

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(**Industria, commercio, turismo**)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLE STRATEGIE INDUSTRIALI DELLA FIAT AUTO

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 5 DICEMBRE 1996

---

**Presidenza del presidente CAPONI**

**INDICE**

**Audizione dei rappresentanti sindacali di categoria**

PRESIDENTE .....	Pag. 3, 9, 11	BARETTA .....	Pag. 11
ASCIUTTI ( <i>Forza Italia</i> ) .....	9, 11	DAMIANO .....	3, 7
DI BENEDETTO ( <i>Forza Italia</i> ) .....	9	DI MAULO .....	10
SELLA DI MONTELUCE ( <i>Forza Italia</i> ) ..	9	SPAGNOLO .....	7

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, i signori Cesare Damiano vice segretario generale e Lello Raffo responsabile del settore auto della Federazione italiana operai metalmeccanici (Fiom), il signor Roberto di Maulo segretario nazionale dell'Unione italiana lavoratori metalmeccanici (Uilm) e i signor Pierpaolo Baretta segretario nazionale e Cosmano Spagnolo responsabile del settore auto della Federazione italiana metalmeccanici (Fim).*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,15.*

#### **Audizione di rappresentanti sindacali di categoria**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle strategie industriali della FIAT Auto, sospesa nella seduta del 18 luglio 1996.

Ringrazio i rappresentanti sindacali presenti per avere accolto il nostro invito. Purtroppo, i tempi a nostra disposizione saranno abbastanza ristretti in quanto è stata convocata un'imprevista seduta di Assemblea per le ore 16. Ciò nonostante, ho ritenuto opportuno non rinviare l'audizione odierna, che si terrà fino alle ore 16 e potrà essere eventualmente aggiornata ad un'altra seduta.

Cedo, quindi, la parola al vice segretario generale della Fiom, signor Damiano, per una relazione introduttiva, invitandolo, nel contempo, a fornire informazioni di prima mano sull'evoluzione delle trattative in corso per il rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici.

DAMIANO. Signor Presidente, in merito alle trattative per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici, faccio presente che proprio questa mattina il sindacato ha incontrato il ministro del lavoro Treu e che successivamente è stata convocata la Federmeccanica. In detto incontro sono stati definiti alcuni appuntamenti successivi: nelle giornate di domani e di lunedì le parti, disgiuntamente, per esplicita richiesta della Federmeccanica, esporranno, in sede tecnica, le proprie richieste al ministro Treu; è stata poi prevista una verifica politica per martedì prossimo, alle ore 12.

Nel corso di tale incontro sono state formulate da parte del Ministro alcune affermazioni importanti. Egli ha innanzi tutto dichiarato di parlare a nome di tutto il Governo, non riconducendo pertanto le trattative per il rinnovo contrattuale dei metalmeccanici al solo ambito ministeriale. Il sindacato ritiene di fondamentale importanza che il Governo, nella sua interezza, segua l'evoluzione delle trattative che, per la loro complessità, necessitano di una opportuna sponda politica. Il ministro Treu ha confermato poi il pieno rispetto del protocollo del luglio 1993 ed ha smentito, definendole cattive interpretazioni, le notizie apparse sui giornali circa la messa in discussione dei due livelli di trattativa previsti dal-

lo stesso protocollo. È importante che, fra i criteri sanciti il 23 luglio 1993, il Ministro consideri decisivo il recupero della differenza tra inflazione reale e inflazione programmata, onde giungere a una rapida conclusione del negoziato, a prescindere dai termini salariali che le parti individueranno come riferimento comune.

L'incontro con la Federmeccanica ha - a mio giudizio - confermato la natura delle difficoltà che caratterizzano questo confronto. In questa fase il Ministro ha ritenuto opportuno limitarsi a rilasciare dichiarazioni generiche. Poichè la Federmeccanica non ha ancora formalizzato una controproposta in termini salariali alle nostre richieste, si è in presenza di una mera indicazione di criteri. Ci risulta soltanto che la Federmeccanica abbia stimato il recupero salariale in 4-5 punti complessivi. A prescindere dal fatto che non condividiamo tale misura, in quanto le nostre proposte prevedono un numero di punti superiore, la base di calcolo cui la Federmeccanica intenderà far riferimento non è stata ancora formalizzata. Come potete ben immaginare, è importante conoscere con chiarezza i termini salariali proposti in quanto i risultati finali potrebbero essere significativamente diversi. La Federmeccanica ha anche insistito nel rifiutare qualsiasi ipotesi di recupero salariale per il periodo 1994-1996.

Al di là dell'ottimismo che genera sempre il tentativo di mettere insieme le parti per una discussione stringente su un contratto, sicuramente questa base di partenza non fa ben sperare, anche se ci auguriamo che, entro il periodo natalizio, si possa addivenire alla definizione delle trattative. Da parte nostra la disponibilità alla negoziazione è stata più volte dimostrata, ovviamente sempre che la stessa si inserisca in una applicazione coerente dei criteri previsti dal protocollo del luglio 1993.

Sono queste le scadenze che abbiamo di fronte. Pur non essendo ottimista, ritengo importante che le parti riprendano, in maniera stringente, le trattative che sono ormai interrotte da molti mesi. Se si riuscirà ad avere una sede negoziale, sicuramente vi sarà qualche possibilità di giungere ad una conclusione. Una sede negoziale congiunta - che noi auspichiamo - rappresenterebbe, senza dubbio, un piccolo passo in avanti nella conduzione delle trattative. Naturalmente, non chiediamo una mediazione classica da parte del Ministro nè un lodo ministeriale, che sarebbe concepibile, in base alle regole sindacali che vigono nel nostro paese, solo se entrambe le parti fossero disposte ad accettarlo. Per questo motivo è importante che il Governo, nel suo complesso, segua l'evoluzione delle trattative.

Non aggiungerò altro in merito al rinnovo del contratto dei metalmeccanici, passando, senza soluzione di continuità, all'oggetto dell'audizione odierna, onde dare la possibilità anche ai miei colleghi di intervenire, ferma restando l'eventualità, enunciata dal Presidente, di un aggiornamento, se ritenuto necessario.

Nello scorso mese di luglio il massimo livello del gruppo dirigente della FIAT ha espresso, a questa Commissione, il proprio parere sullo stato di salute del settore automobilistico dell'azienda. Per esprimere una valutazione in termini sindacali è necessario ancorarsi ad un paio di elementi concreti di natura sindacale. Mi riferisco all'accordo del 28 giugno 1996, sottoscritto dal sindacato, dalla FIAT e dal Governo presso il Ministero del lavoro e al successivo contratto di programma del 31 lu-

glio. Questi due accordi tracciano, in qualche modo, l'orizzonte strategico del settore automobilistico della FIAT.

L'accordo del giugno 1996 ha come «antenato» l'accordo del 1994.

Come sapete, il settore automobilistico nazionale, e non soltanto questo, usciva in quell'anno dalla grande crisi, dalla depressione del 1993. In Italia e in Europa il settore dell'auto aveva subito una significativa flessione, che in Italia era stata ancora più marcata di quella avvenuta nei mercati europei.

A fronte di quella caduta verticale del mercato e a fronte di situazioni di difficoltà, l'azienda stipulò con il sindacato nel 1994 un accordo che precisava alcuni punti: i suoi indirizzi strategici per quanto riguardava gli investimenti negli anni futuri; la scelta di innovare fortemente la propria gamma di modelli; alcune scelte per quanto riguardava l'occupazione.

Con quell'accordo perdemmo molti posti di lavoro a seguito anche della ristrutturazione che la FIAT mise in atto attraverso una serie di strumenti morbidi che consentirono ai lavoratori in esubero di lasciare l'azienda, ovviamente nè ricorrendo al licenziamento, nè con azioni al di fuori del consenso.

Quest'anno, in giugno, abbiamo stipulato un nuovo accordo che, in qualche modo, rappresenta la proiezione dell'accordo del 1994. In sostanza abbiamo cercato di verificare quello che era successo ed abbiamo esaminato la situazione del settore dell'auto per vedere quali sarebbero state le scadenze industriali del medio periodo.

Quell'accordo al quale oggi facciamo riferimento ha stabilito un aspetto per noi molto importante che la FIAT intende mantenere inalterata, nella misura e nell'articolazione, l'attuale capacità produttiva installata in Italia, con l'obiettivo di rispondere tempestivamente alla prevista ripresa della domanda automobilistica. Ciò significa che non avendo il mercato automobilistico italiano ed europeo avuto una ripresa di domanda in grado di assorbire completamente la produzione potenziale della FIAT (oggi l'azienda ricorre a massicce forme di cassa integrazione che equivalgono ad una perdita su base annua prevedibile in circa 210.000 vetture rispetto a quelle producibili), abbiamo un mercato depresso rispetto alla potenzialità produttiva.

Nonostante il fatto che questa situazione dovrebbe valere anche per il 1997 (ci auguriamo che prima o poi vi sia una ripresa di tale mercato), accordandoci con la FIAT abbiamo scommesso che, nonostante questa difficoltà, l'accordo del 1994 sarà attuato in modo inequivocabile.

Nel corso degli anni sono stati chiusi molti stabilimenti di produzione automobilistica della FIAT. L'ultimo è quello della Lancia di Chivasso. Con l'accordo del 1994 ed il successivo accordo del 1996 si stabilisce invece che l'azienda è impegnata a mantenere l'attuale situazione produttiva, vale a dire che non si dovranno chiudere altri stabilimenti e non vi dovranno essere ulteriori esuberi di personale. Al massimo si dovrà ricorrere all'utilizzo della cassa integrazione che durerà per il processo di ristrutturazione, fino al mese di giugno del 1997.

Come è possibile questo? È possibile sulla base di una scommessa produttiva. L'azienda ha definito importanti investimenti. Voi sapete che fino al 2002 sono previsti circa 60.000 miliardi di investimenti nel settore automobilistico, di cui 47.000 miliardi in Italia e il resto all'estero.

L'azienda ha già utilizzato 40.000 miliardi nel corso di questi anni per il rinnovo della gamma produttiva, vale a dire 23 modelli; 18 nuovi modelli dovrebbero essere previsti di qui alla fine del secolo per avere una capacità di modifica, di cambio della gamma adeguato alla forte concorrenza internazionale.

Quindi gli obiettivi da perseguire saranno: modifica della gamma; capacità di essere presente in tutti i settori della gamma di produzione, di avere dei prodotti adeguati ovviamente ai problemi di carattere nuovo, di sicurezza, di ecologia che il mercato oggi richiede.

Abbiamo fatto insieme all'azienda questa scommessa: non chiudere stabilimenti, mantenere inalterata la capacità produttiva confidando in una ripresa del mercato. Se tale ripresa dovesse venir meno, è evidente che avremmo una qualche difficoltà nel mantenere l'equilibrio che quell'accordo stabilisce. Potremmo trovarci di fronte all'azienda che richiede nuovi processi di ristrutturazione.

Sappiamo perfettamente di avere alcune aree di produzione del paese in una situazione di sofferenza o di particolare fragilità. Cito l'area piemontese; non c'è dubbio che uno stabilimento come quello di Rivalta è particolarmente esposto. Vi sono allocate produzioni residuali, come quelle della Lancia Delta o della K, che sicuramente, pur essendo di gamma alta, non è un modello di grande successo sul mercato. Il ritardo dell'avvio della produzione nello stabilimento di Rivalta della nuova 164 e della nuova Dedra ci preoccupa un poco, perchè un ritardo di sei mesi o un anno può compromettere la stabilità di quello stabilimento.

Analogo discorso vale per Arese che avrà un futuro stabile soltanto se partirà il progetto contenuto nell'accordo di programma relativo, ad esempio, all'auto elettrica, a basso impatto ambientale.

Un altro stabilimento a rischio è quello di Pomigliano d'Arco, nonostante l'attuale gamma della Alfa Romeo 145 e della 146 sia in via di aggiornamento (nel 1997 dovrebbero uscire i nuovi prodotti con i relativi *restyling*); è uno stabilimento nel quale vi è stata una quantità di cassa integrazione che lo rende sicuramente esposto, in modo particolare alle tendenze del mercato.

Con l'accordo, quindi, abbiamo fatto questa scommessa che si basa sicuramente su una massiccia quantità di investimenti, perchè 60.000 miliardi dall'inizio degli anni '90 fino al 2002 non sono pochi, soprattutto considerato che circa 50.000 miliardi di quell'investimento sono destinati alle produzioni automobilistiche nazionali.

Accanto a questo accordo vi ricordavo il contratto di programma del 31 luglio 1996 stipulato tra FIAT e Governo, che attua ciò che si era già stabilito nel 1994, con due anni di ritardo. Quel contratto prevede tre programmi: la realizzazione di veicoli a basso impatto ambientale di prima e seconda generazione, che dovrebbe far capo allo stabilimento di Arese; un contratto di programma da stipulare con lo stabilimento di Pomigliano d'Arco per la demolizione ed il riciclaggio delle vetture a fine vita; un progetto di applicazione di tecnologia avanzata per il controllo del traffico, oltre alla immissione di flotte dimostrative da destinare ad aziende pubbliche per quanto riguarda le nuove auto a basso impatto ambientale.

Tra l'altro, per quanto riguarda il contratto di programma, stiamo aspettando che il Ministro del lavoro ci informi in proposito, per sapere

se l'apposita delibera del CIPE abbia reso operativo il contratto stesso. Ciò per evitare che vi siano solamente accordi scritti sulla carta. Aspettiamo anche di avere un incontro a tre (Governo, sindacato, impresa) per verificare che tale contratto di programma proceda.

Quindi, ancoriamo i nostri ragionamenti all'accordo del 28 giugno 1996 ed al contratto di programma del 31 luglio 1996.

Qual è il problema in sintesi? Ovviamente, siamo preoccupati perchè l'andamento del mercato automobilistico italiano non è assolutamente positivo; è in contro-tendenza rispetto all'andamento del mercato europeo.

Il mercato italiano di automobili quest'anno registrerà vendite leggermente inferiori addirittura al 1995; intendo dire che quest'anno saranno vendute in Italia circa 1.700.000 autovetture. La diminuzione rispetto all'anno di massima espansione, il 1992, sarà di circa 650.000 autovetture: in quell'anno fu raggiunto il massimo storico, con 2.350.000 autovetture vendute. Occorre anche considerare che la FIAT occupa nel mercato interno una quota prossima al 44 per cento; di conseguenza, ogni vettura in meno venduta equivale a quasi mezza vettura prodotta dall'azienda. Questo significa che la cassa integrazione copre il differenziale produttivo. Attualmente la FIAT produce circa 1.400.000 autovetture a fronte di 1.530.000 autovetture che potrebbe produrre con gli attuali organici.

*SPAGNOLO.* Secondo i nostri calcoli, la FIAT quest'anno dovrebbe produrre circa 1.200.000 autovetture.

*DAMIANO.* A me risulta circa 1.400.000 compresi i veicoli commerciali; in ogni caso verificheremo, poi, nel dettaglio le cifre. Sta di fatto che con gli organici attuali la FIAT sarebbe in grado di produrre 1.530.000 autovetture e che il differenziale rispetto al numero di autovetture prodotte è appunto coperto dalla cassa integrazione.

Detto questo, va anche osservato che la tendenza per il 1997 non presenta grandi variazioni e se perdura questa situazione è evidente che potremmo trovarci di fronte ad un rallentamento dei piani produttivi dell'azienda sul fronte degli investimenti, ma anche - lo stiamo già verificando - su quello dell'immissione di nuovi modelli: tutto questo potrebbe compromettere l'equilibrio produttivo e occupazionale previsto dal piano. È evidente che il sindacato ha interesse che ci sia una ripresa del mercato per avere la massima stabilità occupazionale oltre che produttiva, condizione questa che consente il mantenimento degli stabilimenti aperti, della produttività e quindi dell'occupazione.

Va anche osservato che l'azienda sta effettuando numerosi investimenti all'estero. Secondo le previsioni, a fine secolo la FIAT avrà una capacità produttiva di circa 3 milioni di autoveicoli su base planetaria: questo significa prevedere una produzione di circa 1.700.000 autovetture in Italia, mentre il resto verrebbe prodotto in altri paesi. Attualmente la FIAT è insediata in Polonia e nel Sud America, ma sono già in atto programmi di insediamento in Cina, in India, Turchia, in Nord Africa e così via. Dal canto nostro siamo interessati a che la massa degli investimenti sia prevalentemente orientata in Italia (47.000 miliardi sui 60.000 previsti), così come siamo interessati a che la base strategica di progett-

tazione rimanga fortemente ancorata nel nostro paese. Il rapporto che dovremmo cercare di raggiungere tra l'Italia e l'estero, sotto il profilo degli investimenti e della produzione, dovrebbe essere di circa 60 a 40.

Accanto a tutto ciò, è in corso una grande discussione intorno a programmi di sostegno al settore automobilistico. L'azienda ha già avanzato richieste in questa direzione: si parla anche qui di una legge sul modello della legge Balladur. Interventi di questo tipo sono stati realizzati non soltanto in Francia, anche in Spagna e nei paesi scandinavi. In Europa, sotto varie forme, i governi sono intervenuti a sostegno (più o meno blando) del settore automobilistico.

In questo frangente molto difficile riteniamo che, a prescindere dal rinnovo del contratto, sia necessaria in Italia, dopo l'approvazione della legge finanziaria, una forte azione di sostegno alla politica industriale. Una fase dell'economia non recessiva favorirebbe la soluzione dei conflitti sociali e quindi l'accordo sui contratti di lavoro, anche se non c'è uno stretto automatismo tra questi due elementi. Per questo l'intervento deve essere mirato al sistema delle imprese e in questo senso il ministro Treu già questa mattina ci indicava una serie di interventi di minore contribuzione e di defiscalizzazione che il Governo potrebbe prevedere a sostegno del sistema delle imprese.

Per quanto riguarda il sostegno specifico a determinati settori, non vediamo negativamente che anche in Italia si sperimenti un'azione di sostegno alla domanda del mercato automobilistico. Questo potrebbe essere un elemento di miglioramento dell'attuale andamento del mercato, che è assai depresso. Peraltro i risultati positivi potrebbero aversi in varie direzioni; non dimentichiamo che il parco automobilistico italiano è obsoleto e quindi un suo ringiovanimento significherebbe maggiore sicurezza, maggiore tutela ambientale e che le uscite dovute al sostegno della domanda potrebbero essere compensate dall'incremento delle entrate tributarie dovute all'aumento del numero dei contribuenti. Al tempo stesso non ci nascondiamo che queste misure temporanee potrebbero avere l'effetto di «drogare» in un periodo il mercato, per lasciarlo depresso nel periodo successivo. Tuttavia tonificare il mercato in questa situazione rappresenterebbe sicuramente un aiuto per una ripresa dell'economia al fine di superare una fase recessiva e per creare condizioni migliori per il confronto sociale in atto. Queste sono le nostre osservazioni, che ho cercato di raggruppare in estrema sintesi.

Naturalmente - al di là della differenza emersa prima - abbiamo a disposizione una serie di dati che intendiamo fornire alla Commissione.

Sicuramente ci rendiamo conto che l'attuale situazione del sistema automobilistico nazionale è in difficoltà. Per noi rimane fondamentale mantenere quell'equilibrio e quell'indirizzo che abbiamo recentemente stabilito nell'accordo del 28 giugno 1996 e nell'accordo di programma del 31 luglio 1996. Se dovesse saltare quell'equilibrio, correremmo il rischio di veder compromessa in FIAT la situazione che abbiamo con grande fatica negoziato nel corso degli anni per dare un minimo di sicurezza produttiva ed occupazionale a tutti gli stabilimenti.



PRESIDENTE. Ringrazio il vice segretario generale della Fiom, signor Damiano, per le informazioni fornite alla Commissione in maniera completa ed interessante, ancorchè sintetica.

Cedo quindi la parola ai colleghi che intendano rivolgere alcune brevi domande ai rappresentanti sindacali qui presenti.

ASCIUTTI. Signor Presidente, il problema del mercato automobilistico è oggi in Italia più sentito che in altri paesi, ma non è certamente l'unico cui si deve far fronte. Noi politici, come tutti d'altra parte, temiamo che la gente abbia paura di spendere per comprare beni di consumo e questo timore condiziona, in gran parte, anche il mercato automobilistico.

Indubbiamente, come sindacalisti non agite soltanto per la conservazione del posto di lavoro, ma estendete il vostro campo di osservazione e di azione ben oltre. Quali sono le misure, a vostro giudizio, necessarie per rilanciare il mercato automobilistico? Il vero problema è uno soltanto: se non si vende, le difficoltà aumentano per tutti. Come ha sottolineato il signor Damiano, le misure di sostegno alla francese sono effimere e provvisorie perchè non risolvono problemi di struttura significativi. Non è pensabile che il mercato automobilistico italiano, che pure è obsoleto, raggiunga i livelli, ancor oìù obsoleti, del mercato automobilistico della Grecia: se il timore di spendere raggiungesse in Italia gli stessi livelli di quel paese, la FIAT dimezzerebbe la propria produzione. Che tipo di soluzione prospettate al Governo per rilanciare questo mercato? Tutti condividiamo la vostra analisi, ma il problema principale è individuare le azioni da mettere in atto.

DI BENEDETTO. Signor Presidente, il signor Damiano ci ha riferito che, nell'incontro che i sindacati hanno avuto questa mattina con il ministro Treu, è emersa la disponibilità ad avviare una forte incentivazione alle imprese ed è stata anche formulata un'ipotesi di defiscalizzazione. Ma, adottando misure di questo tipo, non vi è il rischio di porsi in contraddizione con la normativa comunitaria? Quali misure alternative potrebbero essere adottate? Non credo, infatti, che la strada della defiscalizzazione possa essere percorsa con la stessa tranquillità dimostrata in precedenza.

SELLA DI MONTELUCE. Come ha sottolineato il collega Asciutti, il signor Damiano ha fatto riferimento alla necessità di tonificare il mercato automobilistico in Italia. Tocco un problema molto grave visto che lo stesso vice segretario generale della Fiom ha ammesso che intervenire con incentivi particolari darebbe luogo ad un fuoco di paglia che potrebbe produrre riflessi negativi sull'azienda ma, soprattutto, potrebbe generare inflazione.

La FIAT rappresenta un problema macroeconomico sia per la sua grandezza sia per le caratteristiche operative e sindacali che oggi la connotano; è la punta dell'*iceberg* dell'andamento della domanda che non riguarda soltanto questa azienda, ma che investe tutto il paese. Vista la situazione economica attuale e le prospettive future, la domanda registra un calo generalizzato: ciò significa meno consumi, meno investimenti, meno tecnologia in Italia, più tecnologia che va all'estero, meno produt-

tività. Significa, in sostanza, mettersi in concorrenza con forze-lavoro di paesi che hanno costi di manodopera minori piuttosto che produttività maggiore, come nel nostro paese.

Forse vi è una certa concordanza fra quanto lei afferma e quello che tutti noi sosteniamo, nel senso che è necessario creare nel nostro paese una politica di crescita della domanda nel mercato in genere e, quindi, anche in quello automobilistico. Non credo che tonificare il mercato con incentivi destinati soltanto al settore automobilistico sia giusto verso gli altri consumatori, verso le persone che pagano le tasse e anche nei confronti di quei soggetti o di quei gruppi che beneficerebbero di questi stessi incentivi. È, a mio avviso, necessaria una politica di rilancio dell'economia che purtroppo, in questo momento, non sembra sia seguita dal Governo attuale con la dovuta attenzione.

*DI MAULO.* Signor Presidente, sarò brevissimo per permettere che i lavori parlamentari abbiano un normale svolgimento. Anche a rischio di essere strumentalizzati in chiave pre-contrattuale, visto che in questo momento i riflettori sono puntati su di noi a causa del rinnovo del contratto nazionale di lavoro, noi insistiamo, nel confronto con il Governo, sulla richiesta di una azione anticiclica, nella quale crediamo profondamente.

Siamo fortemente preoccupati che l'andamento generale della domanda (le cifre lo dimostrano ampiamente) possa avere ripercussioni negative in termini di riduzione della ricchezza nel nostro paese. Per queste ragioni abbiamo individuato alcuni campi di azione che stiamo cercando di mettere all'ordine del giorno, non come termini di scambio contrattuale, ma allo scopo di favorire e rivitalizzare il paese in una situazione congiunturale di difficoltà rispetto alla quale non tutto può essere sacrificato per l'ingresso in Europa.

Crediamo sia indispensabile mettere in azione una politica industriale atta a favorire la crescita di occupazione stabile e di tecnologie forti, per intervenire nelle aree che presentano maggiori sofferenze e che sono ormai sotto gli occhi di tutti. Mi riferisco non solo al settore informatico e a quello automobilistico, ma anche a tutte quelle aree produttive (ad esempio, quella degli elettrodomestici), rimaste fino a questo momento al di fuori della crisi della domanda, ma che ora sembrano entrarvi dentro come attratte in un vortice. Gli incentivi non destano perplessità, perchè crediamo sia utile che il Governo intervenga a sostegno del settore automobilistico secondo il modello Balladur. In Francia, in Danimarca e in Spagna, dove è stato sperimentato l'intervento governativo, il mercato automobilistico è risultato tonificato congiunturalmente e migliorato strutturalmente rispetto a quando gli incentivi non esistevano.

Questo per sottolineare un aspetto che noi riteniamo importante.

Gli incentivi non devono essere solo finalizzati alla vendita di automobili, ma essere posti in una visione più ampia. Infatti il contratto di programma, già citato, in parte racchiudeva un diverso rapporto tra ambiente ed utilizzo delle automobili, una diversa politica fiscale sulle auto, una diversa politica dell'intervento dello Stato in senso lato, comprese le «gabelle» fiscali e assicurative sulle automobili stesse.

Vorrei invece porre una domanda alla Commissione: perchè fare un'indagine conoscitiva sulle strategie industriali?

Io riassumo la situazione in questo modo: nel 1992 la FIAT aveva il 42 per cento di un mercato di 2.300.000 vetture in Italia; nel 1996 avrà solo il 44,5 per cento di un mercato di 1.700.000 vetture. È vero che ha conquistato punti percentuali di mercato importanti in Europa, ma è vero pure che per conquistare due punti di un mercato molto più basso la FIAT ha investito 40.000 miliardi ed ha lanciato 27 nuovi modelli.

Allora, la domanda che poniamo costantemente all'azienda - che credo possa emergere anche da questa indagine - è questa: cosa non ha funzionato, al di là del mercato?

Se si vanno ad analizzare i singoli segmenti della FIAT e i singoli marchi, si può notare che Lancia ed Alfa Romeo sono in flessione netta di mercato.

Quindi, qual è la politica commerciale, quali sono le strategie commerciali poste in essere dalla FIAT intorno a questi due marchi per rilanciarli anche all'estero? Che politica ha seguito nei confronti dei fornitori, che spesso e volentieri sono diventati un indotto povero dell'azienda? Che fine ha fatto la politica della fabbrica integrata?

Crediamo che l'indagine di questa Commissione sia importante anche per il nostro lavoro e, quindi, anche noi poniamo queste domande all'azienda.

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

BARETTA. Vorrei solo far presente che noi, come organizzazione, non abbiamo potuto esprimere un'opinione sul problema.

ASCIUTTI. Credo che potremmo concedere altri due minuti.

PRESIDENTE. Purtroppo dobbiamo sospendere i lavori. Propongo un aggiornamento per poter approfondire la discussione con maggiore distensione senza essere presi dall'urgenza.

Ringrazio gli intervenuti per la loro presenza e per la loro disponibilità.

Rimando a data da stabilirsi l'audizione dei rappresentanti sindacali di categoria. Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

