldi per allungare la catena del valore, ma forse sarebbe stato più opportuno destinare una parte di quegli investimenti alla ricerca per lo sviluppo del prodotto automobilistico. Vent'anni fa, infatti, si affermava che si trattava di un prodotto maturo, ma in seguito ci siamo tutti accorti che non era così. Vorrei fornire solo un dato: a metà degli anni ottanta la FIAT, assieme alla Volkswagen, deteneva il primato europeo del mercato con il 15 per cento (la Volkswagen aveva solamente lo 0,2 o lo 0,3 per cento in più); oggi, invece, è sotto l'8 per cento. Durante tutto questo periodo, dunque, i soldi investiti per la ricerca nel prodotto - perché nel processo ne sono stati investiti veramente molti - sono stati sufficienti? Bisognerebbe rispondere di no, altrimenti vuol dire che hanno sbagliato. Allora, o hanno sbagliato molto, oppure hanno investito poco relativamente a quanto investito.

Si tratta di un aspetto da approfondire, ma sicuramente qualche cosa non ha funzionato, perché oggi il prodotto non è competitivo sul mercato in termini di modelli. Oggi, infatti, esiste una straordinaria debolezza di modelli; inoltre, esiste anche un problema di qualità (ma forse meno). Oggi c'è soprattutto una debolezza di modelli perché la FIAT opera sul mercato con soli tre modelli, l'ultimo dei quali è riuscito a metà: è difficile riuscire a concorrere con la Toyota che, come è stato ricordato, ha presentato dodici nuovi modelli, ma dispone anche di una gamma di trenta modelli in diverse versioni.

Avevamo espresso, quindi, un giudizio favorevole sia sull'accordo con la General Motors (perché, a mio avviso, ne esistevano le condizioni), sia per quanto riguarda la capacità di realizzare una forza d'insieme (perché abbiamo visto che in alcuni importantissimi segmenti di mercato, ad esempio quello B e quello C, la General Motors e la FIAT potrebbero realizzare la più alta economia di scala, per esempio, realizzando pianali), sia, infine, per quanto riguarda la possibilità di scelta da parte della FIAT (e dunque, il diritto di scegliere se cedere, rimanere a quelle condizioni o migliorarle). È questo

il punto: la scelta spettava non alla General Motors, ma alla FIAT, la quale poteva decidere se mantenere l'intesa stipulata o cedere. Quindi, gli investimenti sulla ricerca e l'accordo con General Motors sono delle questioni che dovremmo approfondire, perché delle due l'una: o gli investimenti sulla ricerca sono stati sbagliati perché indirizzati in un modo che non ha prodotto risultati adeguati, oppure i soldi che sono stati spesi erano relativamente pochi.

Oggi sicuramente, se vogliamo guardare almeno al domani - nel breve, nel medio e nel lungo periodo - gli investimenti, probabilmente, dovrebbero essere maggiori perché, appunto, non siamo in una situazione normale ma in una situazione straordinaria e, quindi, l'impegno dovrebbe essere tale.

Infine, i tempi dovrebbero essere molto più veloci per fare in modo che i nuovi prodotti siano presentati sul mercato un po' prima: forse, ciò è ancora possibile ma non tale da risolvere il problema che abbiamo di fronte.

COSMANO SPAGNOLO, *Segretario nazionale della FIM-CISL*. Vorrei seguire lo schema delle domande poste. La rottamazione, che è partita da gennaio 1997, dal punto di vista della FIAT auto ha avuto gli effetti che dichiaravo prima, ma per lo Stato è stato un grande affare? Rispetto ad una crescita modesta del PIL nell'ordine dell'1 per cento, la rottamazione ha inciso per lo 0,5 per cento e, di conseguenza, in termini di crescita dei consumi - e, quindi, di gettito fiscale per l'IVA - praticamente lo Stato ha incassato molto di più di quanto non abbia erogato in termini di incentivazioni. Ripeto, dal punto di vista di FIAT auto l'esito è stato quello cui facevo riferimento prima, però è stato sicuramente un provvedimento che ha rilanciato i consumi.

Se il Governo pensa di varare alcuni provvedimenti - tipo quelli che venivano citati da Giorgio Benvenuto - non vi è dubbio che, di sicuro, rilanciano i consumi e vanno nella direzione di un minor impatto ambientale, problema che oggi è

all'ordine del giorno specialmente nei grandi centri urbani. Inoltre, sussiste l'incidenza dei passaggi di proprietà e delle RC auto che non hanno paragoni in Europa e, quindi, sarebbero misure giuste e legittime che avrebbero un effetto positivo sui consumi, sul mercato e sulla stessa FIAT. Non so valutare - anche per non incorrere in eventuali incidenti di percorso e, forse, è il caso di mantenerci su un terreno neutro - l'effetto della legge Tremonti-*bis*, ma credo che non abbia avuto un effetto positivo, anche se non si tratta di un giudizio di natura politica; non ho molti dati a disposizione e, quindi, potrei sbagliarmi.

Per quanto riguarda le misure sull'indotto, se non capiamo la vera portata della crisi della FIAT, risulta complicato parlare dello stesso. Il termine indotto non ha un solo significato: è quello legato alla FIAT in ragione del 10 per cento, è quello che ha seguito FIAT auto in Brasile e che è legato al cento per cento, è quello che, tra l'altro, vende pure la FIAT, ed è costituito prevalentemente da aziende di piccole dimensioni e, in ogni caso, sopra i quindici dipendenti.

Di conseguenza, non sottovalutiamo tale problema ma, ad oggi, non essendo chiara la vera portata della crisi della FIAT, è complicato stimarlo. Ovviamente, per indotto c'è tutto quello che incide su Powertrain come sulla stessa Marelli - che è indotto diretto di FIAT auto - che, comunque, hanno una ripercussione non marginale. Da ciò che la FIAT ci ha rappresentato e comunicato, nei prossimi anni investirà circa 20 mila miliardi fino al 2005 per venti nuovi modelli e l'investimento complessivo è, comunque, superiore del 25 per cento rispetto a quelli sostenuti dalla stessa azienda negli anni precedenti e, *grosso modo*, metà e metà tra processo e prodotto. Ovviamente, abbiamo toccato con mano il significato dell'intervento sul processo che, il più delle volte, normalizza e riduce occupazione ma che in tante circostanze genera non flessibilità dell'impianto ma rigidità e scarsa qualità. Ad esempio, per fare i motori a Pratola Serra, in una fabbrica tradizionale, ci

vorrebbero 10 mila addetti, però in una fabbrica come quella di cui sopra, molto flessibile e automatizzata, per i primi anni non sono riusciti a fare motori validi dal punto di vista della qualità (e il motore non è come il fanalino, non si spegne semplicemente la lampadina della freccia): per fortuna, sono motori di auto perché se fossero quelli di aerei sarebbe un po' più complicato (ma la FIAT avio non è in queste condizioni). Quindi, non sempre l'intervento sul processo è un fatto che genera automaticamente una certa qualità.

Per quanto riguarda la questione relativa all'iniziativa del 2004 - lo diceva Tonino Regazzi -, non è General Motors ma è FIAT che deve decidere se vendere. Un'altra delle mie preoccupazioni - e poi spiegherò perché sono contro questa operazione - è che General Motors potrebbe non comprare, vale a dire che se nel 2004 FIAT decidesse di vendere, General Motors potrebbe o meno acquistare perché non è obbligata in tal senso. Ovviamente, affermo tutto ciò sulla base del nostro livello di conoscenza perché non ho mai visto - e neanche voglio vederle - le intese che hanno raggiunto. Noi ci stiamo interrogando seriamente e giacché ci troviamo in una sede autorevole, quando c'è stato presentato d'allora amministratore delegato, ingegner Cantarella, l'accordo con la General Motors l'abbiamo valutato positivamente. Quest'ultimo l'ha presentato come un accordo innovativo perché le due case si alleavano sul piano della riduzione dei costi e rimanevano concorrenti sul libero mercato: tutto ciò avrebbe generato per entrambe una riduzione dei costi e maggiore competitività, e la FIAT da sola sarebbe diventata tra il settimo e l'ottavo produttore mondiale.

In più, l'ingegner Cantarella ci garantisce di persona nel nostro osservatorio di gruppo - che è l'organismo deputato alla discussione sulla strategia del gruppo - che non vi sarebbero state eccedenze; tuttavia, in quel momento - parlo per me, ovviamente e, quindi, me ne assumo la responsabilità - la mia organizzazione mantenne aperta una polemica con l'allora amministratore delegato perché la nostra

opinione era che l'accordo con la General Motors andava bene per i motivi presentati ma che il vero problema della FIAT era cercare un alleato che generasse un'integrazione di modelli e di mercato. Allora, se FIAT decide di vendere e GM di comprare, bisogna avere una ben precisa consapevolezza: dalle due aziende, Opel e FIAT Auto, che costituiscono i veri oggetti dell'accordo, ne verrà fuori una sola, perché Opel Europa - altrettanto avviene per Opel America latina - e FIAT Auto si sovrappongono quanto a mercati e modelli. Per noi l'alleato ideale per la FIAT sarebbe stato la Mercedes, perché quel produttore era in grado di assicurare l'integrazione di modelli e di mercati. Quella era la soluzione giusta, sempre a nostro parere. Tenga infatti presente che noi siamo solo dei sindacalisti ed a volte le aziende fanno anche bene a non seguire i nostri consigli in tema di scelte industriali. Se la FIAT avesse fatto le scelte che ho suggerito un attimo prima, il rischio se lo sarebbero assunto loro e non io.

Rimane il fatto che la nostra ipotesi era proprio questa: quell'alleanza non avrebbe potuto risolvere il problema strutturale della FIAT, che consiste non nel volume produttivo ma nella sua presenza concentrata sul segmento basso, da cui non riesce a spostarsi, perché anche quando prova a posizionarsi su quello medio (penso alla *Stilo*) il risultato è quel che è. Il segmento basso presenta scarsissimi margini di redditività. Per definizione una azienda non può considerarsi mondiale se opera solo sul segmento basso e, se tale vuol essere, deve offrire la gamma completa ed essere competitiva su tutta la stessa. Sulle vetture piccole i margini sono ridottissimi e ognuno capisce che la decisione di realizzare una vettura per guadagnarci 100 euro o di non farla costituisce scelta al limite dell'indifferenza. Caso ben diverso è invece quello della produzione di una macchina piccola fatta a complemento di una vettura grossa.

Costituisce ovviamente un problema il fatto che il prodotto FIAT non sia apprezzato dal mercato. Faccio un esempio banale: se l'*ALFA 156*, che ha riscosso il

successo che sappiamo, avesse recato sul proprio frontale il marchio BMW in luogo di quello Alfa Romeo, il mercato le avrebbe riconosciuto in termini di prezzo una maggiorazione di 7 o 8 milioni di lire, cosa che invece non riconosce al marchio Alfa Romeo in mano alla FIAT. Pertanto, anche quando la FIAT riesce a realizzare delle cose egregie, il mercato non è disponibile a riconoscerle ciò che riconosce agli altri costruttori. Quando nelle nostre riunioni sindacali provo ad interrogare qualcuno, chiedendogli se, avendo la disponibilità di 50 mila euro per acquistare una macchina, comprerebbe una FIAT o una Mercedes, mi sento sempre rispondere: Mercedes. Parlo ovviamente delle preferenze raccolte nell'ambito della FIM.

Pertanto, noi ci stiamo interrogando e siamo fortemente preoccupati. In occasione dell'ultima decisione del consiglio di amministrazione abbiamo detto che il piano consistente in ricapitalizzazione, riorganizzazione e ristrutturazione - si trattava di tre «erre» - mancava della quarta «erre»: relazioni sindacali. Io non oso definirle pessime, però vi ricordo, giusto perché si tratta di uno scambio di conoscenze, che dal 1988 al 2002 abbiamo fatto in FIAT un solo contratto aziendale, nel 1996. Quindi, per un periodo di 14 anni non c'è stata grandissima conflittualità. Per fortuna, la FIAT ha il buon gusto di non rimproverare a noi nulla del proprio disastro gestionale. L'azienda FIAT ha rotto quell'equilibrio, facendo venir meno il clima di condivisione che ci ha consentito di governare gli anni novanta, caratterizzati da ristrutturazione pesanti e, quando dico questo, penso a Chivasso, Desio, Arese, Pomigliano e all'intervento su Torino. Erano questioni estremamente complicate ma le abbiamo risolte, perché c'era un clima di condivisione. Nella fase in cui siamo questo clima è venuto meno.

Della questione che tratto per ultima mi assumo la responsabilità fino in fondo. Nel dare giudizi bisogna aver presente il punto di partenza: ve lo dico con molta sincerità perché siamo in una questa sede. Se me lo chiedete, ho il dovere istituzionale di farvi presente che io non credo

ipotizzabile che nel giro di quindici giorni facciamo un altro piano industriale recante investimenti estesi in prodotti e ricerca e che poi ne vengano fuori tre nuovi modelli da mettere in produzione dopodomani. Lo dico con onestà. Quindi, noi con queste difficoltà dobbiamo fare i conti. Possiamo farlo, se riusciamo perlomeno ad intravedere l'uscita dal tunnel.

GIANNI RINALDINI, *Segretario generale della FIOM-CGIL*. Quanto alla domanda diretta a sapere se la FIAT abbia scelto di rilanciare l'auto o meno, il nostro giudizio è che con il piano presentato la FIAT non abbia scelto di giocare seriamente per il rilancio dell'auto. La scelta, in questa fase, ha tutte le caratteristiche del contenimento, consiste cioè nel tentare di rimettere a posto l'indebitamento e nel cercare un punto di equilibrio nella produzione, con una operazione, appena all'inizio, volta alla riduzione degli organici e ad intervenire ulteriormente sulle condizioni di lavoro, con una saturazione degli impianti dal 70 al 90 per cento, per poi rendere a quel punto vendibile il tutto.

Io mi permetto di insistere su tale aspetto, perché, al di là dell'assetto proprietario, il problema riguarda le scelte e le condizioni in cui la FIAT si presenterà nel 2004. Se queste sono le scelte per arrivare all'appuntamento con la General Motor, il nostro giudizio è che la FIAT farà la fine della Daewoo, recentemente acquisita dalla General Motors, che ha ritenuto di rilevare solo alcuni stabilimenti, chiudendone la restante gran parte. Se adesso, non tra due o tre anni, non si compissero determinate scelte, il destino per un gruppo posizionato sul segmento basso del mercato e con un piano industriale di tale natura non potrebbe che essere il seguente: rimarranno alcune aziende di assemblaggio al sud e buona parte della struttura andrà in altre direzioni. Perciò dico che è in discussione la sopravvivenza stessa del settore dell'auto nel nostro paese.

Tutto ciò apre una questione enorme di politica industriale, perché stiamo parlando non di un semplice prodotto ma di

un prodotto che oggi è oggetto dei processi di innovazione tecnologica, con ricadute sull'insieme del sistema industriale da collocare nella frontiera con il futuro. Stiamo correndo il rischio di diventare area di subfornitura rispetto al sistema industriale francese e tedesco, mentre i settori strategici del futuro, uno dopo l'altro, fuoriescono, quanto ai loro livelli decisionali, dal nostro paese. Si tratta, a mio avviso, di un passaggio delicatissimo e perciò la vicenda FIAT ha un significato e un valore nazionale. Del resto, l'ho già detto: non esiste alcun paese industrializzato - siano gli Stati Uniti, la Germania o la Francia - che non abbia al suo interno un settore dell'auto forte, robusto, vegevo e che guardi al futuro.

Pure sull'indotto i riflessi, anche quantitativi, sono di grandissime dimensioni. Ci segnalano fabbriche e aziende in grande difficoltà o sull'orlo della chiusura. È vero che l'indotto non è tutto FIAT; sussiste però indubbiamente il rischio che le vicende della FIAT e del settore dell'auto nel nostro paese determinino una moltiplicazione dei problemi a tutti i livelli. Penso inoltre che, nella riorganizzazione complessiva dell'azienda, proprio per le scelte compiute nel corso di questi anni, anche tutto il sistema di subfornitura sia stato caricato da politiche fondate essenzialmente sui costi, anche per quanto riguarda l'utilizzo del sistema creditizio. Anche ciò costituisce una delle questioni sulle quali avanzare proposte di intervento, sapendo, tuttavia, che esiste un rapporto tra il tipo di intervento che si può prefigurare sull'indotto ed il ragionamento più complessivo da seguire circa il settore (con riferimento alle scelte prima indicate).

Sugli incentivi, dirò solo quanto segue; in una situazione di tal genere, anche alla luce di quanto dianzi tentavamo di dire, è chiaro che non sussiste tanto un problema di incentivi che inducano la gente a comprare l'automobile (anche se, poi, vi sono certamente misure che devono essere perseguite); piuttosto, il problema è che la FIAT precipita in termini di quote di mercato in Italia ed in Europa. Allora, anche con riferimento alla politica degli

incentivi, si deve considerare il piano generale all'interno del quale questa venga a collocarsi. Il piano generale, a mio avviso, è un insieme di misure che devono essere in grado di agire sul terreno della politica industriale, per esempio, come si diceva, per quanto riguarda la ricerca. Credo che il Governo - ma collaborando con le diverse competenze, le varie istituzioni, ad esempio le regioni - debba tenere conto delle esperienze che, al mondo, hanno riguardato il settore dell'auto.

Penso, ad esempio, alla decisione circa misure di riorganizzazione della mobilità urbana o ad altre iniziative; la più famosa di tutte è quella della California. Ma sappiamo che questa è diventata oramai questione di indirizzo del mercato, di indirizzo del mercato. Vi è il problema delle infrastrutture; se si parla del nuovo prodotto dell'auto, ciò apre, tra i tanti, anche un problema infrastrutturale di grandi dimensioni. Va anche considerato il rapporto che deve sussistere tra il Governo e la FIAT, il più grande gruppo industriale: nelle sue scelte, quale rapporto l'azienda deve avere con il Governo e quali garanzie debbono esserci. Insisto, se il piano industriale è quello presentato, faccio fatica a credere ad una prospettiva in cui la FIAT abbia sul serio scelto di « spendersi » nel settore dell'auto. Piuttosto, ha scelto di dire ad alcuni: vedete, a partire da queste disponibilità, cosa si può fare, cosa potete fare in questa fase attraversata dal settore dell'auto; se ce la fate, bene; se non ce la fate, si cambia. Non vedo una scelta strategica nel piano industriale così com'è stato presentato.

Quanto alle relazioni sindacali, debbo riportare l'impressione che la FIAT non negozi; la FIAT, al massimo, informa, che è cosa un po' diversa.

Quanto all'intervento dell'onorevole Benvenuto, ricordo le varie fasi, quella della fabbrica senza lavoratori - fase di Cassino - e poi la favola della fabbrica integrata, quella di Melfi. Basta andare a Melfi a chiedere che fine abbia fatto la fabbrica integrata. Infatti, i sistemi di

organizzazione della produzione, comunque si configurino, impattano con il sistema di direzione dell'impresa. La fabbrica integrata è incompatibile con un sistema gerarchico; infatti, la fabbrica integrata è stata uno spot pubblicitario per una certa fase: quella di Melfi, venuta, successivamente alla fase di Cassino all'autocritica del 1987 di Romiti al *meeting* di Marentino (quando, in sostanza, spiega di avere sbagliato tutto).

Sul serio, vi è un terreno delle relazioni sindacali che, in questa ultima fase, ha portato a situazioni paradossali: noi siamo stati convocati il 15 maggio, di sera, alle venti; ci hanno spiegato la situazione ma solo fino ad un certo punto. Sono stati perentori, asserendo che con noi erano interessati solo a discutere degli strumenti pratici. Poi, sopraggiunta la mezzanotte, ci hanno informato che l'indomani mattina alle otto sarebbero state avviate le procedure, essendo stata già presa la decisione.

Sulla vicenda Powertrain, ci informano repentinamente per telefono; dunque, non esiste il confronto, il negoziato. Queste procedure, in realtà, rappresentano semplicemente un'informazione su quanto già deciso e attuato unilateralmente. Aprono le procedure dopodiché ci chiedono solamente, alla fine, di mettere la firma. Relazioni sindacali come queste, in aziende che attraversano difficoltà così rilevanti, certo non aiutano ad affrontare le questioni; aiutano, invece, a determinare una situazione sempre più pesante.

PRESIDENTE. Ringrazio gli ospiti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 19 luglio 2002.