

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE STRATEGIE INDUSTRIALI DELLA FIAT AUTO

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 LUGLIO 1996

Presidenza del presidente CAPONI

INDICE**Audizione di rappresentanti della FIAT**

PRESIDENTE	Pag. 3, 18, 19 e <i>passim</i>	<i>CANTARELLA</i>	Pag. 3, 28, 30 e <i>passim</i>
ASCIUTTI (<i>Forza Italia</i>)	28	<i>PANZANI</i>	37
CIMMINO (<i>CDU</i>)	29	<i>SCOLARI</i>	37
DEBENEDETTI (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	26, 37		
DE LUCA Athos (<i>Verdi-L'Ulivo</i>)	27, 28, 36		
LARIZZA (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	19, 30		
PAPPALARDO (<i>Sin. Dem.-L'Ulivo</i>)	25		
NAVA (<i>CCD</i>)	19		
SELLA DI MONTELUCE (<i>Forza Italia</i>)	23, 26		

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'ingegner Paolo Cantarella, amministratore delegato della FIAT spa e l'ingegner Roberto Testore, amministratore delegato della FIAT Auto spa, accompagnati dai dottori Paolo Annibaldi, Ernesto Auci, Sergio Bianco, Mario Lombardi, Paolo Panzani, Mario Spetia e dalla dottoressa Maristella Vicini della FIAT spa; dai dottori Maurizio Magnabosco, Elio Rota e dall'ingegner Paolo Scolari della FIAT Auto spa.

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

Audizione di rappresentanti della FIAT

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle strategie industriali della FIAT Auto. Comunico che per la procedura informativa all'ordine del giorno della seduta odierna è stata richiesta la pubblicità prevista dall'articolo 33, comma 4, del Regolamento. Avverto che la Presidenza del Senato, in previsione di tale richiesta, aveva preventivamente fatto conoscere il suo assenso; concordando la commissione detta forma di pubblicità, essa pertanto verrà adottata per il prosieguo dei lavori.

Ringrazio l'ingegner Cantarella e tutti gli altri dirigenti dell'azienda per aver accolto il nostro invito; si tratta di una presenza ad altissimo livello del più grande gruppo industriale del paese che onora questa Commissione.

Come è noto, l'indagine conoscitiva è stata deliberata dalla Commissione industria del Senato allo scopo di assumere informazioni, conoscenze, notizie, documentazioni sulla politica e sulle strategie di sviluppo del più grande gruppo industriale del nostro paese, per i riflessi e le ricadute che l'importanza stessa del gruppo ha sull'intera economia nazionale e, quindi, per il contributo che da questa conoscenza può venire al varo di una politica industriale del nostro paese che sia sempre più aderente alle esigenze e ai mutamenti intervenuti nel panorama italiano e internazionale.

Cedo pertanto la parola all'ingegner Cantarella, amministratore delegato della FIAT spa, per una relazione introduttiva.

CANTARELLA. Signor Presidente, colleghi ed io vi ringraziamo per la possibilità che ci fornite di illustrare l'attività di FIAT Auto, partendo da quelle che sono le caratteristiche di questo comparto industriale che, a livello mondiale, ha una rilevanza enorme. Per questo abbiamo preparato un documento suddiviso in cinque capitoli principali: 1) la domanda, e quindi quali sono i fattori che la influenzano a livello mondiale, europeo e italiano; 2) l'industria automobilistica e le sue caratteristiche; 3) l'auto e l'ambiente; 4) la strategia di FIAT Auto; 5) la strategia di FIAT Auto per il futuro. Al fine di rendere più chiara la mia esposizione

mi avvarrò di una serie di diapositive, che commenterò di volta in volta.

Per quanto riguarda le caratteristiche della domanda, nel 1995 nel mondo si sono vendute 37.426.000 autovetture. Questo è paradossalmente un massimo storico, all'interno del quale però il dato relativo all'Europa occidentale non è di particolare rilievo in quanto il vecchio continente ha toccato il suo massimo storico nel 1992; ciò nonostante, la domanda nel mondo è cresciuta lo stesso. La successiva diapositiva descrive l'andamento del fenomeno prendendo a base i dati relativi agli anni 1984, 1994 e 2004; a questo proposito, debbo far presente che per il 1984 e il 1994 si tratta di dati consuntivi, mentre per il 2004 di dati previsionali elaborati dalle più importanti società internazionali. Ebbene, questi dati ci illustrano che nel 1984 nelle tre grandi aree, Nord-America, Giappone e Europa occidentale, sono state acquistate 35 milioni di automobili; nel 1994 si è passati a 38 milioni, mentre per il 2004 la previsione è che verranno acquistate 41 milioni di automobili. In particolare, per l'Europa occidentale è previsto, rispetto ai dati odierni, un aumento di circa 3 milioni di autovetture; quindi, si valuta un'ulteriore crescita del mercato europeo. Quello che, però, credo sia più interessante sottolineare è che, mentre in questi tre grandi mercati l'incremento registrato dal 1984 al 2004 sarebbe di circa 6 milioni di automezzi, nel resto del mondo si passerebbe dai 6,5 milioni del 1984 ai 23 milioni previsti per il 2004. Ciò sta a significare che in questi vent'anni ad una crescita nei mercati tradizionali di soli 6 milioni di autoveicoli corrisponderebbe un aumento negli altri mercati di 17 milioni.

Questa grande crescita riguardante i mercati del resto del mondo è testimoniata, per esempio, dal Brasile, la cui produzione nel 1984 era di 865.000 automobili e che si prevede raggiungerà il valore di 2.138.000 unità nel 2004; oppure dalla Corea, che nel 1984 aveva una produzione di 265.000 vetture e nel 2004 arriverà a 5.428.000 vetture. L'India e la Cina, che nel 2004 avranno una produzione stimata rispettivamente di 3.415.000 e 1.052.000 vetture, addirittura non compaiono affatto nelle tabelle riferite al 1984 e al 1994; quindi si ha un ribaltamento delle posizioni. Stiamo parlando di mercati e di produzioni diversi, per cui sono mutati i criteri di valutazione.

Se ci riferiamo alla domanda di vetture in Europa, abbiamo un altro dato interessante. Infatti, nella seconda metà degli anni '80 vi è stata una crescita molto accelerata della domanda, che dal 1989 al 1992 si è stabilizzata intorno ad un valore superiore ai 13.000.000 di vetture, fino al crollo del 1993; si è poi registrata una ripresa che in realtà a livello d'Europa ha riportato la domanda non ai valori del 1992, ma a livelli abbastanza vicini. La ripresa era stata ancora più rapida dopo la crisi del 1974.

Bisogna sottolineare che le crisi del 1993 e del 1974 hanno origini diverse: mentre quest'ultima è derivata dalla crisi petrolifera, quindi da una causa assolutamente esogena rispetto al sistema economico, la crisi del 1993 è di tipo endogeno, derivante da una riduzione della domanda in senso strettamente interno.

Mentre la ripresa della domanda in Europa ha avuto questo andamento, la ripresa del mercato in Italia è stata molto diversa. Se la domanda a livello europeo è tornata ad un valore di 12.545.000 vetture nel

1996, corrispondente a circa il 98 per cento del livello della domanda nel 1992 (escludendo il nostro paese), l'andamento della domanda in Italia dopo la caduta del 1993 è sostanzialmente piatto, passando dal 72 per cento del 1993 al 74 per cento del 1996 rispetto al livello della domanda nel 1992, con una velocità assolutamente diversa rispetto al resto dell'Europa sia per l'ampiezza della caduta registrata nel 1993, sia per il recupero registrato negli anni 1995 e 1996.

L'andamento della domanda in Italia risulta ancora più negativo se si passa ad una analisi per singole regioni. C'è sempre una differenza dal 1992 al 1995, ma a fronte di regioni come il Friuli-Venezia Giulia, che registra un aumento del 33,1 per cento, ve ne sono altre come la Sicilia, in cui la domanda è diminuita del 51 per cento. Quindi, il calo complessivo della domanda in Italia del 26,5 per cento è in realtà una media di valori molto diversi tra di loro: nel Nord-Ovest il calo della domanda si attesta intorno al 20,6 per cento, nel Nord-Est al 12,3 per cento nel Centro al 31,6 per cento, mentre nel Sud e nelle isole raggiunge il 43,7 per cento. L'andamento è diverso, perciò, non solo rispetto al resto dell'Europa, ma anche all'interno del paese.

Una caratteristica importante è che nei vari cicli della domanda automobilistica c'è sempre stata una correlazione tra la variazione annuale del prodotto interno lordo e quella della domanda automobilistica. D'altra parte, la variazione del PIL testimonia la variazione della ricchezza disponibile in un paese e quindi dei consumi. La correlazione è riscontrabile fino al 1993, anno in cui ad un importante caduta del PIL ha corrisposto una ancor più profonda caduta della domanda di vetture; in seguito, mentre il PIL - per fortuna - si è ripreso, la domanda di automobili, come del resto quella di altri importanti consumi interni, non si è mossa. Per gli anni 1994 e 1995 si è rotta perciò la «coincidenza» storica, il collegamento tra la variazione del PIL e la variazione della domanda di automobili.

Altro fattore abbastanza rilevante, di cui si parla molto, riguarda la differenza dei prezzi. A tutto maggio 1996, considerando pari a 100 i prezzi in Italia e scontando il recente apprezzamento della lira, gli altri paesi europei eccezion fatta per la Spagna, e in particolare la Francia e la Germania hanno ancora dei prezzi delle automobili molto più elevati rispetto all'Italia. I dati sono tratti da uno studio della CEE, che effettua un monitoraggio semestrale sull'andamento dei prezzi.

Bisogna considerare anche la crescita di contenuti intrinseci dell'automobile, derivanti dalla normativa che ha imposto la produzione di vetture certamente più sicure e meno inquinanti, ma anche più costose. Abbiamo effettuato un confronto fra la Ritmo 70S e la Brava 1.4 SX, due macchine della stessa cilindrata (la differenza di prezzo dipende esclusivamente dalla rivalutazione monetaria e dai costi - circa 2.700.000 lire - per l'ecologia e la sicurezza, perchè la Ritmo non era dotata, ad esempio, di marmitta catalitica, barre anti-intrusione, *air-bag*, eccetera). A parità di condizioni, cioè se sommiamo il valore monetario di questi contenuti al prezzo rivalutato della Ritmo 70S, possiamo notare che il livello dei prezzi attuale è inferiore di circa 4.000.000 di lire.

Per analizzare meglio questa diminuzione del livello dei prezzi nel mercato dell'automobile abbiamo studiato l'evoluzione del numero di salari necessari per acquistare una vettura di segmento B. Abbiamo con-

frontato l'autovettura Uno 45, 3 porte, con motore di 999 c.c. con la Punto 55, 3 porte, ED con motore di 1108 c.c. (non abbiamo effettuato il confronto con la Uno nella versione con motore da 1100 c.c. per prendere in considerazione per entrambi i casi la vettura che costava meno). La prima valutazione è che la Punto, pur avendo una cilindrata superiore ed una lunghezza di circa 30 centimetri maggiore della Uno, costa di meno; nello specifico, siamo passati da 8,3 mesi a 9 mesi per vettura, di cui 1,5 mesi sono relativi ai contenuti ecologici e di sicurezza (cinture di sicurezza, *air-bag*, catalizzatore). Quindi, il numero dei salari necessari è aumentato in valore assoluto, ma dal punto di vista dei contenuti ci si riferisce ad un prodotto che, sia per dimensioni che per cilindrata, è più importante.

Però, con questo andamento del mercato italiano, sta capitando un fenomeno interessante su cui riflettere. L'incidenza della spesa per la motorizzazione sui consumi privati vedeva l'Italia nel 1992 collocarsi su valori paragonabili a quelli della Francia e della Germania. e quindi superiori al 4 per cento. Nel 1994 in Italia si verifica una riduzione del rapporto fra il PIL *pro capite* e l'incidenza della spesa per la motorizzazione, rispetto alle cifre tipiche dei paesi con cui abitualmente ci confrontiamo. Dal 1994, infatti, c'è uno spostamento della collocazione dei valori a livelli molto più bassi, con una incidenza paragonabile a quella di paesi come la Polonia o l'Argentina.

Abbiamo studiato questo fenomeno e ci siamo convinti che esiste una forte correlazione fra il clima di fiducia dei consumatori e la propensione all'acquisto di vetture. Ciò significa che un aumento di preoccupazioni può causare lo spostamento o lo slittamento dell'acquisto dell'automobile, che in Europa è ormai un bene di «sostituzione». Infatti, si può dire che il mercato europeo sia sempre più un mercato di sostituzione. Se confrontiamo i dati della Francia degli anni '90 con quelli dell'Italia ci rendiamo conto che il mercato francese è per l'87 per cento di sostituzione, mentre quello italiano lo è per il 73 per cento.

Se confrontiamo l'andamento del mercato dell'ultimo periodo con la struttura del nostro parco auto, ci rendiamo conto che l'incremento del parco era molto forte negli anni 1991-92, mentre adesso si registra un incremento molto modesto. Il parco delle automobili con età superiore a 10 anni si attesta intorno al 34 per cento nel 1996, la più alta percentuale in Europa, che ci differenzia dagli altri paesi industrialmente avanzati. In altre parole, su circa 30 milioni di automobili circolanti in Italia, circa 10 milioni hanno più di 10 anni di vita. La vita media di una vettura in Italia è di 16 anni e solo in Spagna si registra una condizione peggiore della nostra, con una vita media delle vetture di 19 anni: tutti gli altri paesi europei presentano una situazione migliore (12-13 anni). Possiamo dire che l'Italia è in questo settore molto differente dal resto d'Europa.

In relazione alla problematica testè illustrata, vorrei ricordare che i principali paesi europei produttori o meno di automobili hanno stabilito talune misure di incentivazione del mercato automobilistico, in modo da spingere alla rottamazione dei veicoli di più vecchia immatricolazione, soprattutto in relazione alla sostituzione di una vettura non catalizzata con una catalizzata. In Germania già a partire dal 1985 sono state stabilite alcune incentivazioni, ad esempio attraverso una riduzione del-

le tasse di immatricolazione; ma anche paesi non produttori, come la Danimarca o la Norvegia, le hanno previste.

Vorrei soffermarmi sulle incentivazioni del mercato automobilistico francese delle quali molto si è parlato. La prima legge in tal senso è stata la cosiddetta Balladur, in vigore dal mese di febbraio 1994 al mese di giugno 1995. Essa si riferiva ai veicoli di età superiore o uguale a 10 anni, e prevedeva un premio di 5.000 franchi le cui condizioni per l'erogazione erano la rottamazione del veicolo «anziano» e per l'acquisto di un veicolo nuovo. La seconda legge è la cosiddetta Juppè, in vigore dal mese di ottobre 1995 fino ad oggi. Essa si riferisce a veicoli di età superiore o uguale ad otto anni e prevede un incentivo di 5.000 o di 7.000 franchi, a seconda della categoria della vettura acquistata, sempre in relazione alla rottamazione del veicolo «anziano» e all'acquisto di un veicolo nuovo. A seguito di tali incentivi, sono aumentati di molte unità gli ordini aggiuntivi dal mese di gennaio al mese di giugno 1996.

Per quanto riguarda l'andamento della domanda, l'Italia si sta comportando in maniera molto diversa negli ultimi due anni. Mi soffermerò su tale questione che è particolarmente importante.

Fabbricare automobili è un mestiere difficile, globale, importante e complesso. Di questo mestiere siamo molto orgogliosi. È difficile perché il numero degli attori si è ridotto drasticamente, mentre la sopravvivenza è resa difficile dall'ingresso di sempre nuovi competitori. È un mestiere globale in termini di internazionalizzazione dei mercati e di rapporti con i paesi in via di sviluppo che tendono ad istituire dazi doganali a protezione del loro mercato. È un mestiere importante per il suo peso sull'economia, sull'occupazione, sulla qualità della vita. È un mestiere complesso poichè un'automobile è composta da circa 5.000 pezzi fondamentali, è un moltiplicatore in termini di occupazione da 1 a 10, tra coloro che sono occupati in maniera diretta e coloro che ci lavorano intorno, come i fornitori, i concessionari, eccetera.

Abbiamo detto che è un mestiere difficile. Dallo studio dell'evoluzione dei gruppi di costruttori dal 1964 al 1995, senza considerare le marche dell'Europa dell'Est e della Cina, possiamo notare che dalle 51 marche presenti nel mercato nel 1964 (quando ancora non esistevano le marche coreane) siamo passati alle 27 del 1990 e alle attuali 20 (esclusi i nuovi arrivati). Nel nostro mestiere, insomma, si è verificata una selezione naturale molto imponente, con una netta riduzione del numero dei produttori.

Ci ha riempito di orgoglio leggere su uno dei più importanti giornali francesi di automobili, «*l'auto-journal*», che la nostra Bravo è stata giudicata prima in una prova comparativa di otto vetture. L'aspetto che credo sia interessante e faccia riflettere è che in questo gruppo di otto autovetture ce n'è sì una giapponese, ma anche due coreane. Ricordate che qualche anno fa il pericolo maggiore era rappresentato dai giapponesi, ora invece esso è rappresentato sostanzialmente dai coreani.

Dicevamo che quello di costruire auto è un mestiere difficile, nel senso che assistiamo ad una selezione della specie, ma è anche un mestiere globale, internazionale. La prossima diapositiva mostra i dati relativi all'internazionalità della produzione, quella cioè realizzata al di fuori del proprio mercato domestico, e all'internazionalità delle vendite. Come vedete, vi sono quattro raggruppamenti: i costruttori che sono pro-

duttori e venditori sostanzialmente all'interno dei loro mercati domestici (ad esempio, Chrysler negli Stati Uniti) e, all'estremo opposto, i giapponesi che sono molto internazionali sia come produzione che come vendite; in mezzo vi è, sostanzialmente equilibrato (come potete vedere, si pone nel grafico all'incrocio tra il 40 per cento della produzione e il 40 per cento delle vendite), un altro gruppo di produttori, all'interno del quale si colloca la FIAT. Ciò forse vi potrà stupire, dal momento che, soprattutto per quanto riguarda le vendite, la FIAT è molto legata al mercato italiano, ma con il successo che sta avendo e che ha avuto in Brasile, in Argentina, in Polonia e negli altri paesi in cui esportiamo, essa si è posta sulle posizioni dei costruttori internazionali suoi principali concorrenti. I giapponesi e i coreani sono quelli che producono nel loro paese, ma soprattutto esportano; evidentemente, l'avvenire è in questa direzione.

Per quanto riguarda, invece, i paesi in via di sviluppo, il discorso è più complesso. Il Brasile, ad esempio, che già adesso rappresenta un mercato molto importante, delle dimensioni quasi di quello italiano, ha avuto andamenti delle importazioni molto differenti, che vanno dallo 0,3 per cento del 1990 al 30 per cento del 1995, per poi subire una nuova riduzione, a seguito dell'aumento dei dazi sulle importazioni dal 32 al 70 per cento. Questo significa che la possibilità di importare dall'estero in questi mercati è difficile, aleatoria, perchè dall'oggi al domani cambiano le regole del gioco e non si può più importare. Sono paesi, infatti, in cui viene privilegiata la produzione locale mediante sistemi di protezione, di dazi, di dogane che peraltro permettono a coloro che sono presenti industrialmente nei loro territori di importare a completamento di gamma. Vedremo successivamente, allorchè parleremo di FIAT Auto, quanto sia stato importante per noi questo elemento negli ultimi anni.

Abbiamo detto che quello di fabbricare automobili è un mestiere molto importante, dal punto di vista complessivo, nell'economia dei singoli paesi. La diapositiva che vedete adesso sullo schermo mostra i risultati di uno studio del DRI preparato per l'Associazione dei costruttori di automobili, da cui si evince che l'auto è un prodotto che ha in sé una multisettorialità enorme. Con un pezzo franco di fabbrica di 10.000 ECU, quindi con l'esclusione di tutta la parte relativa a salari, ammortamenti e profitti, potete voi stessi constatare come viene ripartito il prezzo, tra materie prime, macchinari, energia, trasporto. In sostanza, nell'automobile vengono inglobate moltissime tecnologie dato che, come dicevo prima, l'automobile è costituita di 5.000 pezzi fondamentali assemblati in un sistema molto complesso, con un impatto molto forte. La spesa R&D (ricerca e sviluppo) del settore dell'auto rappresenta in campo europeo il 12 per cento del totale, mentre l'incidenza dell'industria automobilistica sul PIL è superiore al 2 per cento percentuale che, considerato che si tratta di un singolo comparto, è altissima.

Come dicevo in precedenza, in Europa l'occupazione nell'industria autoveicolistica è di oltre 2 milioni di lavoratori diretti, cui corrispondono - sempre secondo lo studio del DRI - all'esterno tre dipendenti dai fornitori e cinque lavoratori nei servizi; per cui per l'effetto moltiplicatore abbiamo dieci occupati. In parole povere, ciò

significa che ad una persona che lavora all'interno di una nostra fabbrica corrispondono dieci posti di lavoro all'esterno.

L'auto, inoltre, è importante per il contributo che assicura alle entrate tributarie. Noi costruttori italiani di automobili contribuiamo per 39 miliardi di ECU, mentre per quanto riguarda l'incidenza percentuale sul totale delle entrate tributarie gli ultimi dati ci collocano al 18,8 per cento e quindi siamo tra i più grandi contribuenti. In sostanza, in tutti i paesi europei, tranne la Danimarca, il contributo del settore automobilistico alla fiscalità complessiva è molto elevato.

La successiva diapositiva fa riferimento al ruolo del sistema auto nell'economia. Come potete vedere, incidiamo per il 7 per cento sull'occupazione complessiva in Italia, a fronte dell'8 per cento europeo, mentre per quanto riguarda il valore aggiunto del settore ci attestiamo sul 4-5 per cento dell'industria manifatturiera; diamo poi origine al 4 per cento degli investimenti fissi e al 18 per cento della spesa per ricerca e sviluppo. Come potete voi stessi constatare, in Italia per quanto riguarda ricerca e sviluppo ci attestiamo a un livello più alto rispetto agli altri paesi europei, anche perchè nel nostro paese ci sono aziende che si occupano solo di sviluppo e di progettazione di automobili. Abbiamo, infatti, dei carrozzieri che costituiscono uno dei grandi patrimoni italiani in questo mestiere; in ogni caso, l'incidenza della R&D è molto elevata. Quindi, quello dell'auto è un mestiere che ha un impatto sull'economia molto rilevante.

In particolare, un altro comparto che è fondamentale per il paese è quello dell'industria della macchina utensile. Ebbene, l'industria automobilistica, come cliente, assorbe un quarto della produzione di tali macchine. Quindi, le buone *performances* dell'industria automobilistica sono direttamente collegate al buon successo dell'industria delle macchine utensili.

Vengo ora al contributo del settore auto alle esportazioni. Per quanto ci riguarda, nel 1995 abbiamo esportato per 28.200 miliardi di lire con un incremento rispetto al 1993 del 52 per cento; abbiamo quindi aumentato di molto la nostra capacità competitiva e il saldo *import-export* è stato positivo per 12.500 miliardi. Riteniamo dunque di aver fornito un notevole contributo alla bilancia commerciale e valutaria del nostro paese. Peraltro, la rilevanza dell'industria dell'automobile è confermata dal fatto che sia negli Stati Uniti che in Giappone i rispettivi Governi hanno organizzato sistemi di ricerca precompetitiva; in particolare, in Giappone il supporto si realizza principalmente tramite il M.I.T.I. (Ministero del commercio internazionale e dell'industria) che, mettendo insieme le varie case automobilistiche di quel paese, dà un contributo di organizzazione alla ricerca precompetitiva molto efficace.

Il *business* dell'automobile è in evoluzione: si passa dal prodotto auto e dalla vendita di un veicolo, con ciclicità derivante dal successo di un prodotto, sostanzialmente alla vendita di un servizio di mobilità. Sempre di più, cioè, si allarga la gamma dei servizi forniti (da quelli finanziari a quelli di *leasing*, all'uso dell'automobile separato dal possesso); per cui il mestiere si sta spostando dalla cessione di un veicolo alla cessione di un servizio di mobilità.

L'auto ha un impatto molto importante sull'ambiente. Rispetto al livello di emissioni registrato nel 1970 di CO e HC + NOX, possiamo dire

che c'è stata ad oggi una notevole diminuzione. Se consideriamo l'evoluzione della normativa europea in materia, il livello di emissioni consentito si è dimezzato con la normativa attuale (e - come sapete - sono in corso di elaborazione da parte della Comunità europea norme ancora più stringenti) con un netto miglioramento delle *performances* delle automobili dal punto di vista ambientale. Questo si è tradotto, come risulta da uno studio della CEE, in un miglioramento dell'atmosfera nelle principali città europee, anche se tale risultato non è certamente da ascrivere solamente all'irrigidimento della normativa sui limiti delle emissioni inquinanti degli autoveicoli, ma anche a tutta una serie di interventi sui combustibili e sugli impianti per il riscaldamento domestico. Questo miglioramento prosegue ancora.

Tornando al nostro paese, la percentuale di vetture catalizzate è solo del 26 per cento; il resto del parco macchine è costituito da vetture non catalizzate con un'anzianità: per il 49 per cento dai 3 ai 10 anni; per il 15 per cento dagli 11 ai 14 anni e per il 10 per cento maggiore di 14 anni. Considerando il differente livello di emissioni tra vetture catalizzate e non, la composizione del parco macchine è fondamentale: per passare da un parco sostanzialmente non catalizzato ad uno catalizzato, considerando quella che sembra essere la progressione naturale, si dovrà arrivare all'anno 2010.

Si parla molto di veicoli a minimo impatto ambientale: la Fiat ha istituito un gruppo di lavoro apposito che si occupa di questo settore di ricerca.

Lo scenario prospettato da uno studio redatto dall'EUCAR (*European council for auto research & development*, cui partecipano tutti i costruttori di automobili) mostra che nel 2005 si avrà all'incirca un 10-12 per cento di autovetture che utilizzerà motori del tipo metano-elettrico-ibrido, un 60 per cento circa motori a benzina ad iniezione diretta (quindi, con ulteriori passi avanti sulla curva di riduzione dell'emissione), ed una quota importante, di circa il 30 per cento, che utilizzerà motori diesel ad iniezione diretta con catalizzatori (questi ultimi offrono soprattutto la possibilità di ridurre molto i consumi, aspetto molto importante perchè non esiste solo un problema di incidenza delle emissioni ma anche di contenimento dei consumi totali).

La FIAT è presente, dal punto di vista della ricerca, in ognuna delle tipologie prospettate nello studio. Per quanto riguarda i motori diesel ad iniezione diretta, la Magneti Marelli, che fa parte del nostro gruppo, ha sviluppato un nuovo prodotto (che viene prodotto e commercializzato dalla Bosch e al cui sviluppo ha partecipato successivamente anche la Mercedes); lo stesso si può dire per lo sviluppo di motori a benzina ad iniezione diretta. Per la fascia metano-elettrico-ibrido, come vi dicevo, abbiamo già tre vetture elettriche; ne stiamo progettando e sviluppando adesso alcune a 4 posti (questo, d'altronde, faceva parte del noto contratto di programma del 1994).

Se la situazione del mercato, del mondo e dell'industria dell'automobile è quella che ho descritto, la nostra strategia consiste nel ricercare l'eccellenza nei *basics* del mestiere di costruire automobili (prodotto, qualità, servizio, competitività) e nel promuovere lo sviluppo internazionale per cogliere le opportunità di *business* nei paesi in via di sviluppo (abbiamo visto prima che bisogna essere presenti dal punto di vista in-

dustriale altrimenti, con i sistemi di protezione doganale, non è possibile inserirsi in quei mercati) e per attivare sinergie industriali (*import-export* di vetture e componenti) con l'Italia. Quindi, questa internazionalizzazione è concepita come opportunità aggiuntiva rispetto a quello che facciamo in Italia.

Per quanto riguarda il prodotto, la nostra strategia è: costruire automobili che siano internazionali per qualità e sicurezza ed italiane per linea e prestazioni; avere un piano di gamma dei prodotti integrato a livello mondiale e progettare un prodotto per tutti i mercati. In merito, ricordo che recentemente abbiamo lanciato la *world car*. Proprio in questi giorni alcuni nostri uomini della società brasiliana si sono recati a Detroit per discutere del caso *world car* 178 della Fiat, diventato argomento di studio in quanto la nostra formula di globalizzazione, con la progettazione di un prodotto solo che vale per tutti i mercati, è stata considerata interessante ed originale rispetto a quello che fanno altri produttori.

È importante anche avere logiche di «piattaforma» (il termine sta ad indicare per noi non solo l'autotelaio dell'automobile, ma tutto lo sviluppo dello stesso) con sinergie all'interno di queste tra i componenti e i prodotti.

Altro aspetto strategico riguarda la copertura ottimale di tutti i segmenti con l'ampliamento della gamma e l'articolazione dell'offerta. In questi ultimi anni abbiamo riscoperto prodotti tipici della nostra storia e particolarmente degli anni '60, come le vetture sportive, *coupè*, le *spider* e così via, quindi allargando di molto la nostra gamma di offerta. Questa politica sta dando buoni risultati sia dal punto di vista commerciale, sia dal punto di vista dell'immagine complessiva del prodotto e dell'affermazione della nostra capacità innovativa.

Infine, è importante la freschezza e la competitività del prodotto, cioè arrivare sovente con prodotti nuovi e innovativi che stimolino i clienti in questo mercato così competitivo. Le scelte e gli investimenti industriali che abbiamo effettuato ci portano ad avere una grande aggressività su questo fronte. Considerando i vari segmenti in cui si suddividono i modelli di automobili e che vanno dal segmento A per le vetture utilitarie (tanto per capirci, la Panda e la Cinquecento) al segmento H per le vetture sportive, fino al 1992 avevamo un'offerta concentrata solo su alcune fasce di modelli e con una vita del prodotto abbastanza lunga; mentre la scelta che abbiamo operato negli ultimi anni, molto più aggressiva, è stata quella di coprire tutta la gamma (con i «vetturoni», il *coupè*, lo *spider* Barchetta e così via) con una vita media dei prodotti, cioè un rinnovo della gamma, più breve. Questo è stato possibile attraverso circa 40.000 miliardi di investimenti, portandoci ad avere una età media di rinnovo della gamma più bassa rispetto a quella dei nostri concorrenti europei, che riteniamo non ci raggiungeranno fino al 2000. Peraltro, dato che continueremo un piano di investimenti di circa 20.000 miliardi per il ciclo successivo relativo agli anni 1998-2002, riteniamo ragionevolmente di poterci mantenere d'ora in avanti all'interno di una fascia di oscillazione dell'età media della nostra gamma che va dai 3 ai 4 anni, con la volontà di offrire sempre ai clienti, ai nostri concessionari, alla nostra rete di vendita un prodotto fresco per poter affrontare meglio un mercato già abbastanza difficile.

Questa nostra scelta ci ha dato qualche soddisfazione. Non posso non ricordare i premi che le nostre vetture hanno ottenuto negli ultimi anni in vari paesi, come in Portogallo, in Grecia e in Germania. Ricordo che la Punto, ad esempio, è stata giudicata l'auto europea dell'anno 1995 ed ha ricevuto numerosi altri premi. Straordinario è il successo ottenuto dall'Alfa Romeo GTV *spider* che ha ricevuto nel 1995 i migliori apprezzamenti in Germania (volante d'oro, *best design*, l'auto più piacevole da guidare) ed altrove. Questi lusinghieri giudizi ci hanno dato molta soddisfazione, anche in considerazione del fatto che il mercato tedesco, il più grande d'Europa, è anche uno dei più difficili da penetrare.

Desidero fornire alla Commissione alcune informazioni sulle principali *performances* di alcuni prodotti. Per quanto riguarda il *time to market* sono stati impiegati: per i modelli Punto e Lancia K, 36 mesi; per Bravo e Brava, 32 mesi; per la Y, 26 mesi. Le quote di vendita in Europa, esclusa l'Italia, vanno dal 4,4 per cento nel 1993 al 6,3 per cento nel 1996. Questo ci ha permesso di arrivare a volumi di fatturazione nel mondo da 1.800.000 unità nel 1993 a 2.400.000 unità nel 1996.

L'effetto delle vetture Bravo e Brava sulle nostre quote di mercato è stato decisivo, in quanto partivamo da un livello molto basso, mentre attualmente nei vari paesi europei l'apprezzamento per i nostri prodotti è migliorato e i risultati si stanno concretizzando. A fronte di un mercato che nel primo semestre 1996 è cresciuto in Europa di 323.000 unità, alcuni concorrenti hanno perso le loro quote in quanto le *new entries* - in particolare la Corea e il Giappone - stanno avanzando nel mercato in maniera importante.

Nel primo semestre 1996 la FIAT, dopo il gruppo Volkswagen, ha conseguito i maggiori successi in Europa, anche a seguito di alcuni investimenti di rilievo effettuati dalla FIAT stessa negli ultimi anni: come già ricordato, abbiamo investito circa 40.000 miliardi dal 1991 al 1997, di cui 6.100 per lo sviluppo industriale all'estero e 21.300 per lo sviluppo industriale in Italia.

Desidero soffermarmi adesso sul concetto di fabbrica integrata per spiegare meglio l'organizzazione del lavoro all'interno degli stabilimenti FIAT. Abbiamo tentato di appiattire le scale gerarchiche nelle fabbriche, spostando le responsabilità verso il basso. Tale organizzazione ha contribuito al nostro successo, tanto è vero che abbiamo adesso un gruppo omogeneo di lavoratori che si occupa di una parte del processo di costruzione dell'automobile con piena responsabilità. Questo radicale rinnovamento nei metodi di gestione della fabbrica, al fine di sviluppare tutte le risorse umane a disposizione, è facilmente riscontrabile nei nostri stabilimenti ed invito la Commissione a verificarlo direttamente.

La nostra impresa ha destinato risorse ingenti alla formazione professionale, ritenuta fondamentale per il mantenimento di un'azienda moderna e competitiva. Dal 1992 al 1995 abbiamo speso per la formazione circa 400 miliardi, di cui circa metà per la formazione commerciale ed il resto per la formazione negli stabilimenti di Melfi e di Pratola Serra. Desidero ricordare che molti giovani assunti a Melfi hanno cominciato la loro formazione tre anni prima dell'inizio effettivo del lavoro.

Consideriamo molto importante il rapporto con i nostri fornitori, che incidono per i due terzi sui nostri costi. Adiacente allo stabilimento di Melfi c'è la zona industriale dove sono ubicati i fornitori strettamente collegati a noi. Il 40 per cento dei pezzi è fornito in termini sequenziali con sei o sette viaggi in tutto. Il tempo di immagazzinamento dei materiali è di mezza giornata; a Melfi servono circa 0,69 metri quadri, a Casino 0,94 metri quadri di spazio per autovettura.

Si è verificata una evoluzione delle strategie di acquisto. Negli anni '70 il fattore predominante era il servizio; si costruivano più automobili che negli anni precedenti e la funzione degli acquisti riguardava il sollecito delle consegne, per fare in modo che i pezzi arrivassero in fabbrica. Negli anni '80 il fattore predominante era il costo del servizio. Negli anni '90 si è invece affermato il concetto di *partnership* con i fornitori, ai quali si intende tra l'altro assicurare un rapporto di lunga durata, cioè un accordo di fornitura che vale per l'intera durata di vita del prodotto. In tal modo essi possono programmare strategie industriali di ampio respiro.

Desidero sottolineare alcuni concetti sulla partecipazione allo sviluppo del prodotto, al fine di garantirne il suo successo. Condividiamo il successo del prodotto con i fornitori, che hanno la certezza di essere insieme a noi e di poter programmare la loro attività industriale e imprenditoriale.

Un esempio significativo credo sia quello di Unindustria; noi infatti abbiamo costituito alla fine 1994 a Torino una società consortile tra FIAT Auto, Unione industriali di Torino, AMMA (Associazione delle industrie metalmeccaniche di Torino) e API (Associazione delle piccole imprese), al cui interno - come potete vedere dalla diapositiva - abbiamo una quota di partecipazione uguale a quella dell'Associazione industriali. Ebbene, Unindustria compra materie prime e servizi per la FIAT e per i suoi fornitori; ad esempio, per quanto riguarda l'acquisto di materiali ferrosi il 60 per cento è destinato alla FIAT Auto, perchè noi stampando le carrozzerie, di ferro ne usiamo molto, però, per quanto concerne plastica, rame e alluminio è molto più importante l'acquisto per i nostri fornitori che per noi. Quindi, abbiamo una società di acquisto comune che ha messo insieme i volumi di FIAT Auto e quelli dei suoi fornitori per ottenere la maggior forza contrattuale possibile. Questo credo sia un esempio di come si ricerchi, insieme al sistema rappresentato dai nostri fornitori, la maggior competitività, non in termini di negoziazione, bensì in termini di miglioramento delle *performances* complessive del sistema. Tale società è aperta non solo ai fornitori FIAT, ma a tutti i soci dell'Unione industriali, dell'AMMA e dell'API.

Parlerò ora brevemente del servizio. Come dicevo prima, non si vendono più soltanto automobili, ma anche tutta una serie di servizi: riparazioni rapide, revisioni, assicurazioni, carte di credito (abbiamo lanciato una carta di credito che permette di ottenere riduzioni sull'acquisto dell'automobile), finanziamenti e così via. Offriamo, quindi, un'intera gamma di servizi.

La logica della *partnership*, affermatasi nei confronti dei nostri fornitori, è stata poi ampiamente estesa anche alla nostra rete di vendita. Essa, infatti, è integrata nel nostro sistema ed è stata parte dell'ingente sforzo di formazione realizzato dall'azienda; come avete visto in una

precedente diapositiva, abbiamo speso 200 miliardi per la formazione commerciale. Abbiamo realizzato, in sostanza, una logica di rete distributiva, la quale prevede una rete esclusiva in Italia – che abbiamo razionalizzato anche in relazione alle diverse esigenze del mercato – ed una dualizzazione della rete in ambito europeo (Italia esclusa); ciò per dare la possibilità allo stesso concessionario di vendere, sia pure in siti diversi, la gamma FIAT, la gamma Lancia o la gamma Alfa Romeo. Questo per rafforzare, soprattutto dal punto di vista qualitativo, la presenza dei nostri marchi Alfa Romeo e Lancia in Europa. In pratica, in questo momento, in Europa abbiamo più di mille *dealers dual*; sostanzialmente un *dealer* della FIAT vende anche o Lancia o Alfa Romeo. Questo consente di avere sul territorio una capillarità e una forza della nostra rete distributiva di marchi Lancia e Alfa Romeo molto maggiore.

Quanto alla competitività, ho detto prima che il nostro ciclo di rinnovo avviene con la logica di cambiare ogni sei anni circa il *body* della macchina. L'esempio migliore lo abbiamo nell'ultimo stabilimento che abbiamo realizzato, quello di Melfi, dove abbiamo costruito gli impianti in modo tale da essere già orientati in tal senso, ossia in modo tale da poter riutilizzare la maggior parte possibile degli investimenti nel secondo ciclo, così da poter più rapidamente e con minori costi rinnovare la nostra gamma. La diapositiva sullo schermo vi mostra l'esempio di un impianto di lastratura, cioè di saldatura dell'ossatura anteriore. Faccio presente che alcune delle *performances* di Melfi sono state oggetto di studio da parte sia del M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology) che della Harvard Business School e – come potete vedere dalla diapositiva ora proiettata – esse risultano essere le migliori in Europa e a livello delle più significative in campo internazionale.

Un altro concetto importante – di cui forse avrete già sentito parlare – riguarda il concentrarsi da parte nostra sulle attività *core* e il «terziarizzare» le attività non *core*. Faccio un esempio, quello dei magazzini, la cui gestione è stata affidata a un *leader* internazionale che sicuramente è in grado di fare meglio di noi perchè è il suo mestiere e lo fa non solo per noi ma anche per altri costruttori. Quindi, lo sforzo è quello di concentrarsi sulle attività del nostro mestiere, trasferendo a professionisti di altri mestieri le altre attività. Tutto questo ovviamente è stato fatto mantenendo i posti di lavoro, semplicemente delegando alcune attività a coloro che sono in grado di gestirle meglio. In proposito, è significativo l'esempio dello stabilimento GKN di Firenze che è stato acquisito da un costruttore internazionale, il quale ha aumentato il numero degli addetti perchè è stato in grado di incrementare la sua capacità commerciale proprio partendo dall'Italia.

Passo ora a trattare il tema dell'internazionalizzazione. Ho detto prima che una delle componenti fondamentali dell'internazionalizzazione delle imprese è rappresentato dal livello dei dazi. Ad esempio – come potete vedere dalla diapositiva – in Cina e in India sulle CBU, cioè sulle vetture finite, il dazio è di circa il 150 per cento, per cui in tali paesi è sostanzialmente impossibile esportare una vettura. Per quanto riguarda invece i CKD, ossia le parti che vengono poi assemblate, i dazi oscillano tra il 50 e il 70 per cento. Questi sono i tipi di protezione industriale che i paesi in via di sviluppo hanno introdotto per favorire la crescita della loro industria nazionale e,

allora, tutte le case automobilistiche cercano di andare a produrre *in loco*.

La diapositiva alle mie spalle vi mostra gli investimenti annunciati dai costruttori internazionali in due paesi in cui noi siamo già relativamente forti: il Brasile e l'Argentina. In Brasile noi in questo momento abbiamo una fabbrica che produce più di 2.000 vetture al giorno e proprio la settimana scorsa abbiamo festeggiato i vent'anni di presenza nel paese. Come dicevo, la diapositiva vi mostra gli investimenti annunciati da tutti i costruttori internazionali: si tratta di circa 11 miliardi di dollari in Brasile e di circa 4 miliardi di dollari in Argentina; in questi paesi dunque tutti intendono investire ma noi abbiamo qualche vantaggio in quanto siamo già presenti. Lo stesso discorso vale per quanto riguarda l'India; infatti, sembrerebbe che tutte le case automobilistiche vi stiano per produrre o vi stiano già producendo vetture, con annunci di investimenti importanti. Tutto questo ribadisce che lo sviluppo della produzione (al di là dell'Europa, che comunque speriamo confermi una crescita tra il 1994 e il 2004 di 3 milioni di automobili, il che vista la nostra quota europea vorrebbe dire per noi circa 340.000-350.000 automobili) è soprattutto nei paesi extraeuropei.

Rispetto a questo fenomeno, noi come ci muoviamo? Ebbene, la FIAT Auto si internazionalizza in termini di crescita aggiuntiva e non sostitutiva; le diapositive che seguono vi mostreranno a che punto siamo e cosa faremo.

I ricavi per destinazione, che evidenziano il livello di internazionalizzazione delle nostre vendite, mostrano per il 1994 l'Italia al 40 per cento, l'Europa al 35 per cento e il resto del mondo al 25 per cento. Nel 1995 la situazione si è modificata e le quote, anche a causa della dimensione del mercato italiano, sono diventate all'incirca pari ad un terzo per ciascuna destinazione. Questo ci rende paragonabili alla Volkswagen, mentre siamo molto più presenti a livello internazionale dei nostri concorrenti francesi, per esempio. In alcuni mercati abbiamo una posizione molto forte: siamo primi in Turchia, Polonia, Argentina, Grecia, Portogallo, Israele e secondi in Brasile; quindi, abbiamo una *leadership* in parecchi paesi in cui siamo anche produttori.

La strategia base della nostra presenza e del nostro sviluppo industriale all'estero è nei mercati di grandi dimensioni, cioè quelli in cui possiamo avere più di 100.000 vetture all'anno di produzione diretta. In tali mercati cerchiamo di essere presenti direttamente nel settore della produzione, eventualmente con partecipazioni che si affiancano a capitale locale quando ciò è reso necessario dalla legislazione del paese, ma sempre con la maggioranza o per lo meno *fifty-fifty*; mentre nei mercati di minori dimensioni, cioè con 20.000-50.000 vetture prodotte all'anno, procediamo attraverso la fornitura di licenze o di parti separate. In entrambi i casi comunque c'è il completamento della gamma con vetture finite prodotte in Italia.

Questo l'abbiamo fatto, per esempio, in Brasile, dove abbiamo esportato nel 1991 la Tempra, poi nel 1996 la Tipo, le Alfa Romeo e le *specialities* della Fiat come il *coupè*. Quindi, abbiamo creato all'interno della nostra rete Fiat, che in Brasile conta 430 concessionari, una rete di concessionari che vendono anche le Alfa Romeo prodotte in Italia. Questo ci ha portato - e crediamo sia una scelta vincente - a mantenere una

quota del 25,5 per cento in un mercato che ha avuto una crescita molto forte dal 1993 al 1995 con dei dazi alle importazioni che sono stati portati al 70 per cento.

La scelta di produrre alcune vetture direttamente nei paesi esteri e di importare in quei paesi le vetture per il completamento della gamma dall'Italia ci ha permesso negli anni 1994-1995 di esportare nei paesi in cui abbiamo una presenza industriale oltre 170.000 automobili all'anno (che, per capire, equivalgono all'intera produzione dello stabilimento di Termini Imerese, quindi di un grosso stabilimento di Fiat Auto).

Questo è il contributo, dal punto di vista della produzione italiana, degli stabilimenti che abbiamo nelle varie parti del mondo. Nel 1996 il numero delle unità fatturate è più basso perchè il Brasile è passato da 83.474 unità a 3.894 unità. Riteniamo comunque di poter recuperare, certamente non questi livelli, ma comunque volumi di vendita significativi soprattutto in favore delle nostre *specialities*.

In questo senso stiamo lavorando adesso al progetto 178, che interessa la Palio, la cosiddetta *world car*, e per il quale l'investimento dovrebbe raggiungere a regime, cioè quando verranno concluse le trattative con la Cina, 2 miliardi di dollari. La data di entrata a regime non la conosciamo ancora, perchè le discussioni e le trattative possono essere molto lunghe; ricordo che l'Iveco solo sei mesi fa ha firmato l'accordo che la porta al 50 per cento con il suo attuale *partner*, quando le prime trattative sono cominciate dodici anni fa; quindi si tratta di tempi molto lunghi. Tutte le trattative che abbiamo in corso riguardano la produzione di un milione di unità all'anno: abbiamo un primo anello dove c'è o ci sarà un coinvolgimento diretto da parte nostra che riguarda paesi come Argentina, Brasile, Polonia, Turchia, India e Cina, e un secondo anello dove lavoriamo prevalentemente con *partners* locali che riguarda paesi come Sudafrica, Marocco, Egitto, Vietnam, Venezuela, Ecuador e Algeria.

La logica che sta alla base della Fiat Palio è che in realtà noi non abbiamo lanciato una singola vettura ma una famiglia di vetture. Questo è anche il motivo per cui non abbiamo costruito, per esempio, la Punto in questi paesi, perchè era necessario avere una famiglia di automobili, cioè originare da questo progetto la vettura a tre volumi (che in alcuni di questi paesi viene richiesta più della vettura a due volumi), la *station wagon*, il *pick up* e il *van*. Questo approccio, cioè la creazione e la fornitura di una famiglia e non di una sola vettura, è stato considerato una strategia vincente.

Per quanto riguarda il futuro, pensiamo di continuare a perseguire le linee strategiche che ci hanno consentito il *turnaround* e di avere significativi successi: un nuovo ciclo di rinnovo della gamma dei prodotti per il 1998-2002 con quindici nuovi modelli; il mantenimento delle attuali allocazioni produttive in Italia; lo sviluppo internazionale della capacità produttiva all'estero e dei flussi di interscambio; infine lo sviluppo dei servizi finanziari. È recente l'acquisizione, mediante offerta pubblica di acquisto, della società Fidis da parte di Fiat Auto in modo da integrare i servizi finanziari direttamente col *business* dell'automobile.

Un problema che ci preoccupa nel medio termine è costituito dall'andamento della domanda in Italia. Per questo motivo in futuro rinnoviamo la nostra gamma di prodotti in tutti i segmenti. Ci sono vetture

re appena uscite che rinnoveremo, oltre a continuare l'allargamento della gamma nelle vetture specialistiche e in quelle sportive. Il livello degli investimenti, che per il periodo 1991-1997 raggiungerà il valore di 40.000 miliardi di lire con la produzione di 23 nuovi modelli e una media annuale di investimenti di 5.700 miliardi, continuerà ad essere importante anche per il periodo 1998-2002. Sono previsti 20.000 miliardi di lire di investimenti totali, di cui 16.500 miliardi relativi al rinnovo della gamma con 15 nuovi modelli (che hanno però un'incidenza minore perchè - come ho già detto in precedenza - l'impianto di Melfi nel secondo ciclo comporta un investimento ridotto) e 3.500 miliardi per iniziative internazionali, con una media di 4.000 miliardi all'anno. Di questi 20.000 miliardi per il 1998-2002, 4.800 sono relativi allo sviluppo dei prodotti in Italia, 5.500, pariteticamente suddivisi tra Nord e Sud d'Italia, sono destinati allo sviluppo industriale e alle acquisizioni, 3.500 al mantenimento, che è legato alle installazioni industriali, e all'ecologia.

Per quanto riguarda il quadro delle nostre capacità produttive, quella nominale (cioè la capacità installata fisicamente) rimarrà in Italia costante a 8.400 vetture al giorno, pari a 1.930.000 unità all'anno fino al 2000. Calcoliamo che, al netto degli effetti degli avviamenti, si possa contare sempre su una capacità producibile di circa il 10 per cento inferiore. Con gli attuali organici possiamo produrre 1.530.000 automobili, il che significa che possiamo produrre circa 200.000 automobili in più con gli stessi impianti, con gli stessi stabilimenti, con quello che abbiamo, semplicemente aumentando i nostri organici.

In relazione alle allocazioni produttive per modello restano confermate la strategia, l'attuale struttura produttiva, i programmi già oggetto di accordi sindacali. In particolare, per quanto riguarda gli stabilimenti del Nord abbiamo appena concluso un accordo che descrive questi elementi. Lo stabilimento di Mirafiori produce le FIAT, esclusi i modelli Bravo e Brava: cioè la Punto, la Marea (che è appena uscita, nelle versioni 3 volumi e *station wagon*) e una nuova vettura che riteniamo molto innovativa e che verrà prodotta esclusivamente in questo stabilimento. Lo stabilimento di Rivalta produce le Lancia medio-grandi con tutte le vetture di gamma alta e la Bravo. Produrrà in futuro la nuova vettura che sostituirà la 164.

Questi stabilimenti sono tra loro integrati come attività produttiva.

Circa la nostra situazione futura, resta confermata l'attuale struttura produttiva senza alcuna ipotesi di chiusura o di ridimensionamento, eccetto i noti programmi per lo stabilimento di Arese. In particolare, ricordo che negli stabilimenti di Mirafiori viene prodotta la Punto; in quello di Rivalta tutte le Lancia (esclusa la Y), più la nuova 164 e la Bravo; a Termini Imerese la Punto, a Pomigliano d'Arco le Alfa Romeo, a Melfi la Punto, vetture che verranno sostituite in base al futuro piano di investimento. La struttura di utilizzo degli stabilimenti, con le allocazioni produttive per modelli che abbiamo definito adesso, anche con la strategia di rinnovo del prodotto, rimarrà uguale.

Confermo che l'azienda intende realizzare i programmi che sono stati oggetto dei recenti accordi sindacali. Una parte significativa dell'accordo riguarda la razionalizzazione industriale dell'area torinese e dell'area di Pomigliano d'Arco. Per quanto riguarda l'area torinese, ricordo che a Mirafiori Meccanica è stata interrotta la produzione del mo-

tore 100 GL, trasferita in Polonia. Tutto l'organico interessato verrà assorbito interamente dagli stabilimenti Mirafiori Carrozzeria, per la produzione della Marea, e Rivalta Carrozzeria per la produzione della nuova Dedra, un'altra vettura che verrà lanciata l'anno prossimo. Per quanto riguarda la razionalizzazione industriale dell'area di Pomigliano d'Arco, ricordo che dal 31 dicembre 1996 non sarà più possibile costruire il motore *boxer*, in quanto non adeguato alla normativa CEE per motivi di inquinamento e di rumorosità. Esso verrà sostituito da un motore B/C costruito a Pratola Serra, più specifico e con caratteristiche di sportività, ma anche di rispetto della normativa. Poichè il motore *boxer* non può più essere montato ed omologato, l'attuale organico (circa 1.000 persone) attualmente impiegato in questa produzione verrà assorbito da Pomigliano Carrozzeria per la produzione della nuova vettura che sostituirà la 155 (700 persone) e per lavorazioni meccaniche inerenti il nostro fabbisogno interno (300 persone).

Desidero ora soffermarmi sulla nostra capacità produttiva all'estero, che è strettamente legata alla crescita di alcuni mercati. L'incremento di capacità è, infatti, conseguenza di iniziative in Argentina, Marocco e Sud Africa, attraverso il progetto 178/Palio. Altri paesi, come il Brasile, la Polonia e la Turchia, sono pressochè saturati come mercati. Il Fiorino è da sempre fabbricato in Brasile, la Cinquecento in Polonia, dove prima si fabbricava la 126. Sono allo studio nuove iniziative internazionali a carattere industriale nei grandi paesi asiatici, in India e in Cina, per soddisfare le esigenze di sviluppo dei mercati locali protetti. Ricordo che con alcuni paesi asiatici, in particolare con l'Indocina e l'India, abbiamo da moltissimi anni rapporti di *partnership*.

La nostra capacità produttiva rispetto al mercato è adeguata nel lungo termine. Infatti nel 2000 l'ACEA e altri enti esterni prevedono un recupero del mercato europeo per riportarsi ai livelli precedenti la crisi; pertanto, la nostra capacità produttiva è oggi sotto utilizzata ed abbiamo ancora problemi di mercato e di domanda, soprattutto in Italia. Tale problema non è facilmente risolvibile in breve tempo anche perchè l'Italia ha una dinamica particolare della domanda rispetto agli altri mercati europei. Il mercato italiano a nostro avviso non è capace da solo di far ripartire la domanda e di far riprendere l'acquisto di automobili; al contrario di altri paesi europei che hanno adottato misure di sostegno della stessa. Un livello di domanda più sostenuto consentirebbe di «svecchiare» il parco auto, con positivi effetti sull'impatto ambientale; sottolineo, ad esempio, come le vetture catalizzate abbiano un livello di emissioni totalmente diverso da quelle non catalizzate. Questi sono i motivi di fondo delle azioni intraprese dagli altri paesi europei.

La capacità produttiva dell'azienda FIAT è da ritenersi adeguata nel medio e lungo termine e lo sfruttamento della capacità produttiva nazionale dipende sostanzialmente dalla crescita del mercato italiano, dove la domanda, come ho avuto modo di ricordare prima, ha subito negli ultimi anni una riduzione. Infatti, nel 1992 il mercato italiano totale assorbiva 2.300 mila vetture, nel 1995, 1.720 mila, con una differenza negativa di 580 mila vetture. Conseguentemente in questi tre anni nel mercato italiano si è verificato un calo delle vendite di 216 mila vetture per la FIAT Auto.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegnere Cantarella per l'ampia relazione svolta.

Se non si fanno osservazioni, sospendo brevemente la seduta. Riprenderà fra qualche minuto con eventuali interventi e domande dei senatori.

I lavori, sospesi alle ore 16,35, sono ripresi alle ore 16,40.

PRESIDENTE. Dopo questo brevissimo *break*, cedo senz'altro la parola ai colleghi per eventuali quesiti o richieste di chiarimento che intendano rivolgere all'ingegner Cantarella.

NAVA. Signor Presidente, credo che quest'ampia ed esauriente relazione costituisca una positiva sorpresa, rispetto alla quale, in verità, ci vorrebbe un'intelligenza cognitiva di alta misura, almeno da parte mia, per tentare di individuare i percorsi e direi anche qualche nodo problematico al fine di proporlo all'attenzione dell'ingegner Cantarella.

Io vorrei rivolgere due domande. Innanzitutto, vorrei sapere quali sono, secondo lei ingegnere, le ragioni della mancata corrispondenza - che lei ha definito storica - tra l'incremento del PIL e l'andamento del mercato dell'auto nel periodo 1994-1996; cosa ha fatto sì che si sia rotto questo rapporto, questa coincidenza e quali sono le responsabilità, rispetto a questo fenomeno, della politica ma anche dell'industria?

L'altra domanda che le rivolgo riguarda le allocazioni produttive. Lei ci ha detto che è confermato il quadro delle allocazioni. Se questo ci solleva da qualche preoccupazione, direi che però non risponde alla speranza che tale quadro possa essere modificato rispetto a un fenomeno, quello della disoccupazione, drammatico in Italia, ma soprattutto tragico nel Meridione, laddove la presenza delle realtà produttive si va complessivamente ridimensionando. Ebbene, cosa prevede la FIAT per i prossimi tre o quattro anni, quindi all'inizio del terzo millennio, in ordine a questa grande difficoltà, a questa riduzione forsennata dell'occupazione? Ad esempio, per quanto riguarda la situazione di Pomigliano d'Arco, da quanto lei ci ha detto - e questa è una nota di pessimismo prevalente - mi è sembrato di capire che la mancata costruzione del motore *boxer* possa preludere ad un ridimensionamento della forza lavoro all'interno dello stabilimento.

In definitiva, rispetto a questo nostro sguardo rivolto con preoccupazione al futuro, io non chiedo ovviamente una profezia, ma una previsione che realisticamente ci consenta di ritenere concreta la speranza che la base produttiva non si riduca, ma anzi si allarghi e si possa così dare sollievo alla drammaticità della condizione meridionale soprattutto.

LARIZZA. Anch'io ringrazio l'ingegner Cantarella. Quando mi sono posto il problema di sollecitare in Commissione questa audizione, alcune osservazioni avanzate dai colleghi hanno fatto nascere in me qualche perplessità rispetto all'utilità dell'incontro. Ebbene, debbo dire che - a mio avviso - l'esposizione dell'amministratore delegato della FIAT ha confermato invece l'utilità di questo confronto, tenendo anche presente che non è la prima volta che la FIAT e lo stesso ingegner

Cantarella, in questa sede, ci presentano i programmi e la situazione del gruppo.

Io non credo che si possa dire, come si diceva una volta, che ciò che va bene alla FIAT va bene all'Italia, ma certamente si può affermare che se le cose vanno male alla FIAT sicuramente non vanno bene per la mia città e non vanno bene, da un punto di vista produttivo e occupazionale, anche per un pezzo consistente d'Italia. Quindi, credo si capisca benissimo quali siano le ragioni del nostro interesse e delle nostre preoccupazioni nei confronti di un settore produttivo così importante per l'occupazione per il contributo che può dare dal punto di vista dello sviluppo tecnologico del paese; anche perchè siamo consapevoli che è sul terreno della crescita delle tecnologie che forse saremo in grado di competere maggiormente. Pertanto, è importante anche il contributo d'innovazione che può venire dal settore auto.

Sono molto interessato alle questioni che ci sono state esposte, che ovviamente andranno approfondite; ma la mia preoccupazione rimane, perchè la crisi è di notevole portata e non è detto che sia di breve termine, almeno questo è quanto abbiamo capito. Come dicevo, rimane la mia preoccupazione perchè questo è un settore che, per molti versi, tende a spostarsi non solo come domanda, ma anche come produzione al di fuori dell'Italia e dei paesi europei. È incoraggiante che la FIAT sia già presente in modo consistente in molti mercati; non ho sentito però nella esposizione - o forse non l'ho capito io - se la FIAT ha anche stretto accordi o comunque se ha rapporti con altri produttori per essere, in prospettiva, ancora protagonista in questo comparto. In passato, alcuni tentativi in tal senso vi sono stati; non sono un esperto del settore e quindi può darsi che alcuni passaggi mi siano sfuggiti, però mi sembra che questo sia sicuramente un argomento da approfondire.

Per quanto riguarda poi la situazione italiana, debbo dire che non lo credevo prima e a maggior ragione non lo credo adesso: l'investimento di Melfi a me pare che si riveli sempre di più un investimento sostitutivo e non aggiuntivo. Non vorrei, quindi, che lo stesso avvenisse anche per gli investimenti all'estero. Francamente questa è una preoccupazione che nutro; mi sembra che le tendenze siano queste. Non si tratta - come ho detto anche in altre sedi - di un problema di buona volontà dei dirigenti della FIAT, può essere anche una necessità oggettiva dei mercati e della competizione internazionale. L'internazionalizzazione della produzione non può non destare, quindi, preoccupazioni.

Del resto, quando, ad esempio, si imposta un discorso non solo sui prodotti, non solo sull'innovazione tecnologica, ma anche sulla riorganizzazione produttiva, allora comincio a nutrire qualche perplessità.

La fabbrica di oggi è molto diversa, dal punto di vista organizzativo e dei rapporti, da quella che io ho conosciuto tanti anni fa, quando ho vissuto la fase più conflittuale dello sviluppo della FIAT negli anni '60. Mi sembrava di aver capito che il discorso sulla fabbrica integrata richiedesse, dal punto di vista dell'utilizzo della risorsa umana, uno sforzo - che in parte mi pare ci sia stato - straordinario nella formazione e, dal punto di vista organizzativo, uno sforzo straordinario nel cambiamento della mentalità, certamente dei lavoratori e dei rappresentanti sindacali, ma anche del gruppo dirigente della FIAT e dei quadri intermedi.

So bene che questi non sono passaggi semplici, che non è facile passare dalla fabbrica «taylorista», così come l'abbiamo conosciuta, ad una fabbrica nella quale è indispensabile, per la qualità, la collaborazione – come diceva lo stesso ingegner Cantarella nella sua esposizione – anche dei lavoratori meno qualificati, di quelli che svolgono un lavoro ripetitivo perchè accumulano delle conoscenze che non sono programmabili.

Debbo dire che questo discorso, in qualche misura, all'inizio mi ha anche affascinato, perchè mi appariva come un riconoscimento della qualità delle persone che producono. Non so quanto questo processo sia riuscito; forse bisognerà compiere ulteriori passi avanti in questa direzione. Infatti, se penso a cos'è la forza lavoro oggi in alcuni stabilimenti FIAT dal punto di vista della scolarità e della formazione professionale, mi sembra che vi sia ancora un pò di strada da percorrere.

Abbiamo visto qui rappresentato in una diapositiva l'esempio della trasformazione della produzione dal vecchio al nuovo cambio di una vettura. Io che lavoravo a Mirafiori proprio nella fase in cui tale trasformazione avveniva, mi rendevo conto del cambiamento e che bisognava impiegare per la produzione del nuovo cambio della forza lavoro che avesse un'età inferiore ai trentacinque anni, cioè persone che avessero un livello di scolarità un pò diverso e che fossero in grado di apprendere attraverso la formazione.

Credo che questa sia la tendenza. Però, non mi è chiaro che cosa può succedere in uno stabilimento FIAT come Mirafiori o, se volete, Rivalta (conosco meno gli altri, anche se la preoccupazione è altrettanto grande per Arese e Pomigliano d'Arco), quale può essere il loro futuro quando non si assume da molti anni. Vorrei conoscere le ragioni della mancanza di assunzioni per un arco di tempo di 4-5 anni; vorrei sapere se si tratta di una fase un pò lunga di crisi, se c'è l'intenzione di procedere ad un rinnovamento della forza lavoro. Perchè, se non ci sono assunzioni quegli stabilimenti non hanno futuro; almeno questa è la mia impressione.

Certamente, dopo la riorganizzazione e l'accordo sottoscritto, vedo con una certa tranquillità la situazione degli stabilimenti di Mirafiori e di Rivalta. La meccanica si ridimensiona e lei ci ha spiegato che le lavorazioni che riguardano la produzione che viene effettuata in Polonia saranno trasferite in quel paese; però rimane un centro in Italia di una certa qualità, sia per la produzione dei motori che per quella del cambio.

Per quanto riguarda, invece, lo stabilimento di Pomigliano, da quel che ho capito sparisce completamente la meccanica. Non so se questo avrà delle conseguenze, anche se non voglio formalizzarmi se sarà questo o un altro stabilimento ad occuparsi della meccanica, perchè l'importante è che il livello di produzione sia in grado di garantire anche il livello occupazionale; non dimentichiamoci che parliamo di aree particolari.

La ragione di una discussione in questa sede è quella di capire cosa concretamente possiamo fare, perchè anche in un libero mercato c'è un compito che deve essere svolto da chi governa e da chi deve emanare le norme.

Dobbiamo allora vedere quali sono le disposizioni normative che limitano troppo e che dobbiamo in qualche modo rivedere, quali sono i contributi normativi nuovi che possono agevolare la risoluzione dei complessi problemi di questo mercato. Ho visto, per esempio, che nell'accordo sindacale c'è un richiamo alla questione della rottamazione; siccome si tratta di un problema che ho seguito ed ereditato da un altro senatore, so che per riuscire a riciclare tutte le parti di una vettura bisogna che questa sia costruita in un certo modo dal punto di vista dell'assemblaggio, dei materiali e così via. Devo dire che, se c'è un aspetto che ho apprezzato molto in questi anni, è questo sforzo compiuto della FIAT, che forse è partita dopo gli altri, ma nel settore ha compiuto dei passi avanti. Quindi, bisogna capire, anche dal punto di vista del completamento di un ciclo, sul piano occupazionale, anche se questo non è un settore di grande espansione, che cosa può significare. In questo senso noi possiamo certamente contribuire.

Ci sono poi aspetti che riguardano anche l'Alfa Romeo di Arese. Non credo che si possa passare da un piano industriale ad un altro senza verificare quali siano le conseguenze. Ritengo perciò - e sarà anche compito nostro - che il Governo debba studiare gli investimenti da intraprendere anche in tempi abbastanza rapidi per dare un contributo alla ricerca e altro.

Il discorso però non può finire qui. Se la domanda interna è quella che è, mi chiedo quali siano le ragioni; lei non ce l'ha detto, anche se forse non era compito suo.

Sono convinto che con il livello di salari che esiste in Italia il singolo cittadino - parlo del consumatore di massa - abbia tante altre preoccupazioni cui far fronte prima di poter pensare all'acquisto di una autovettura. Esiste a mio parere un problema di reddito delle famiglie in Italia, questione che dobbiamo affrontare. Forse ci sono anche altri aspetti burocratici, l'aspetto dei costi, eccetera; non ho potuto approfondire il discorso del Ministro dei trasporti ieri a Torino, però per quel che ho capito non credo che tutto quanto ha detto vada nella direzione opportuna. Lo dico in senso un pò dialettico all'interno della maggioranza. Forse bisognerebbe capire meglio quali siano le questioni che possono dipendere da un'azione del Governo per rilanciare e qualificare la domanda interna e per cercare di dare al settore dell'auto il giusto spazio.

Per la mia esperienza ritengo che, pur essendo di fronte a delle scelte di grande importanza per la FIAT, qualche accorgimento in più per garantire il futuro di realtà produttive, sia pure riorganizzate, come Mirafiori, Rivalta, Arese e Pomigliano si possa adottare. È chiaro che è possibile intervenire solo se c'è una ricerca e una contrattazione con le parti e se il potere pubblico lavora nella direzione di sostenere il settore. Però - ci tengo a sottolineare - l'impegno deve essere presente in tutte le parti in causa; ma non sempre ho l'impressione che il cambiamento di mentalità che richiede la fabbrica integrata ci sia stato anche da parte della dirigenza FIAT, mi riferisco soprattutto a quelli che poi sono chiamati a gestire le varie operazioni. So che non sono aspetti semplici che si risolvono in tempi rapidi, però è uno sforzo che si deve compiere anche da parte delle organizzazioni sindacali.

Se avremo tempo, signor Presidente, ci sono alcuni spunti che ci ha

fornito l'ingegner Cantarella sui quali vorrei tornare, ma le mie preoccupazioni sono nella sostanza quelle che ho qui riassunto.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgere due quesiti ai nostri ospiti, anche se per la verità non so se si tratti di domande o piuttosto di considerazioni atte a sollecitare un dibattito con i nostri ospiti nella Commissione.

La prima considerazione, anche per la parte politica a cui appartengo, un pò paradossalmente mi sentirei di sintetizzarla in questo modo: Agnelli e Bertinotti uniti nella lotta.

Mi spiego meglio: è nota la flessione del mercato interno dell'auto nell'ultimo periodo ed è stata denunciata con particolare energia nel corso della relazione dall'ingegner Cantarella. La mia opinione - e sono d'accordo in questo con quanto ha detto il senatore Larizza, che mi ha preceduto - è che la crisi del mercato sia correlata o sia l'effetto nella sostanza di una perdita del potere di acquisto dei salari e degli stipendi. Insomma, è stata una delle fonti più autorevoli del paese in campo economico, il Governatore della Banca d'Italia, a dire che nel 1995, a fronte di un aumento *record* del prodotto interno lordo, c'è stato un aumento altrettanto *record* degli utili delle imprese, dei profitti, a cui è corrisposta non soltanto una stagnazione, ma addirittura un calo marcato degli stipendi, che non hanno neppure seguito il tasso d'inflazione programmato, rispetto al quale il tasso di inflazione reale è stato superiore quasi di ben due punti.

Il quesito che pongo è, allora, se la FIAT non ritenga che, ai fini della ripresa del mercato interno dell'auto, più ancora che misure specifiche che incentivino la vendita delle automobili, non sia condizione preliminare la difesa, la tutela, io direi la restituzione almeno parziale del potere di acquisto agli stipendi e ai salari delle famiglie italiane.

Personalmente non ho alcuna difficoltà a riconoscere i meriti storici dell'automobile. Non voglio spendere molte parole, ma credo che l'auto sia stata, senza enfattizzazione, un grande strumento di progresso, di libertà, di emancipazione e di sviluppo. In tutta onestà però penso che, almeno nei paesi sviluppati dell'Occidente, l'uso dell'auto sia ormai giunto a un punto limite. Le nostre città sono - uso un termine forte ma che corrisponde al vero, basta uscire di qui e fare un giro per il centro di Roma - devastate dal traffico privato con danni ambientali gravissimi, con un costo economico oltre che sociale enorme. Ritengo pertanto che ci si debba porre, nei paesi del capitalismo avanzato, la questione di una graduale, tutt'altro che giacobina, equilibrata riconversione delle scelte, passando dal supporto allo sviluppo indiscriminato del mezzo privato ad un utilizzo invece più forte dei grandi mezzi pubblici e collettivi.

Desidero rivolgere una seconda domanda ai nostri gentili interlocutori e poi concluderò il mio intervento. Vorrei sapere se la FIAT, nelle sue strategie produttive, si sia posta ed abbia avvertito il problema dell'inquinamento e della compatibilità ambientale in genere. Alcune risposte a questa domanda sono contenute nella relazione dell'ingegnere Cantarella, ma non credo che siano sufficienti.

Vorrei sapere se è pronto un vostro piano e in che modo volete affrontare questo problema: se avete da suggerirci eventuali indirizzi

non certo tecnici ma politici al fine di orientare, nel senso che indicavo precedentemente, il nostro paese.

SELLA DI MONTELUCE. Innanzitutto desidero ringraziare l'ingegnere Cantarella per la relazione che ci ha illustrato, estremamente significativa dal punto di vista qualitativo. Il senatore Nava ha sottolineato la necessità di studiare la relazione da lei esposta; sarebbe interessante avere accesso alle relative «*working papers*», in modo da avere più ampi elementi di informazioni e più chiare basi di riferimento.

È proprio il discorso sulla qualità che mi fa entrare in merito a quanto ha detto l'ingegner Cantarella. È vero, la FIAT si è mossa in questo modo negli anni, rispettando quella qualità che anche oggi riscontriamo, con ottime capacità tecniche in tutti i settori dell'auto. Sarà in grado di trasferire altrove questa qualità, propria del settore automobilistico?

Desidero tuttavia richiamare l'attenzione su qualcosa che sta accadendo nel collegio senatoriale in cui sono stato eletto, il collegio biellese, ma che ha una valenza sull'intero territorio nazionale. Nei nuovi settori di attività della FIAT si sviluppano problemi che possono essere imputati in parte alla FIAT stessa e in parte ai vari Governi succedutisi o all'attuale sistema burocratico. Riguardano Fiat Auto, in quanto toccano il problema dello smaltimento di rifiuti industriali. Riguardano lo Stato, in quanto il sistema di autorizzazione allo smaltimento dipende da esso. Scenderò adesso nei particolari.

In maggio, a Biella sono scesi in piazza: 10.000 biellesi per manifestare contro il progetto Fenice di incenerimento rifiuti industriali a Verrone (Biella); i gonfaloni di oltre 70 comuni; rappresentanze di sindacati e di partiti come Rifondazione Comunista e Forza Italia; tutte le organizzazioni ambientaliste. Una grande manifestazione emotiva ignorata completamente dalla stampa nazionale, chissà per quale motivo. È stata una manifestazione estremamente toccante per la realtà biellese. Due mesi prima 63.000 persone avevano firmato una petizione contro l'inceneritore, un impianto che non ci porta vantaggi.

Questo grande movimento di opinione locale, lo ripeto, non è stato sfiorato dalla stampa, pur rappresentando una grande battaglia che i biellesi conducono da alcuni mesi. Si potrebbe obiettare che ciò ricorda la rivolta dei contro il «Grande Padre bianco» che voleva portare la locomotiva nei loro territori. La tecnologia - sostengono alcuni - deve andare avanti, e l'inceneritore deve essere localizzato in quella zona. Ma cosa succederà all'ambiente, con un impianto, quale quello di Verrone, che presenta una potenzialità esagerata rispetto alle esigenze locali?

L'impianto di Verrone smaltirà 170.000 tonnellate di rifiuti, industriali. Basta per incenerire oggi tutto quanto FIAT produce in Italia, non solo nella provincia di Biella. Ricordando che la FIAT si è impegnata ad incrementare in pochi anni dal 70 al 90 per cento il riciclaggio interno dei suoi prodotti e che altri impianti Fenice sono destinati a sorgere in Italia (ricordo quello di Melfi, in costruzione) viene da chiedere: ma che cosa è, un *business*? È giusto che la FIAT faccia i suoi affari, ma perchè l'impianto deve essere di dimensioni abnormi?

La risposta è che ciò è dettato dalle economie di scala che caratterizzano il settore chimico, dove si guadagna di più per unità di prodot-

to, quanto più di aumenta la capacità degli impianti. Ma come possono impianti di queste dimensioni passare tra i nostri meccanismi amministrativi e burocratici? Per di più le scelte «localizzative» sono realizzate in questo caso scavalcando la programmazione della regione Piemonte e delle autorità locali, che intendevano invece costruire piccoli inceneritori sparsi nell'intero territorio regionale, in modo da coprire a macchia di leopardo le varie necessità. C'è qualcosa che non va in questa procedura detta di valutazioni di impatto ambientale (VIA). Ricordo che la VIA è regolata da una legge ormai vecchia di oltre dodici anni. Fu varata per ottenere, direttamente dal Ministero dell'ambiente, i permessi necessari a progetti, che dopo un semplice assenso o un rifiuto della regione, passando sopra la testa della provincia, del comune, delle popolazioni locali. È possibile oggi accettare una situazione del genere in Italia? In Svizzera, ad esempio, queste decisioni appartengono ai cantoni; e se questi non decidono, si procede a programmazione centralizzata.

Allora, rivolgo alcune domande ai rappresentanti della FIAT. Primo vorrei sapere se hanno intenzione di realizzare a Verrone il progetto Fenice nelle dimensioni preannunciate e prospettate e se hanno intenzione di costruire altri inceneritori Fenice in Italia; e, in caso di risposta affermativa, in quali località. Ossia, vorrei sapere dei futuri piani di sviluppo del progetto Fenice. Secondo, chiedo se la FIAT continuerà ad utilizzare la procedura per la valutazione di impatto ambientale, che passa sopra la testa dei cittadini senza tener conto del loro parere espresso da organi istituzionali locali, come ho detto prima, e come ripeto, a beneficio di coloro che ascoltano la nostra seduta al di fuori di quest'aula. Ritiene la FIAT opportuno proseguire lungo questa direzione? Quella FIAT che attraverso la Fondazione Agnelli favorisce il federalismo, la compartecipazione, la decentralizzazione? Questa discrasia tra propaganda e fatti mi preoccupa. Terzo, quali finanziamenti, quali agevolazioni e sgravi fiscali, vengono concessi dallo Stato, dalla Comunità europea o da altri organi alla FIAT per la costruzione di questi grossi impianti e, in particolare, per Verrone e Melfi?

Un'ultima domanda, non alla FIAT, ma ai rappresentanti della maggioranza. Qui c'è un grosso assente, non da oggi ma da molti anni: il Governo. Chiedo allora: ha il Governo attuale l'intenzione di mantenere in vita questa procedura di valutazione di impatto ambientale, che passa sopra la testa dei cittadini, in un momento in cui ovunque si auspica il federalismo? Attenzione, dico. Essa creerà contrasti inutili fra popolazioni, istituzioni e imprese, che non porteranno a nulla e che non risolveranno nulla:

Spero che le mie domande trovino una risposta. Sono consapevole che i rappresentanti della FIAT mi diranno che il progetto Fenice è un progetto di alta qualità. Non è però giusto che il biellese debba smaltire quindici volte per la sua produzione di rifiuti industriali, con un aggravio locale fortissimo, in una situazione che risulta ingiusta e penalizzante. Non è giusto che un domani, cuneese, avellinese ed altre aree si trovino in simili situazioni.

PRESIDENTE. Senatore Sella di Monteluca, le ricordo che è prevista un'audizione del Governo nel corso della quale ella potrà

formulare la sua quarta domanda, che non può rivolgere ora ai componenti la delegazione FIAT.

PAPPALARDO. Signor Presidente, a dispetto dell'ampiezza e della coerenza formidabile della relazione dell'ingegner Cantarella, non posso reprimere un senso di inquietudine circa il futuro ruolo della FIAT Auto nel sistema produttivo di questo paese.

È stato disegnato uno scenario molto positivo, eppure alcuni elementi non mi tranquillizzano affatto, a partire dalla forbice che può essere notata nei grafici tra la curva di crescita del prodotto interno lordo e quella del mercato dell'auto. Ritengo che sia determinata dal fatto che ormai non dobbiamo più considerare l'aumento della ricchezza come un dato assoluto, ma dobbiamo considerare, accanto ad essa, il dato della sua distribuzione, che ci interessa maggiormente dal punto di vista dei consumi.

Registriamo una contrazione netta nel mercato italiano dell'auto, ciò nonostante lei formulava la previsione ottimistica di una sua ripresa consistente: le chiedo pertanto di spiegarne le ragioni.

Ritengo inevitabile che la FIAT, come del resto tutte le più grandi industrie automobilistiche, si internazionalizzi e che tale fenomeno non sia determinato da ragioni contingenti, come la politica dei dazi di alcuni paesi in via di sviluppo o di paesi emergenti che si sono affacciati da poco tempo su questo mercato; la politica dei dazi non è la ragione né principale né esclusiva della delocalizzazione degli impianti.

A proposito della situazione italiana, ella ha parlato di politiche statali di sostegno al mercato dell'auto che sono state adottate anche in altri paesi. Ritengo sia una curiosità legittima in questa sede chiederle se la FIAT pensa a qualcosa del genere anche in Italia, rapportandosi alle esperienze di altre nazioni. Vorrei sapere, inoltre, se l'azienda ritiene che nella situazione italiana ciò sia sufficiente, o se fattori strutturali rendano del tutto accessoria e scarsamente influente l'adozione di incentivi statali al mercato dell'auto.

Ricollegandomi ad una domanda che le hanno già rivolto, le chiedo se la FIAT pensa ad una diversificazione produttiva del mezzo di trasporto privato o ad altre ipotesi circa, per esempio, la costruzione dei motori.

Mi auguro che le risposte siano rassicuranti rispetto a quella che reputo una tendenza fatale: se resteremo confinati nell'ambito di una produzione dell'automobile caratterizzata dalla prevalenza di un certo tipo di prodotti, come è stato finora, penso che non avremo investimenti aggiuntivi ma, ahimè, investimenti sostitutivi, e in tempi abbastanza brevi, almeno per quanto riguarda la situazione italiana.

DEBENEDETTI. La mia prima domanda all'ingegner Cantarella si ricollega a quella rivolta dal Presidente circa la proiezione di un aumento del parco auto, del numero di vetture circolanti in Italia che, francamente, mi chiedo dove potranno circolare e parcheggiare.

Non ritiene che in assenza di una regolazione della mobilità e mancando la costruzione di parcheggi si crei una strozzatura dell'offerta tale da impedire un ulteriore sviluppo della produzione?

La seconda domanda concerne la scadenza del 1999, anno in cui

dovrebbero cadere le barriere all'importazione di vetture giapponesi e coreane.

Vorrei avanzare una considerazione: lei ci ha mostrato una fotografia delle capacità installate e della produzione nella situazione attuale, ma tale spaccato è destinato a mutare nel tempo. Mi auguro che ben presto si registri un aumento di produttività, per evitare una riduzione dell'occupazione. Ipotizzo che esso sia compensato da un aumento delle quantità prodotte, da un prodotto più ricco, da un aumento del *mix*, da una più intensa penetrazione sul mercato europeo, forse da un potenziamento dei servizi.

Se la FIAT può rallegrarsi di un aumento della produzione dal quattro al sei per cento - e forse un aumento dei servizi in un rapporto da uno a dieci potrà condurre a miglioramenti ulteriori - come potete pensare che l'aumento della produttività non andrà a scapito dell'occupazione?

Vengo alla mia terza osservazione: dovremmo tenere un'audizione del Ministro delle finanze o del Ministro del tesoro sul tema del piano Juppè a cui lei marginalmente ha fatto cenno, non credo per nostra edificazione o per nostra cultura. Dovremmo redigere una sorta di bilancio, discutere di quanto costerebbe e quanto renderebbe un piano analogo a quello di Balladour. Presumibilmente si avrebbe un aumento dei costi da un lato, e dall'altro un aumento del gettito dell'IRPEG, dovuto a maggiori guadagni dei produttori, ed un incremento dell'IRPEF, conseguente ad un aumento dell'occupazione. Un'analisi costi-benefici andrebbe compiuta: sono sicuro che la FIAT ha realizzato studi al riguardo, ma sarebbe opportuno che il Ministro delle finanze disponesse delle stime e ci riferisse in proposito. Un piano del genere presenta un aspetto che lo fa assomigliare alla legge Tremonti: prevede interventi di durata temporale limitata.

Che cosa succederebbe dopo? Il piano potrebbe servire solo a superare un *gap*, ma qual'è questo *gap*? È la ripresa del PIL, come è stato detto prima da più parti, da ultimo dal senatore Pappalardo, oppure il nostro ingresso in Europa ci consentirà di eliminare o perlomeno ridurre l'obbligo di condurre sempre una politica di avanzi primari?

Qui ci avviciniamo alla radice del problema, perchè la relazione tra PIL e consumi - quindi anche consumi di automobili - si è un pò allentata negli ultimi anni, ma è comunque sempre molto stretta. Dobbiamo chiederci come aumentare i consumi. Ma occorre considerare che i dipendenti della FIAT non guadagnano 1.600.000 lire al mese, bensì 2.600.000, solo che un milione va perduto a causa del cosiddetto «cuneo fiscale», a cui non corrisponde la fornitura di economie esterne nè per l'impresa nè per i suoi dipendenti. Questo è il nodo fondamentale, questo è il problema più grosso, quello che occorre affrontare strutturalmente; e questa è la ragione di tanta insistenza del sottoscritto, ma non solo, verso una maggiore efficienza del pubblico impiego, perchè di lì passa non l'aumento del PIL ma l'aumento della quota dei salari disponibili, disponibili quindi anche per il consumo.

In conclusione, ritengo che sarebbe una tragedia per il paese «Agnelli e Bertinotti uniti nella lotta»: credo che la salvezza di questo paese sia piuttosto nell'unione tra Agnelli e Bassanini.

DE LUCA Athos. Signor Presidente, innanzi tutto mi associo alle considerazioni del senatore Sella di Monteluce riguardo l'inceneritore Fenice.

Vorrei quindi porre alcune brevissime questioni, cominciando dagli *standards* di sicurezza delle auto FIAT: sono equivalenti a quelli che vigono in altri paesi o comunque a quelli delle vetture fabbricate da altri produttori di prestigio con i quali la FIAT è in concorrenza nel mondo? Credo infatti che la sicurezza contribuisca ad aumentare la qualità del prodotto che una grande casa automobilistica dovrebbe fornire.

Nella relazione si parlava poi di impianti ecologici. La FIAT, che in qualche modo ha ritardato l'introduzione nel nostro paese dell'uso delle marmitte catalitiche, ritiene oggi di essere all'avanguardia in questo settore?

CANTARELLA. Non sono d'accordo. Può giustificare la valutazione che ha appena fatto?

DE LUCA Athos. Abbiamo recepito le direttive CEE concernenti l'uso delle marmitte catalitiche in ritardo rispetto agli altri paesi.

CANTARELLA. Può spiegare meglio il legame tra il ritardo nell'introduzione delle marmitte catalitiche e la presunta interferenza della FIAT?

DE LUCA Athos. Faccio questa affermazione perchè abbiamo insistito ripetutamente, ma abbiamo incontrato difficoltà nell'applicazione delle direttive CEE proprio perchè la FIAT non era ancora pronta.

CANTARELLA. Quanto lei dice non corrisponde al vero perchè la FIAT ha venduto marmitte catalitiche in Germania durante il periodo del volontariato. Però guardiamo avanti, questa è storia.

DE LUCA Athos. Infatti la domanda che le rivolgo fa riferimento al momento attuale. Vorrei da lei, inoltre, informazioni sui programmi dell'azienda relativamente all'auto elettrica.

Associandomi, infine, alle considerazioni di alcuni colleghi, ritengo che l'uso dell'automobile privata in città debba essere superato a favore dei mezzi pubblici. Ebbene, quali sono i programmi e le prospettive in tale settore? Noi abbiamo gli autobus più brutti d'Europa, sui quali occorre arrampicarsi anzichè entrare come si fa in quelli in funzione negli aeroporti. Sembra, oltre tutto, che non ci sia una tecnologia adeguata in Italia, tanto da dover acquistare dalla Volvo i motori. Allora, perchè non fabbrichiamo autobus FIAT belli, confortevoli e che possano indurre i cittadini all'uso del mezzo pubblico?

Le città sono sature, caotiche, invivibili, oltre che inquinate a causa delle automobili. Occorre migliorare la qualità della vita e il mezzo pubblico può costituire una risposta valida alle esigenze dei cittadini che a migliaia si muovono nelle città tutti i giorni alla stessa ora. Per tali motivi vorrei sapere se vi sono programmi innovativi relativamente alla produzione dei mezzi pubblici, produzione che potrebbe anche contribuire a risolvere la crisi nel settore dell'auto.

Ritengo che ci si possa preparare per essere nei prossimi anni all'avanguardia nel settore.

ASCIUTTI. Signor Presidente, mi trovo un pò in difficoltà non perchè non sappia cosa dire, ma perchè le inquisizioni non mi sono mai piaciute. È una questione di mentalità, e spiego meglio. La Commissione industria - e non la Commissione lavoro o la Commissione trasporti - è interessata a conoscere i bisogni reali della FIAT, e delle imprese in genere, dal punto di vista legislativo al fine di mettere l'industria italiana - in particolare la FIAT - in condizione di produrre ricchezza. È infatti nostro interesse di legislatori redistribuire la ricchezza.

Nella sua relazione l'ingegner Cantarella sottolineava l'affetto che la FIAT ha per il nostro paese; sarebbe innaturale il contrario. Tuttavia la FIAT è un'industria e, oltre a manifestare affetto, deve cercare lucro, mercato, non può fare beneficenza: se così non fosse così non sarebbe un'industria. Occorre chiedersi, pertanto, se la FIAT in questo momento abbia interesse a produrre in Italia.

Conosciamo tutti quali siano i problemi della principale impresa italiana, di riduzione della manodopera e di ricerca di mercati in cui sia più conveniente produrre, non tralasciando l'attuale tendenza alla «globalizzazione» della produzione. Capite bene, pertanto, che di fronte a noi, che dovremmo legiferare e salvare il paese, si presentano scenari terribilmente complessi.

In particolare, vorrei sapere se avete incontrato ostacoli di natura amministrativa - da parte dei grossi comuni italiani, ad esempio - per la costruzione di grandi parcheggi. Vorremmo sapere che cosa possiamo fare da questo punto di vista, magari prevedendo una seduta apposita per verificare altre possibilità di lavoro. Tali questioni, infatti, non riguardano soltanto la FIAT Auto, ma anche altre imprese ad essa legate che possono portare ricchezza e produrre lavoro. Occorre eliminare quindi gli impedimenti che al momento esistono.

Il senatore Sella di Monteluca ha sollevato un problema che riguarda il biellese, ma che domani, ad esempio, potrebbe riguardare Perugia, da cui provengo.

Anche se è un vostro problema, sicuramente è ancor più nostro, del Governo, che dovrà predisporre un piano per smaltire ciò che viene prodotto. Non possiamo certo pensare di nascondere le scorie sotto i ponti; questa è la realtà, quello che avviene in Italia.

Vi chiedo, per concludere, quali investimenti intendiate effettuare nei prossimi anni in Italia.

PRESIDENTE. Signori senatori, non è mia prerogativa fare la chiosa agli interventi dei colleghi, tuttavia mi sembra che il collega Asciutti abbia usato un termine esagerato: «inquisizione». A me sinceramente non sembra che si stia processando nessuno; stiamo svolgendo un dibattito di ottimo livello e di grande interesse all'interno del quale i colleghi senatori del tutto legittimamente esprimono le loro opinioni, che, giustamente, possono anche contrastare con quelle dei nostri ospiti.

Ritengo pertanto che l'affermazione vada ridimensionata in questo ambito. Sarà poi l'ingegner Cantarella a dirci se si sente inquisito,

ma non mi sembra che questo emerga dall'atteggiamento della Commissione.

CIMMINO. Signor Presidente, il termine «inquisizione» era sicuramente e soltanto provocatorio, non può essere diversamente.

Ringrazio l'ingegner Cantarella e tutti i rappresentanti della FIAT per aver accettato il nostro invito e per il contenuto dei loro interventi. Vorrei precisare che le audizioni in genere - e questa in particolare - non devono servire soltanto per conoscere le strategie della FIAT (perchè ciò sarebbe limitativo), ma soprattutto per stabilire l'impegno che il potere politico deve assumere con le imprese in generale e, per quanto riguarda questa audizione, con la FIAT in particolare, per il rilancio dell'economia, dell'occupazione, per l'abbattimento degli squilibri territoriali che comunque esistono, sono molto forti nel nostro paese e che noi del Sud avvertiamo in modo drammatico. Voi sapete che la disoccupazione al Sud è molto elevata, non è un dato che vi debbo ricordare io, perchè è sotto gli occhi di tutti.

Il senatore Larizza diceva che gli stabilimenti senza assunzioni non hanno futuro ed io concordo pienamente. Chiedo quindi a me stesso come politico e all'ingegner Cantarella come rappresentante e amministratore della FIAT cosa deve fare il potere politico e cosa devono fare le imprese - in questo caso la FIAT - per evitare questo.

Per quanto riguarda il mio Gruppo, quello dei Cristiano Democratici Uniti, daremo il nostro contributo in sede di esame dei disegni di legge sulle subforniture, di competenza di questa Commissione.

LARIZZA. Signor Presidente, il senatore Debenedetti ha già posto la questione: al di là di tutte le informazioni che abbiamo acquisito, la caduta delle barriere doganali relative alle vetture giapponesi e coreane, prevista per il 1999, può avere conseguenze, nel senso di aggravare la situazione?

CANTARELLA. Signor Presidente, non è facile riassumere gli interventi che ho ascoltato, ai quali cercherò di rispondere anche con l'aiuto dei miei colleghi.

In primo luogo, nel settore automobilistico italiano vi sono: un problema di caduta della domanda, un problema di organizzazione dell'offerta in relazione alla mobilità, un problema di stabilimenti. Il senatore Debenedetti accennava, inoltre, alla competitività del costo del lavoro.

Per quanto riguarda la domanda di vetture, dal confronto tra mercato europeo e mercato italiano si nota che le rispettive percentuali del 1996, rispetto al 1992, sono del 98 per cento e del 74 per cento. Si è data una spiegazione non del tutto vera circa la caduta del mercato europeo: il problema è la caduta del mercato italiano. Questo è il fenomeno fondamentale che più ci preoccupa. Il mercato dell'Europa, fatta eccezione per il mercato dell'Italia è tornato ai livelli del 1992. Per ogni paese vi è una spiegazione diversa; in Inghilterra la crescita deriva da una ripresa complessiva dell'economia e da un parco auto che si è rinnovato completamente. In altri paesi la spinta è derivata da sistemi che hanno favorito il ricambio del parco e che sono di varia natura. L'Italia, invece, presenta una situazione diversa, di «calma piatta».

Come potete vedere dal grafico relativo alla domanda di vetture in Europa, vi è in realtà una curva di crescita che fa ritenere agli osservatori del mestiere che si arriverà nel 2004 a 16 milioni di vetture. Ricordo che quando si è impostato il discorso del rapporto con le quote giapponesi si è parlato di 15 milioni e mezzo di automobili: siamo a 12 milioni e tutti gli indicatori fanno prevedere una crescita che è però indipendente dai problemi citati in diversi interventi della mobilità e delle strade urbane. L'ingegner Scolari scenderà nel dettaglio di questi aspetti ecologici.

Come gruppo FIAT siamo impegnati nella realizzazione della cosiddetta mobilità intelligente, che prevede la coesistenza del mezzo pubblico e del mezzo privato.

Non vi è la possibilità di privilegiare uno solo dei due sistemi di trasporto, perchè in tal caso si arriverebbe ad una riduzione della possibilità di trasporto che nessuno vorrebbe, dato che tali potenzialità costituiscono parte integrante dello sviluppo economico del paese. I sistemi in cui il trasporto pubblico è più diffuso, i paesi in cui, ad esempio, le metropolitane hanno uno sviluppo di decine di chilometri all'interno delle grandi città, sono anche i paesi a maggiore densità automobilistica, perchè vi è integrazione tra trasporto privato e trasporto pubblico, non antagonismo o conflittualità. I paesi in cui il trasporto pubblico e quello privato sono molto sviluppati, come ad esempio l'Inghilterra e la Germania, sono anche paesi ad alta densità automobilistica. È questo un dato palmare che descrive il fenomeno nei suoi termini reali.

La FIAT si muove assolutamente all'interno di questo processo; abbiamo un settore della nostra attività e un gruppo di dipendenti che si occupano di questi problemi, perchè riteniamo che si debba lavorare in questa direzione.

Noi produciamo autobus urbani a salita ribassata che sono quanto di meglio si possa avere in questo momento sul mercato. Se ho definito vecchio il parco automobili italiano, il parco autobus è sicuramente ancora più vecchio. Se questa è la domanda che si può attivare in termini di mercato europeo, in Italia vi è una dinamica assolutamente diversa. In Italia, come è stato colto da più di un intervenuto, si è rotto il rapporto tra il PIL e il mercato dell'automobile.

Senatore Pappalardo, per risponderle, non faccio una previsione ottimistica, ma riporto dei dati che per il nostro paese descrivono una situazione che ci preoccupa. Pur avendo noi incrementato del 52 per cento in termini numerici le nostre esportazioni - e credo che sia un risultato notevole - siamo molto legati ed interessati al nostro mercato domestico, come tutti i costruttori di automobili. A tale proposito si sono compiute diverse valutazioni, una delle quali in relazione alla capacità di spesa. Ma credo che questa ipotesi non spieghi il fenomeno interno.

Vorrei che il dottor Lombardi proiettasse alcuni grafici: uno relativo alla media dei mesi di reddito necessari all'acquisto di un'automobile; uno relativo al clima di fiducia delle famiglie, oltre a quello relativo al PIL. Per quanto riguarda i mesi di reddito necessari per acquistare una automobile, non credo vi sia una grossa differenza nel passaggio da 8,3 a 9. In parte questi 9 mesi si spiegano in termini di una maggiore sicurezza del mezzo, ma non credo che la differenza fra 8,3 e 9 mesi basti a

giustificare la contrazione del mercato interno. Sicuramente vi sono anche altre cause concorrenti, come, ad esempio, il tasso di disoccupazione, che ha un influsso molto rilevante in proposito. Ma se noi analizziamo ciò che sta avvenendo in Europa, dove in media il tasso di disoccupazione è purtroppo aumentato, non si rileva lo stesso fenomeno che si registra in Italia. Molto rilevante, a mio avviso, è il clima di fiducia delle famiglie. Questo è un punto importante.

Alcuni senatori, fra cui il senatore Debenedetti, hanno accennato al fatto che (ed evito di soffermarmi di nuovo sulle diverse iniziative assunte dai vari Governi europei per sostenere la domanda di automobili) un'espansione del mercato automobilistico funziona sicuramente come moltiplicatore del prodotto interno lordo. Si tratta di un circolo virtuoso: se aumenta la domanda, aumenta la produzione, aumenta il numero degli occupati, aumenta la ricchezza del paese e infine il PIL.

Voglio accennare alle misure assunte in Francia dai governi Balladour e Juppè: la riduzione della TVA, cioè l'IVA francese, per incentivare l'acquisto di automobili è stata più che compensata dai maggiori introiti fiscali dovuti ai volumi aggiuntivi di vendite. Quindi si è trattato di un provvedimento che si è più che autofinanziato e che ha dato risultati positivi. Certo, è difficile rispondere alla domanda se questi risultati positivi sono destinati a durare nel tempo: lo si potrà vedere, semmai, più avanti. Però credo che sia evidente che tutti gli elementi che contribuiscono comunque ad aumentare la massa di produzione, il valore aggiunto, il PIL, hanno comunque un effetto di circolo virtuoso su tutta l'economia e, quindi, sono destinati ad avere conseguenze più durature nel tempo, perchè si crea probabilmente di nuovo - e questo credo che sia l'aspetto principale - un recupero del clima di fiducia delle famiglie.

Sempre in relazione alla possibilità di un aumento della domanda, in un quesito che mi è stato rivolto si è parlato di revisione. Noi non prevediamo che il parco totale, fra vetture catalizzate e vetture non catalizzate, aumenti. L'Italia ha già un tasso di motorizzazione che la pone al livello dei paesi più sviluppati in Europa: stiamo parlando di valori fra le 430 e le 460 vetture ogni mille abitanti; ma ben diverso è il *mix*, cioè la qualità del parco circolante, con quelle che sono le ovvie conseguenze in termini di qualità delle emissioni. Dato che le vetture moderne hanno dei consumi del 30-40 per cento inferiori a quelle precedenti, le ricadute diventano positive anche per la bilancia commerciale, in quanto il nostro è un paese importatore di combustibili. Per questo tutte le misure, come ad esempio quella relativa alle revisioni, è chiaro che hanno un influsso benefico all'interno di questa logica, come pure sulla domanda. Tra l'altro le nuove norme sulle revisioni previste dal codice stradale del 1992 tendono a equipararci alle altre normative europee. Invece della prima verifica del mezzo dopo dieci anni di anzianità, e poi ogni cinque anni, si introduce la prima verifica dopo quattro anni e le successive ogni due.

Noi non abbiamo delle ricette per stimolare la domanda di automobili; è chiaro che essa è influenzata dall'economia complessiva del paese ma, dato l'impatto sulla crescita (il 4 per cento in termini di investimenti), è altrettanto chiaro che un sistema come quello dell'automobile ha un'influenza elevata su tutto il resto dell'economia e sul PIL. Riteniamo

che tutto quello che migliora l'andamento della produzione di automobili abbia un'influenza positiva.

Sta di fatto che la velocità dell'Europa e la velocità dell'Italia sono diverse, pur in presenza di condizioni macroeconomiche di difficoltà dei paesi europei molto simili tra loro. Ad esempio, rispetto al drammatico livello della disoccupazione tutti i paesi della Comunità hanno dei problemi.

Questo ho inteso rispondere per quanto riguarda la domanda; anche se ho un pò abbreviato, credo che questo fosse il senso dei quesiti.

Riguardo poi l'offerta del prodotto, credo che abbiamo svolto un lavoro importante, anche se sono poi le critiche a doverlo stabilire. Noi continueremo sulla strada degli investimenti già intrapresi.

Il senatore Ascutti ha chiesto se immaginiamo di effettuare nuovi investimenti in Italia. Posso rispondere che ne faremo negli stabilimenti esistenti. Dei 20.000 miliardi di investimenti previsti, 16.000 saranno localizzati nei nostri stabilimenti, con un'equa ripartizione tra Nord e Sud, quindi all'interno degli stabilimenti attuali e nelle attuali configurazioni.

Il senatore Nava è preoccupato per il fatto che la produzione del motore *boxer* possa cessare perchè non può più essere montato su un'automobile. Posso rispondere che esso è stato sostituito da un motore non molto diverso, il quale comunque ha comportato un aumento di occupazione. Abbiamo peraltro dei nuovi prodotti che installiamo a Pomigliano d'Arco e quindi i lavoratori che si occupavano del motore *boxer* potranno lavorare, sempre all'interno dello stabilimento di Pomigliano, sulle nuove vetture che verranno realizzate. Quindi, con riferimento all'occupazione, questo è quanto siamo in grado di garantire con i nostri piani.

Rispondendo poi al senatore Larizza circa l'adeguamento degli stabilimenti storici alle nuove metodologie anche in funzione dell'occupazione e delle assunzioni, devo dire che nessuno è più felice di noi di poter assumere. Quando andiamo a Melfi e vediamo le facce di questi ragazzi e ragazze (a Melfi vi è una forte presenza femminile) ci si allarga il cuore. Purtroppo, però, credo che responsabilmente dobbiamo assumere quando abbiamo qualcosa da far produrre.

La situazione della domanda nazionale in questo momento non ci mette in condizione di farlo. Confrontando il mercato italiano del 1992 e quello del 1995 abbiamo ancora una differenza negativa di 500.000 automobili, il che equivale alla produzione di una grossa fabbrica. È vero che abbiamo migliorato l'esportazione, però evidentemente questa coerenza crea un grandissimo problema, che abbiamo affrontato con la cassa integrazione. Abbiamo appena concluso, meno di un mese fa, un accordo sindacale, peraltro senza conflittualità. È stato positivo, però dobbiamo considerare che abbiamo davanti a noi ancora una situazione di crisi. Abbiamo superato la crisi da offerta, ma ora dobbiamo affrontare una crisi da domanda.

In relazione a tale crisi della domanda, si è parlato sia della presenza dei giapponesi, sia del fattore della internazionalizzazione. Per quanto riguarda i giapponesi, nel 1999 scadrà l'accordo che era stato siglato; forse ci saranno degli aggiustamenti, perchè non ci siamo mai confron-

tati con i giapponesi sul mercato. Vi è qualche problema su questo tema, però occorre considerare che in questo momento i giapponesi non stanno neanche realizzando le quote che avrebbero potuto raggiungere. Quindi la scadenza del 1999 sarà un problema, ma lo affronteremo come tutti gli altri. Basti pensare che in Italia in questo momento vi sono concessionari di 39 marche diverse, per cui certamente l'unica cosa che non manca sono i concorrenti. Poi vi sono i concorrenti di altri paesi emergenti, con i quali dovremo confrontarci, però credo che la nostra struttura di prodotto e industriale e lo sforzo che compiamo dal punto di vista degli investimenti ci consentiranno di mantenere una posizione di rilievo.

Abbiamo parlato di nuove assunzioni negli stabilimenti, possibilità che deriverebbe esclusivamente dalle dimensioni del mercato, soprattutto quello interno. Ci si domanda cosa intendiamo fare per adeguare la nostra struttura organizzativa. Chi ha avuto esperienza di fabbrica può ben comprendere quale sia stato lo sforzo culturale per passare da una struttura basata sull'apprendimento storico e sulla rispondenza specifica di un dato pezzo, ad una cultura basata sulla conoscenza del fenomeno e sulla responsabilità individuale. È stato un salto epocale per tutta la dirigenza FIAT e per quella europea. Si è trattato di uno sforzo importante, perchè abbiamo fatto investimenti molto significativi in materia di formazione: 74 miliardi a Melfi e Pratola Serra. Ormai la formazione è parte integrante della nostra attività.

Si è fatto poi riferimento ai cambiamenti nello stabilimento di Mirafiori per quanto si riferisce alla produzione del nuovo motore «torque». Si tratta di mutamenti molto significativi, perchè effettivamente quelli previsti sono impianti molto diversi da quelli precedenti e richiedono un lavoro di formazione. Però i giovani e anche i meno giovani hanno accolto di buon grado questi cambiamenti. Ci auguriamo che le condizioni di mercato ci mettano in condizione di assumere nuovi giovani in questo stabilimento.

Si è parlato di internazionalizzazione e del suo significato, della situazione derivante dai regimi doganali e dai dazi; in particolare lo ha fatto il senatore Pappalardo. Devo dire che quanto egli ha detto è vero e non lo è. In questa fase è sicuramente del tutto vero. Il discorso riguarda i dazi sulle vetture finite (da 150 per cento a 300 per cento) e sulle parti staccate (80 per cento), il che rende impossibile l'esportazione. Noi nel biennio 1994-1995 abbiamo esportato oltre 170.000 automobili all'anno, il che rappresenta un dato significativo. Di qui deriva l'importanza di questi mercati per mantenere saturo la nostra capacità produttiva. È vero anche che questa situazione in materia di dazi e dogane dura da molti anni, ad esempio in Brasile, in India e in Cina, però è chiaro che il nostro mestiere diventa sempre più globale. Queste sono da considerarsi come capacità aggiuntive, oltre che come un'opportunità per tutto il sistema che gira intorno ad esso.

Mi riferisco al sistema della fornitura. Noi abbiamo, infatti, molti nostri fornitori che ci stanno seguendo nei vari paesi, perchè il concetto di «automobile globale» significa che un determinato progetto viene realizzato in Italia, ma è poi prodotto in tutto il mondo. Pertanto, quando noi produciamo qualcosa in collaborazione con i nostri fornitori, è ovvio che, nel momento in cui sviluppiamo un prodotto e lo produciamo

in tutto il mondo, i nostri fornitori vengono con noi, stipulano degli accordi, vanno ad installarsi nei vari paesi ed esportano in essi. In tal modo si crea un'attività per il nostro indotto molto significativa e della quale siamo estremamente felici. Abbiamo organizzato noi i primi incontri dei nostri fornitori con case costruttrici concorrenti. Quello che viene chiamato «l'indotto torinese» è molto importante: è fondamentale che i nostri fornitori approvvigionino anche i nostri concorrenti, perchè questo li migliora da un punto di vista produttivo. Tutto ciò rappresenta un meccanismo molto positivo per noi e per i nostri fornitori.

Come avete potuto constatare, in Brasile vengono annunciati - ad esempio - investimenti per 10 miliardi di dollari (non so in quanto tempo); questo per l'industria della componentistica si traduce in una splendida nuova frontiera. Si tratta di una scelta strutturale, però è anche vero che è una scelta aggiuntiva che ci permette di integrare la nostra capacità produttiva. Voglio fare l'esempio dell'Alfa Romeo in Brasile. Non potremmo mai vendere queste vetture se non avessimo una struttura produttiva e commerciale basata su 430 concessionari *in loco*.

Per quanto riguarda gli accordi, ne abbiamo soprattutto uno importante con la PSA per quanto riguarda il Ducato e l'Ulysse. Noi abbiamo il controllo dei veicoli commerciali in Italia e loro hanno il controllo dei veicoli Ulysse e *van* in Francia. Non abbiamo altri accordi per il settore auto, però ne stipuliamo molti complessivamente come gruppo FIAT. Abbiamo, ad esempio, realizzato una *joint venture*, che riguarda l'Iveco, per realizzare motori *diesel*, per una lavorazione che peraltro verrà effettuata a Torino. Accordi di questo tipo sono molto numerosi. Sono però tutti accordi finalizzati a singoli progetti concreti, non sono accordi societari.

Mi stupisce la domanda posta dal senatore Sella Di Monteluca sulla volontà della FIAT di continuare a rispettare le leggi vigenti dello Stato italiano, in particolare la normativa sulla valutazione d'impatto ambientale: è evidente! Vi garantisco, con qualche amarezza, che forse non siamo stati capaci di spiegarci, di comunicare bene. All'interno del settore Auto la FIAT ha una figura organizzativa - tra i costruttori di auto l'abbiamo soltanto noi e la Volkswagen - al primo livello del comitato direttivo dell'azienda, che si occupa dei problemi dell'ambiente e della sicurezza, una sorta di ministro con portafoglio.

Siamo tutti d'accordo che il problema della gestione dei rifiuti sia serissimo; siamo altresì tutti d'accordo che non possa essere risolto con le discariche. La produzione dei residui fa parte dei principi della termodinamica: vivendo si creano residui; li producono le aziende come le persone e gli animali. Il problema del trattamento di questi residui è insito nella produzione e l'aumento delle sue proporzioni è collegato con l'aumento del prodotto interno lordo. Ovviamente esso non può essere risolto con le discariche; per lo smaltimento dei rifiuti in tutti i paesi del mondo industrializzato viene utilizzato l'inceneritore, che permette anche di recuperare un po' di quella che i nostri uomini chiamano carta di credito energetica. Nei rifiuti vi è, infatti, un potere calorifero che può essere utilizzato per produrre energia elettrica. La scelta di questo sistema è fuor di dubbio, sulle sue modalità si possono aprire interessanti discussioni.

Noi non vogliamo fare *business*; forse non l'abbiamo spiegato bene. Abbiamo installato un impianto e l'abbiamo messo a disposizione delle comunità locali e delle altre industrie perchè è evidente che debba costituire un polo di aggregazione, non uno strumento che serve solo a noi.

Siamo disponibili a discuterne ed una delle affermazioni che ha provocato in me maggiore tristezza è quella per cui sarebbe un impianto «tecnologicamente non avanzato». Non è vero; anche se il fatto che lo garantiamo noi certamente non basta. Ho letto molti articoli sulla stampa in questo senso.

SELLA DI MONTELUCE. La stampa locale non ne ha trattato.

CANTARELLA. Sui nuovi *standards* di sicurezza noi siamo mediamente in posizione avanzata rispetto alle disposizioni legislative e possiamo dimostrarlo. Inoltre, non è vero che non eravamo produttori di vetture con marmitta catalitica. Era in vendita in Italia quella che si chiamava serie Europa quando ancora non erano obbligatori tali dispositivi anti-inquinamento e nel nostro continente, a cominciare dalla Germania, tale produzione non era incentivata dalle leggi.

DE LUCA Athos. Non ho detto che non le producevate, ma che avete ritardato la introduzione di vetture con marmitta catalitica.

CANTARELLA. In tema di riciclaggio abbiamo svolto un bel lavoro. Pubblichiamo un rendiconto ecologico che consegnamo ai nostri azionisti e che fa parte del bilancio dell'azienda. Ciò proprio perchè riteniamo che esso abbia la stessa valenza - certo, senatore Sella Di Monteluca, ce ne sono anche altre - dell'informazione sugli aspetti economici di un'azienda. La bontà del nostro lavoro la si può constatare dal livello di riutilizzo delle acque, in cui siamo all'avanguardia in questo paese. L'ingegner Scolari parlerà dei temi dell'auto elettrica e del riciclaggio dei materiali, nonchè dell'impianto di Verrone.

In tema di cuneo fiscale concordo con il senatore Debenedetti: è un bel cuneo per la competitività delle nostre imprese rispetto ai sistemi industriali concorrenti.

Credo di aver già in parte risposto al presidente senatore Caponi sul tema della diversificazione della mobilità. All'interno della FIAT, oltre la Breda che produce treni e la Iveco che produce autobus, c'è un settore che si occupa di sistemi di mobilità integrata e di automobili a basso impatto ambientale. Credo non sia giusto parlare di diversificazione in termini di «scendere dall'automobile». Lo si faceva quindici anni fa, ma alla fine tale idea è stata abbandonata. Siamo assolutamente disponibili in termini culturali e all'utilizzo intelligente ed all'integrazione tra auto privata e veicoli di trasporto pubblico. Ribadisco che nei paesi in cui il trasporto pubblico è forte, gradevole ed efficiente per i cittadini, le automobili sono diffuse e non vi è contraddizione tra i due tipi di mezzi di trasporto, anche perchè le funzioni sono completamente diverse e l'automobile è comunque uno strumento di libertà. Noi crediamo che l'utilizzo intelligente del mezzo di trasporto individuale possa coincidere con un più intenso utilizzo dei mezzi pubblici.

Noi non ci occupiamo direttamente del problema dei parcheggi, ma è evidente che il loro sviluppo – siano essi individuali o collettivi – è altamente auspicabile per migliorare le condizioni del traffico e rendere le città più vivibili.

Giustamente l'ingegner Testore mi ricordava l'aspetto della revisione, perchè un parco auto più moderno rende le città più vivibili e determina un minore impatto ambientale.

Credo di non essere stato completamente esauriente nelle risposte, ma è pur vero che avete rivolto molte domande.

DEBENEDETTI. Vorrei che il Presidente mi permettesse una battuta irrituale. L'efficienza dei servizi pubblici ha un'influenza determinante sul grado di fiducia dei cittadini. Ciò risultava dalla diapositiva che è stata proiettata, che peraltro non rifletteva ancora l'aumento di fiducia conseguente alla vittoria dell'Ulivo.

CANTARELLA. Senatore Debenedetti, io ho fatto pochissima pubblicità alle automobili: ciò sarebbe stato comunque corretto.

SCOLARI. Fornirò qualche elemento, peraltro succinto e sintetico, sul sistema di riciclaggio e di gestione dei rifiuti adottato dalla FIAT. Si tratta di uno solo degli argomenti affrontati, ognuno dei quali – ahimè – richiederebbe molto tempo a causa della complessità e delle implicazioni tecniche e scientifiche. Ovviamente siamo a disposizione per ampliare la nostra esposizione e fornirvi tutti gli elementi di valutazione che riterrete importanti, visto che siete interpreti di quello che la gente pensa e desidera. Quello della comunicazione è un aspetto molto particolare; lo dico per esperienza personale, perchè è sempre difficile capire quello che l'uditorio vorrebbe sentir dire. D'altra parte cerchiamo di comunicare soprattutto basandoci sui dati perchè sono quelli che più ci interessano, innanzi tutto per inquadrare il tema di cui si discute.

Il sistema di gestione dei rifiuti adottato dalla FIAT è un sistema globale integrato che riguarda sia i residui prodotti dalle fabbriche sia quelli che originano dalla rottamazione delle vetture. Senza alcun dubbio possiamo sostenere che esso è oggi il sistema più moderno che un'industria dell'automobile abbia messo in campo, e non solo in Italia o in Europa: non c'è nessuno al mondo che abbia un sistema di gestione dei rifiuti moderno come questo. Vi posso dare tutte le assicurazioni del caso e ho i dati per dimostrarlo.

Ovviamente la produzione genera residui, parte dei quali vengono direttamente riciclati negli stabilimenti; si tratta di un riciclaggio dell'80 per cento dei rifiuti che vengono «rimangiati» dalla fabbrica per produrre. In piccola parte, invece, devono essere eliminati.

PANZANI. A tale riguardo, vorrei fare una precisazione al senatore Sella di Monteluce circa l'inceneritore Fenice. Egli aveva posto due domande precise, una delle quali riguardava i finanziamenti e le agevolazioni ottenuti dalla FIAT in riferimento a tale iniziativa. Ricordo che l'investimento è di 140 miliardi e che non è stata chiesta – e quindi non è stata data – una lira, anche perchè non vi sono possibilità oggettive di avere finanziamenti pubblici.

In secondo luogo, a parte il fatto che, come ha detto l'ingegner Cantarella, non possiamo che rispettare le leggi, vorrei sottolineare che la legge n. 349 del 1986 è probabilmente una delle più «partecipative» esistenti in Europa. Ricordo soltanto che noi abbiamo presentato il progetto alla regione Piemonte e al Ministero dell'ambiente nel 1993; che nello stesso anno c'è stata la deliberazione favorevole della giunta regionale, la quale ha inviato il proprio parere al Ministero dell'ambiente; che il 14 giugno 1994 è stato espresso parere favorevole dalla commissione interministeriale per la valutazione dell'impatto ambientale. Inoltre il Ministero, ai sensi dell'articolo 6 della legge n.349 del 1986, ha ricevuto e valutato le osservazioni: dei comuni di Verrone, Massazza, Lalussola, Cerione, Gaglianico, S. Didiano e Biella; del Gruppo Lega Nord e dalla Lega ambiente di Biella; della riserva naturale delle Baragge; del Consorzio smaltimento rifiuti biellese; del WWF e della USL di Biella. Non è stata sentita la provincia di Biella perchè essa all'epoca non era ancora stata istituita; comunque quando è nata ci ha chiesto di poter essere consultata. Nonostante non fosse previsto dalla legge, abbiamo aperto un tavolo tecnico, che dura da otto mesi, finalizzato a coinvolgere la comunità locale.

Per quanto riguarda l'investimento, già cinque mesi fa abbiamo detto in modo esplicito sia alla regione Piemonte sia alle altre istituzioni locali che avremmo molto volentieri esaminato eventuali richieste di partecipazione a questo *business* che, come dicevo, presuppone un investimento di 140 miliardi. Tuttavia fino ad oggi non vi è stata alcuna offerta di partecipazione all'iniziativa e quindi ne deduco in via presuntiva che questo non è considerato un *business*.

CANTARELLA. Non è comunque questa la finalità.

PRESIDENTE. Siamo purtroppo costretti a chiudere qui i nostri lavori perchè i senatori devono recarsi in Aula.

Prendiamo atto dell'invito che ci è stato rivolto dall'ingegner Cantarella e dagli altri rappresentanti della FIAT a visitare soprattutto lo stabilimento di Melfi. Anche se la Commissione non aveva previsto visite agli stabilimenti, ritengo che tale invito possa senz'altro essere accolto.

Ringrazio gli intervenuti per le risposte che hanno fornito e per la loro disponibilità.

Dichiaro conclusa l'audizione dei rappresentanti della FIAT e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

