



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 12

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Industria,  
commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA CONDIZIONE COMPETITIVA  
DELLE IMPRESE INDUSTRIALI ITALIANE, CON PARTICOLARE  
RIGUARDO AI SETTORI MANIFATTURIERO, CHIMICO,  
MECCANICO E AEROSPAZIALE

100<sup>a</sup> seduta: mercoledì 11 novembre 2009

Presidenza del presidente CURSI

**I N D I C E****Audizione del presidente di Federterme Costanzo Jannotti Pecci e del presidente dell'ANFIA Eugenio Razelli**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 5, 8 e <i>passim</i>	* JANNOTTI PECCI . . . . .	Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i>
BUBBICO (PD) . . . . .	6, 19	* RAZELLI . . . . .	.11, 20, 21
GRANAIOLA (PD) . . . . .	7		

---

***N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.***

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.*

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, i dottori Costanzo Jannotti Pecci e Aldo Ferruzzi, rispettivamente presidente e vice presidente di Federterme, accompagnati dal dottor Aurelio Crudeli e dal dottor Aldo Li Castri, rispettivamente direttore e responsabile relazioni esterne di Federterme, nonché l'ingegner Razelli e il dottor Guido Rossignoli, rispettivamente presidente e segretario generale dell'ANFIA (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche), accompagnati dal dottor Ernesto Auci e dall'ingegnere Mario Vitali, rispettivamente responsabile rapporti istituzionali e responsabile rapporti pubblica amministrazione di FIAT Group.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,45.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

#### **Audizione del presidente di Federterme Costanzo Jannotti Pecci e del presidente dell'ANFIA Eugenio Razelli**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane, con particolare riguardo ai settori manifatturiero, chimico, meccanico e aerospaziale, sospesa nella seduta del 3 novembre scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È ora in programma l'audizione del presidente di Federterme Costanzo Jannotti Pecci; sono presenti anche il vice Presidente, Aldo Ferruzzi e il responsabile relazioni esterne, Aldo Li Castri. Do loro il benvenuto e li ringrazio per aver accolto il nostro invito a partecipare all'odierna procedura informativa.

Prima di lasciare la parola al dottor Costanzo Jannotti Pecci – che prego di svolgere in circa 10 minuti la sua esposizione introduttiva per dare poi la possibilità ai senatori di intervenire – ricordo ai colleghi che gli auditi hanno consegnato agli Uffici della Commissione una relazione scritta che è stata già distribuita in Aula.

**JANNOTTI PECCI.** Signor Presidente, ringrazio lei e gli onorevoli senatori componenti la Commissione per l'opportunità di partecipare all'incontro odierno.

Vorrei rapidamente fare presente la situazione attuale e segnalare le esigenze dal nostro punto di vista più immediate. Come probabilmente sa-

pranno, il settore è normato dalla legge 24 ottobre 2000, n. 323, in gran parte rimasta inapplicata, per cui la nostra prima richiesta ed il nostro primo obiettivo (che ci sembra particolarmente significativo poter esporre alla Commissione industria del Senato) sono di favorirne la piena attuazione.

Vi è un'altra esigenza che poniamo all'attenzione del Parlamento, soprattutto nel momento in cui è in discussione la legge finanziaria: considerato che comunque la nostra attività è finanziata in via prevalente dal Servizio sanitario nazionale, chiediamo che all'interno delle tabelle di bilancio (quindi, senza integrazione di risorse, ma nell'ambito di quelle già disponibili all'interno del Fondo sanitario nazionale per il nostro settore) la voce relativa ai trattamenti termali venga identificata e individuata in maniera chiara. Ogniqualvolta dobbiamo rinnovare l'accordo per le cure termali, in base alla legge cui ho fatto riferimento poc'anzi, ciò consentirebbe di evitare di avviare una strana procedura tra il Ministero della salute e quello dell'economia e delle finanze che assomiglia ad una sorta di *ping pong* che produce l'effetto che le nostre aziende si muovono in un quadro di assoluta incertezza.

Altra questione che vorremmo sottoporre e sulla quale richiamiamo l'attenzione degli onorevoli senatori è relativa all'IVA che le nostre aziende pagano ai propri fornitori, in particolare per gli investimenti: in realtà al nostro settore non è consentito detrarla, così per noi rappresenta un costo; in sostanza, un'azienda termale che compie un investimento deve sostenere un costo più alto del 20 per cento rispetto ad una qualunque altra azienda del Paese, per via della logica della non imponibilità delle prestazioni termali dal punto di vista dell'IVA che rende impossibile compensare tali investimenti.

In effetti, per lo Stato questa condizione non determina alcun tipo di vantaggio sostanziale, in quanto investendo di più e avendo questo maggior costo del 20 per cento i nostri ammortamenti sono più alti di questa percentuale; quindi nel tempo lo Stato comunque ci riconosce quest'importo, anche se sotto forma di minori imposte.

Chiediamo allora che, almeno in questa fase di crisi e per un periodo eventualmente limitato (due o tre anni) ci sia consentita la detraibilità dell'IVA, in quanto ciò di fatto per le nostre aziende comporterebbe un'iniezione concreta di liquidità senza alcun aggravio per le finanze dello Stato.

Sempre sul piano degli interventi possibili, saremmo dell'avviso di impartire apposite direttive, in particolare all'Enit, così come accadde nel 2001 quando, proprio in sede di approvazione della finanziaria, il Parlamento all'interno delle risorse trasferite all'Ente fece destinare un importo specifico per la promozione del turismo termale. Questa esigenza nasce dal fatto che oggi, nell'Europa a 27 membri, il nostro primato assolutamente indiscutibile in materia di termalismo a livello mondiale (quindi, ancora di più europeo) viene fortemente messo in discussione dall'aggressività e dalla maggior capacità competitiva soprattutto delle aziende dell'Est europeo, che evidentemente presentano fattori di compe-

tività che non potremo mai bilanciare. È quindi assolutamente fondamentale condurre un'adeguata azione di promozione.

Vi è poi il tema delle privatizzazioni: come certamente saprete, il sistema termale italiano, costituito da circa 380 imprese ubicate in 180 Comuni, vede al suo interno – peraltro tra le più significative – alcune realtà (come Chianciano, Montecatini, Salsomaggiore, Castellammare di Stabia, Agnano e Recoaro), in cui vi sono aziende che facevano parte dell'Eagat, il disciolto Ente autonomo per la gestione delle aziende termali.

A fianco a queste vi sono anche altre realtà (penso a Fiuggi, qui nel Lazio) che pur non facendo parte di quel sistema di fatto sono aziende pubbliche, che con la cosiddetta legge Bassanini e poi con la Bassanini-bis furono trasferite agli Enti locali. A tale proposito, c'è una situazione a macchia di leopardo sul territorio: in alcune Regioni il trasferimento è avvenuto a favore delle Regioni; in altre in favore delle Regioni, delle Province e dei Comuni; in altre ancora solo dei Comuni. L'obiettivo della prima legge Bassanini, ma anche della Bassanini-bis, era che questo affidamento agli Enti locali fosse transitorio, per andare verso veri e propri processi di privatizzazione.

In realtà, nell'arco di più di dieci anni (visto che la Bassanini-bis è stata approvata nel 1997), non si è determinato alcun reale processo di privatizzazione, per una ragione molto semplice. Gli enti locali, evidentemente, individuando in queste aziende un'opportunità di politica territoriale – voglio definirla così – hanno tentato di privatizzare le gestioni, senza però mettere sul piatto della privatizzazione anche gli *asset* immobiliari, con la conseguenza di rendere praticamente un insuccesso tutti i bandi emanati per la privatizzazione di queste aziende. C'è il solo caso di Castrocaro in cui in realtà si è seguita una strada diversa: si è partiti con una privatizzazione della gestione ed una privatizzazione parziale degli *asset* immobiliari, ma poi di fronte agli investimenti che il privato si è impegnato a fare e ha fatto, lentamente si sta realizzando una privatizzazione vera e propria.

Richiamiamo, dunque, l'attenzione del Parlamento – in questo caso della vostra Commissione – su questo tema, in quanto riteniamo che andrebbe fatto un approfondimento specifico: il rischio vero che si corre è che le più importanti realtà del termalismo nazionale nell'arco di pochissimo tempo possano subire un vero e proprio *default*, con conseguenze che potrebbero essere disastrose soprattutto nei territori nei quali si trovano.

PRESIDENTE. Vorrei formulare qualche osservazione e domanda per aprire questo dibattito, che per noi deve costituire anche una occasione di conoscenza.

Secondo quanto mi si riferisce, a breve probabilmente potrà essere approvato anche alla Camera il disegno di legge sulla ricostituzione del Ministero della salute, che abbiamo già licenziato al Senato anche se in una formula sulla quale anch'io nutro qualche dubbio e riserva condividendo in parte le osservazioni mosse da alcuni colleghi dell'opposizione.

L'importante, comunque, è mettere in moto un meccanismo tale da mettere in condizione di disporre di un interlocutore come il Ministero della salute nella sua autonomia, con tabelle precisi, i fondi ad esse relativi e uno specifico tavolo tecnico. Vorremmo inoltre sapere cosa avete risolto in quest'ultima sede fra Regioni, Ministero del lavoro e della salute e gli altri interlocutori con cui avete discusso: infatti, se questo tavolo tecnico è ancora in piedi, alla luce del ricostituendo Ministero della salute potrebbe essere utile riavviare un dialogo.

In terzo luogo, quando ci chiedete di fare in modo che nel Fondo sanitario nazionale siano immessi finanziamenti e risorse sappiate che questo è il frutto di un accordo con la Conferenza Stato-Regioni. Conoscete anche quali sono, in base alla modifica del Titolo V, l'organizzazione e la gestione dei servizi. Sono pochi i fondi obbligatori o finalizzati: sicuramente non sarebbero questi.

Pongo la seguente domanda: cosa sostiene, in proposito, la Conferenza delle Regioni con la quale vi sarete sicuramente incontrati? È disponibile ad inserire una quota del finanziamento che viene dato a livello di Conferenza Stato-Regioni (sulla base di un recente accordo intercorso con il Ministro dell'economia, che questa volta ha partecipato alla Conferenza in prima persona), affinché su di essa si possa poi lavorare?

Per quanto riguarda l'Enit, chiederemo a quest'ultimo di poter inserire nelle attività di promozione all'estero anche il settore termale, che per noi ha sempre rivestito una grande importanza anche in quanto motivo di turismo. Le terme che conosco – quelle del Veneto, della Toscana e del Lazio (anche se sono di livello inferiore rispetto alle prime) – hanno sempre prodotto un grande risultato in termini di turismo. Molte città stanno pagando uno scotto negativo, come Montecatini e Fiuggi, che sono irriconoscibili rispetto a qualche anno fa.

BUBBICO (PD). Ringrazio il presidente Jannotti Pecci per il quadro che ci ha sottoposto ed anche per la traccia di lavoro che ci consegna, perché non vi è dubbio che da una parte siamo di fronte ad un settore importante per il rilancio turistico del nostro Paese e dall'altra è opportuno supportare i processi che possono incrementare la qualità della vita e il benessere psicofisico dei nostri cittadini.

Da questo punto di vista, l'accordo con le Regioni in ordine alla qualificazione delle cure termali tra le attività assistite nel quadro degli effetti delle Valutazioni di effetto ambientale (VEA) è sicuramente un aspetto rilevante. Tuttavia non possiamo dimenticare che i problemi di compatibilità circa i livelli di assistenza e le cure da garantire ai cittadini puntano inevitabilmente ad escludere le attività che non risultano prioritarie in termini temporali, non tanto e non solo in ragione dell'efficacia che le prestazioni possono esprimere.

Ci sono però alcuni temi sui quali possiamo e dobbiamo agire. In un momento di grande difficoltà la questione relativa all'IVA non può essere elusa. Vorrei chiedere al presidente Jannotti Pecci se la situazione delle aziende sia tale da richiedere anche interventi di altra natura. Mi piace-

rebbe conoscere, ad esempio, il loro punto di vista rispetto alle questioni del credito, alle dotazioni finanziarie ed anche al supporto che la legislazione nazionale offre agli investimenti di medio e lungo periodo.

Vorrei inoltre sapere se, ad esempio, non si ritenga che una norma che eventualmente estenda ai complessi termali i benefici previsti per il recupero dell'edilizia residenziale e per l'efficienza energetica non possa risultare utile per riqualificare l'offerta (perché esiste anche una componente alberghiera, di ospitalità) migliorando i bilanci energetici e ambientali, a tutto beneficio del conto economico che le aziende poi devono costruire e bilanciare.

Quanto ai temi della privatizzazione degli *asset* patrimoniali e non solo delle componenti gestionali credo che sarebbe opportuno poter disporre di un punto di vista analitico e documentato da parte di Federterme per operare anche nella logica dell'atto di indirizzo di rango legislativo o suggerire al Governo di emanare una direttiva o proporre alle Regioni la condivisione di un orientamento comune, per garantire agli operatori termali la possibilità di investire sulle strutture avendo il tempo necessario perché i tempi di ammortamento possano coincidere con gli affidamenti, ove gli Enti locali dovessero decidere di non trasferire la proprietà degli immobili.

GRANAIOLA (PD). Vi ringrazio per essere intervenuti all'audizione. Sono un'assidua frequentatrice di terme, quindi tutto quello che riguarda tale settore mi interessa particolarmente anche per questo motivo.

Nella vostra relazione ho letto che è in atto una forte femminilizzazione dei dipendenti degli stabilimenti termali, processo riscontrato anche nella mia esperienza. Mi preme rimarcare però che, a fronte di questa femminilizzazione, ho notato una scarsa tutela di questi lavoratori. Ho frequentato molto anche le terme della Campania, in particolare quelle di Ischia dove effettivamente ci sono moltissimi alberghi al cui interno vi sono stabilimenti termali e ho riscontrato poca osservanza delle norme legate alla sicurezza nell'ambiente di lavoro. Mi sembra invece importante che, laddove si ottiene un risultato molto importante come la femminilizzazione, vi sia anche una maggiore tutela delle lavoratrici addette. Tra l'altro ho addirittura constatato che in alberghi anche a quattro o cinque stelle i fanghi vengono portati con i secchi: nel 2009 questo non è più tollerabile.

La questione della pubblicizzazione attraverso l'Enit mi trova assolutamente d'accordo; anzi, bisognerebbe proprio parlarne, perché il turismo termale ci può aiutare molto in quel processo di destagionalizzazione di cui molte città hanno bisogno.

JANNOTTI PECCI. Il tema degli ambienti di lavoro in qualche modo si può collegare alle questioni sollevate dal senatore Bubbico circa gli interventi possibili sui complessi termali. La senatrice Granaiola ha fatto l'esempio di Ischia. Uno dei motivi per cui ad Ischia viviamo una condizione di difficoltà sul piano strutturale, con gli inconvenienti segnalati, è legato

al fatto che, per una serie di vicende di natura urbanistica, lì è praticamente impossibile procedere agli adeguamenti delle strutture.

PRESIDENTE. Casamicciola insegna.

*JANNOTTI PECCI.* È un problema legato alle norme di carattere regionale, ma anche al tema delle soprintendenze, che di fatto non sempre o quasi mai si pongono in maniera collaborativa rispetto a problemi quali quelli segnalati dalla senatrice Granaiola.

Oggi in quasi tutte le aziende termali italiane, per esempio, il trasporto e il recupero del fango avvengono in maniera automatica. In aziende come quelle che lei ha avuto modo di frequentare ad Ischia questo è praticamente impossibile perché il sistema necessiterebbe di una serie di interventi sulle strutture che viene sistematicamente impedita dal quadro normativo. Non c'è dubbio che un atto di indirizzo in quel senso sarebbe quanto mai opportuno.

Uno dei temi sui quali occorrerebbe richiamare l'attenzione, sempre all'interno della citata legge n. 323, concerne la figura dell'operatore termale: bisognerebbe infatti riconsiderare non solo i processi di formazione di nuove leve di lavoratori, ma soprattutto la riqualificazione di chi già lavora all'interno delle terme. Abbiamo posto il tema all'attenzione del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali e del Dicastero dell'istruzione, dell'università e della ricerca con la speranza di riuscire finalmente a far partire questa formazione.

Circa le questioni poste dal senatore Bubbico, la crisi che stiamo vivendo – peraltro la sensazione che abbiamo è che, al di là di quello che si dice, la crisi sia ben lungi dall'aver prodotto i suoi effetti reali soprattutto sul sistema delle piccole imprese al quale le nostre aziende appartengono – rappresenta per noi una grande preoccupazione ma ritengo anche un momento importante per la riorganizzazione, il rilancio e l'innovazione nelle nostre aziende. Per fare questo, però, occorre risolvere il problema del credito. Le nostre aziende, forse ancora più di altre, soffrono in modo pesantissimo la sostanziale mancanza di credito bancario a breve, a medio e a lungo termine. Su questo tema occorrerebbe fare qualche riflessione in più.

L'atto di indirizzo al quale veniva fatto riferimento poc'anzi per le privatizzazioni, sarebbe per noi oltremodo importante. Negli atti parlamentari del 1997, quando furono varate le prime due leggi Bassanini, per quanto riguarda l'Egat si sosteneva che il trasferimento avveniva in quanto si doveva realizzare la privatizzazione. Probabilmente, quindi, un ritorno su quel tema sarebbe estremamente importante.

Mi avvio a concludere con un passaggio specifico sul tema del turismo, di cui ho già avuto modo di parlare recentemente con il presidente Corsi. Crediamo sia compito del Parlamento portare l'attenzione sul tema del Ministero del turismo. Come sistema Confindustria, non siamo stati contrari *a priori* a reintrodurre il Ministero del turismo, purché contemporaneamente il Parlamento avesse ridefinito la materia sul piano co-

stituzionale ed istituzionale. Allo stato attuale abbiamo un Ministero del turismo che si sta dimostrando una palla al piede più che un'opportunità. In questo quadro, sarebbe decisamente preferibile che la responsabilità del settore turismo tornasse a Via Veneto, presso il Ministero dello sviluppo economico, perché così, entrando a far parte della «casa delle imprese», potrebbe far riferimento alle risorse di quel Dicastero.

Oggi, di fatto, abbiamo un Ministro che non ha poteri reali e soprattutto non dispone di risorse effettive. La conseguenza concreta per le imprese del settore è che, dopo un anno che definire *horribilis* è poco perché gli effetti della crisi sul turismo li vedremo tra qualche mese, attualmente si registra il fenomeno di fatturati sempre più bassi, pur in presenza di un minor calo di presenze. Ciò significa che le aziende stanno vendendo i propri servizi a prezzi sempre più bassi. Le procedure di mobilità e di licenziamento collettivo in questo settore sono ormai all'ordine del giorno. Il competente Ministero del turismo non ha potuto fare alcun tipo di intervento, perché non dispone di poteri né di risorse. Su questo tema, in qualità di Commissione competente, potreste avanzare delle proposte.

Quanto al tema della destagionalizzazione cui faceva riferimento la senatrice Granaiola, il nostro settore può certamente costituire una leva a favore dei processi in tal senso. Avevamo avanzato una proposta quasi banale che riportiamo alla vostra attenzione. Oggi un lavoratore del nostro settore (come qualunque altro lavoratore), licenziato a fine stagione, percepisce da parte dello Stato un'indennità di disoccupazione pari a 800 euro al mese, insufficienti per vivere, ma che per lo Stato rappresentano un costo. Avevamo pertanto proposto di fiscalizzare gli oneri sociali a favore di quelle imprese che non avessero licenziato, allungando la stagione a fronte di un costo del lavoro più basso del 35-40 per cento. Gli effetti positivi sarebbero stati due: da una parte le aziende potevano mettere sul mercato prodotti a prezzi più convenienti, dall'altra il lavoratore continuava a lavorare facendo risparmiare allo Stato gli oneri per la disoccupazione. Ci sembrava una proposta di buon senso e non riusciamo a capire perché le proposte semplici e di buon senso non riescano mai a realizzarsi.

Lo scorso 29 ottobre in Conferenza Stato-Regioni è passato l'accordo nazionale per le cure termali per il biennio 2008-2009. È nell'ambito di quell'accordo che abbiamo individuato il Fondo nazionale per le cure termali. Se le Regioni, all'interno delle tabelle di bilancio (quindi senza oneri aggiuntivi, ma semplicemente con una precisa individuazione), dovessero riuscire a prevedere le risorse destinate al settore, non dovrebbero esserci problemi. Registriamo anche, per così dire, una certa disponibilità da parte dei livelli ministeriali in questa direzione; anzi, proprio con le strutture tecniche del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali abbiamo avuto modo di discutere di questo e non abbiamo riscontrato pareri contrari. Naturalmente, ora si tratta di realizzare tutto questo. Abbiamo spiegato che non chiediamo risorse e che intendiamo rimanere all'interno degli aumenti del Fondo sanitario nazionale definiti a livello generale dal ministro Tremonti e dalle Regioni a cui faceva riferimento il presidente Corsi. Su questo tema ci sono dunque tutte le condizioni per operare.

PRESIDENTE. Quindi la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano ha sostenuto in questo accordo di stare tranquilli perché sono disponibili le risorse necessarie per il biennio 2008-2009. Quando avete firmato l'accordo?

JANNOTTI PECCI. L'accordo è stato firmato prima dell'estate ed è stato ratificato dalla Conferenza Stato-Regioni il 29 ottobre scorso.

PRESIDENTE. Vi sono dunque determinate risorse finanziarie che garantiscono il settore. Non ci sono dubbi, al riguardo?

JANNOTTI PECCI. No, anche perché nella finanziaria 2003 (all'epoca lei era Sottosegretario di Stato per la salute e se ne occupò in prima persona), quando qualcuno ipotizzò un intervento sul *ticket* per le cure termali, la norma fu modificata prevedendo un tetto, stabilito all'articolo 52 della finanziaria dell'epoca. Pertanto, di fatto, è già nelle norme, perché questa disposizione non è mai stata cambiata.

Ma c'è di più. Nella tabella allegata all'accordo l'importo complessivo è individuato in 133 milioni di euro, se non ricordo male. La nostra richiesta, sulla quale non riscontriamo pareri contrari, è che la previsione contenuta nell'accordo passi nella legge finanziaria, in modo che si sappia che quelle sono le risorse a disposizione e che ci si deve muovere in quell'ambito, senza che qualcuno ad ogni piè sospinto si alzi per paventare soluzioni diverse.

PRESIDENTE. Sono nel Fondo sanitario nazionale?

JANNOTTI PECCI. Sì, sono nel Fondo: ne fanno parte.

PRESIDENTE. Ma allora la finanziaria non c'entra alcunché. L'accordo è stato fatto e gli impegni di spesa stabiliti. Adesso si procederà al riparto Regione per Regione, e ciascuna destinerà la quota riferita alle terme.

Ringrazio il dottor Jannotti Pecci per le preziose informazioni fornite ed anche per il fatto che nella parte finale della relazione ha avanzato proposte operative sulle quali potremo lavorare con iniziative da sottoporre a livello governativo.

*I lavori, sospesi alle ore 15,20, riprendono alle ore 15,30.*

I nostri lavori proseguono ora con l'audizione di rappresentanti dell'Anfia, Associazione nazionale fra industrie automobilistiche.

Nel quadro delle iniziative legate all'indagine conoscitiva in titolo, abbiamo oggi il piacere di audire il Presidente dell'Anfia, l'ingegnere Eugenio Razelli, e il Segretario generale della stessa Associazione, il dottor Guido Rossignoli, accompagnati dal Responsabile dei rapporti istituzionali di FIAT Group, il dottor Ernesto Auci, e dal Responsabile dei rapporti con

la pubblica amministrazione del medesimo gruppo, l'ingegnere Mario Vitali.

Informo gli auditi che solitamente adottiamo la prassi di fare svolgere una relazione introduttiva di circa dieci minuti e poi, soprattutto in considerazione del fatto che oggi è stato già depositato del materiale illustrativo presso gli Uffici della Commissione, di dare la possibilità ai senatori di rivolgere loro qualche domanda.

*RAZELLI.* Illustri senatori, desidero porgere un cordiale ringraziamento per aver invitato Anfia (in rappresentanza, con i suoi 9 gruppi, della filiera automobilistica) a partecipare a questa importante indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane.

Cercheremo di fornire un contributo alla descrizione dell'attuale situazione del mercato nel nostro settore, ad un mese e mezzo dalla conclusione di un anno molto difficile, il 2009, durante il quale le imprese hanno lottato per sopravvivere e l'Associazione per supportarle, sempre cercando di guardare al futuro per interpretare e sostenere le richieste della filiera. Alcuni risultati sono stati ottenuti, ma c'è ancora moltissimo da fare: confidiamo nella nostra capacità e nel vostro supporto per rispondere a queste nuove sfide attraverso l'innovazione e la creazione di economie di scala, con l'obiettivo primario di sviluppare una mobilità sostenibile, ovverosia più sicura ed ecologica, ma meno costosa, e soprattutto integrata con le infrastrutture e le altre modalità di trasporto.

Sono quattro i punti che, compatibilmente con il tempo a nostra disposizione, cercherò di toccare, tracciando una fotografia della filiera *automotive* a livello globale e mondiale, spiegando le sue ripercussioni sul mercato italiano, i fatti e le tendenze che ci stanno di fronte e le azioni di base da applicare per poterne uscire, con un riferimento finale ad un paio di *dossier*, oggi sul tavolo in Europa, particolarmente critici per il nostro settore.

In primo luogo, vorrei partire da una fotografia della filiera italiana *automotive*: mentre a livello europeo l'industria dell'auto in senso lato rappresenta 710 miliardi di euro, pari al 3,5 per cento del PIL, a livello italiano ci sono circa 3.000 aziende che sviluppano 95 miliardi di euro, pari al 6,2 per cento del PIL (se ci allarghiamo all'indotto, arriviamo ad un peso del PIL dell'11,4 per cento); a fronte di 2,3 milioni di impiegati diretti a livello europeo, in Italia vi sono 275.000 lavoratori che lavorano direttamente nelle nostre imprese, quindi siamo uno dei primi datori di lavoro (anche qui, se allarghiamo il concetto all'indotto, tocchiamo il milione di addetti).

Per quanto riguarda la ricerca e lo sviluppo, il settore dell'auto in Europa spende 20 miliardi di euro, mentre quello italiano ne spende tra i 2 e i 3: per cui siamo di gran lunga il primo settore privato in termini di ricerca e sviluppo. Rappresentiamo l'8 per cento dell'*export* e, per quanto riguarda le entrate fiscali (aspetto non secondario) rappresentiamo il 20 per cento del totale degli introiti fiscali dello Stato italiano: si tratta della

percentuale più alta in Europa; il nostro obiettivo è non farla crescere ulteriormente, ma anzi spendere nella maniera più utile al settore.

Passiamo ad esaminare velocemente i dati di mercato mondiale per gli autoveicoli leggeri. Se parliamo di vendite, già nel 2008 a livello mondiale si è verificato un calo del 5 per cento, che però sul 2007 ne ha significato uno del 16 per cento a livello di NAFTA (quindi negli Stati Uniti, in Canada e in Messico), del 9 per cento in Europa occidentale, del 5 per cento in Giappone e Corea e del 7,9 per cento nell'Est europeo. Il 2008 è stato pertanto un anno di forte contrazione in termini di vendite sia di vetture sia di veicoli commerciali leggeri.

Se prendiamo in considerazione il 2009, le aspettative sono per un ulteriore calo del 21,4 per cento nel settore del NAFTA e dell'8 nell'Europa occidentale, contenuto solo perché molti Paesi all'inizio dell'anno hanno adottato misure di incentivazione, seguite subito da altri Paesi; senza gli incentivi il calo sarebbe stato drammaticamente più importante e non torneremo comunque ai volumi del 2007 fino al 2013-2014. Quindi, al meno 5 del 2008 sul 2007 si aggiungerà a livello mondiale un meno 10 del 2009 sul 2008, con un'incidenza molto forte nell'America del Nord e in Europa occidentale in particolare.

Se passiamo dalle vendite alle produzioni di autoveicoli leggeri, in questi due anni si sono persi circa 13 milioni di vetture, il che equivarrebbe alla scomparsa dal mercato di quattro o cinque grandi costruttori del calibro di Renault, Nissan, PSA, BMW e Daimler: non lo diciamo per portare sfortuna, ma per rendere evidente la dimensione dell'impatto di questi 13 milioni di vetture in meno; se guardiamo a questo impatto solo nell'Europa occidentale, abbiamo perso oltre 4 milioni di vetture (equivalenti alla scomparsa di un paio di costruttori). Ribadiamo il concetto che comunque, molto lentamente, si tornerà ai volumi complessivi del 2007; ma il fatto più importante è che, anche se ci si riuscirà, ci saranno molte più vendite e produzioni in India, Cina e Brasile (che continuano a crescere) rispetto ai mercati tradizionali rappresentanti dal Nord-America, dall'Europa e dal Giappone.

Per quanto riguarda il mercato italiano, nel 2008 il calo delle vendite di vetture è stato del 13,3 per cento rispetto al 2007; nel 2009, grazie agli eco-incentivi, si prevede una chiusura d'anno con circa 2.110.000 nuove unità. Senza gli eco-incentivi, la chiusura sarebbe stata con circa 1.650.000 unità, quindi con un ulteriore calo del 23,7 per cento, oltre al calo del 13,3 per cento dell'anno precedente. Pertanto, sommando i due anni, avremmo avuto un calo del 40 per cento e ciò in termini di volumi avrebbe costituito veramente un disastro.

Grazie all'effetto positivo degli eco-incentivi, oltre ad un miglior risultato in termini di volume abbiamo ottenuto anche un risultato molto importante in termini di CO<sub>2</sub>. Infatti, la grande penetrazione nel mercato delle vetture ultra-ecologiche determina un fondamentale effetto positivo: le immatricolazioni di vetture a metano e GPL sono passate dal 9,9 per cento di quota di mercato di gennaio 2009 al 26,4 per cento nel mese di ottobre.

Un altro risultato molto positivo è rappresentato dalla crescita del mercato dei segmenti di vetture piccole, che sono – *by definition* – più «risparmiose». I due segmenti delle superutilitarie e delle utilitarie sono cresciuti rispettivamente del 9 e del 3,5 per cento, a fronte di un mercato che, nel periodo gennaio-ottobre, è diminuito del 4 per cento.

Alla campagna di eco-incentivi alla rottamazione sono dunque associati benefici ambientali molto importanti. Li possiamo sintetizzare affermando che la media ponderata delle emissioni delle nuove auto immatricolate è stata pari a 137,6 grammi a chilometro nel periodo gennaio-settembre 2009, contro i 145 grammi a chilometro dello stesso periodo dell'anno precedente. Abbiamo quindi ottenuto in pochi mesi una riduzione di consumo di 7,4 grammi a chilometro.

Ricordo che l'Unione europea ha stabilito che entro il 2015 si dovrà raggiungere una media di 130 grammi a chilometro, cui si aggiungeranno ulteriori 10 grammi a chilometro attraverso delle misure complementari.

Nell'Europa dei 15, da una media di 172,2 grammi a chilometro nel 2000, nel 2007 si è scesi a 157,7 grammi a chilometro; in Italia si è passati da una media di 155,1 grammi a chilometro nel 2000 a 146,7 grammi a chilometro nel 2007 e 144,9 grammi a chilometro nel 2008. La riduzione di consumi di 7,4 grammi a chilometro indica che gli incentivi hanno funzionato benissimo poiché abbiamo ottenuto in nove mesi quanto era avvenuto nei precedenti sette-otto anni.

Passiamo dalle auto agli altri comparti. Anche i *light commercial vehicle* sono incentivati, ma con un contributo basso rispetto al costo d'acquisto (comunque sono mezzi utilizzati soprattutto da operatori economici), e hanno chiuso il 2008 a meno 8,7 per cento. Tra gennaio e ottobre 2009 hanno perso un ulteriore 25,2 per cento e si prevede una chiusura d'anno a meno 22 per cento. Quindi, mettendo insieme il 2008 e il 2009, questo settore perderà il 30 per cento.

Nel comparto degli autocarri sopra le 3,5 tonnellate (dal Daily fino ai grandi mezzi), dopo un 2008 in calo del 3,7 per cento, nei primi dieci mesi del 2009 le immatricolazioni hanno registrato un vero e proprio crollo: meno 44,8 per cento. Mettendo insieme i due anni, questo settore perderà tra il 45 e il 50 per cento.

Nel comparto degli autobus si è registrato un meno 3,7 per cento nel 2008 e nei dieci mesi del 2009 un meno 26,3 per cento: le previsioni a fine anno riportano un meno 22 per cento. Sommando i due anni si arriva a meno 25 per cento circa.

Un altro settore per noi importante è quello dei camper, che ha perso nel 2008 il 21 per cento e dove prevediamo un'ulteriore perdita del 30 per cento nel 2009: la somma dei due anni fa più del 50 per cento.

I rimorchi e i semirimorchi nel 2008 avevano sostanzialmente tenuto, ma quest'anno hanno patito una flessione del 50 per cento.

Anche gli ordini si stanno muovendo in questo *trend*. Mentre le autovetture, favorite dagli incentivi, mostrano un recupero di ordini del 7,5 per cento nel periodo gennaio-ottobre contro lo stesso periodo del 2008, i veicoli commerciali leggeri e pesanti mostrano dei cali di ordini rispettiva-

mente del 24 per cento e del 52,4 per cento. Ricordo che gli ordini di oggi sono le produzioni e le vendite dei prossimi mesi.

Sintetizzando, confrontando il 2009 su 2007, abbiamo tre fasce: la fascia delle vetture che avevano usufruito degli incentivi, che su due anni ha perso un progressivo del 15 per cento; i veicoli commerciali leggeri, che hanno perso il 30 per cento; i pesanti, gli autobus e i camper, che hanno perso il 50 per cento. Sono riduzioni assolutamente drammatiche.

Il calo di vendite e di produzione per queste tre fasce di prodotto ha chiaramente avuto un forte impatto sui settori di fornitura, componentistica e servizi. La filiera italiana della componentistica – una filiera particolarmente vivace – comprende circa 2.500 imprese operanti nel settore, per un totale di 170.000 addetti diretti e un fatturato complessivo di circa 39,24 miliardi di euro, pari a circa il 2,6 per cento del PIL italiano. Con un *export* di oltre 16 miliardi di euro (circa il 41 per cento del suo fatturato), il comparto della componentistica ha un saldo attivo della bilancia commerciale, ormai da molti anni, di circa 6 miliardi all'anno.

La crisi delle vendite del settore auto, la riduzione degli *stock* dei costruttori, la crescita delle quote di mercato delle auto piccole e medie a scapito delle auto di grossa cilindrata ed il crollo delle vendite dei veicoli industriali si sono tradotti in una riduzione molto pesante del fatturato delle aziende della componentistica, hanno creato una forte crisi di liquidità resa drammatica dalla difficoltà di reperimento del credito.

Molte aziende di piccole e medie dimensioni (soprattutto nel mondo della subfornitura) hanno dichiarato fallimento. Si è ridotta di molto la presenza in Italia di aziende multinazionali e si è praticamente azzerato il flusso di nuovi investimenti dall'estero in questo settore.

In prospettiva si percepisce un forte rischio di perdita di decine di migliaia di posti di lavoro nel comparto, soprattutto arrivando alla fine della cassa integrazione «disponibile». Nel 2009, infatti, si è verificato un aumento esponenziale del ricorso alla cassa integrazione rispetto al 2008 (più 653 per cento nei primi otto mesi del 2009). Al di là del forte impatto sociale che con i provvedimenti assunti dal Governo cerchiamo di contenere nel massimo livello possibile, c'è un rischio reale di perdere l'integrità dell'intera filiera della componentistica italiana e quindi del suo *know-how* e della sua capacità innovativa. Questa sarebbe una forte perdita che non ci possiamo permettere nello scenario competitivo globale.

In questa sintesi di mercato mondiale superdepresso, con impatti sulla filiera e sul mercato nazionale, quali sono le macro tendenze? Una – che abbiamo già citato – è rappresentata dal fenomeno del *downsizing*: per ridurre la CO<sub>2</sub> si fanno macchine più piccole, si fanno nuovi *powertrain*. Comunque il cliente ha meno disponibilità economiche, è preoccupato per queste nuove esigenze, quindi il consumatore sta cambiando il suo atteggiamento. Bisogna reinventarsi il portafoglio prodotto da sviluppare per il futuro.

Per il mercato dei veicoli industriali e dei rimorchi si può parlare di un vero e proprio collasso: dopo un ciclo positivo durato più di 10 anni anche per la riunificazione dell'Europa e per l'aumento dei trasporti, le

vendite hanno subito contrazioni dell'ordine del 40-50 per cento; è un crollo pesantissimo da sostenere.

Vi è dunque un eccesso di capacità produttiva. Abbiamo visto prodursi il crollo di 13-14 milioni di vetture a livello di mercato e di produzione: chiaramente questa capacità produttiva oggi non è utilizzata. Questa capacità in eccesso si riscontra in tutti i mercati maturi, quindi nel Nord America, che ha fatto un grande sforzo di razionalizzazione, in Europa, ma anche in Giappone e in Corea. È quindi necessario pensare ad una ristrutturazione organizzata di questa industria.

Si è notato che ci sono stati molti interventi non armonizzati dei Governi europei seguiti al lancio del «EU Recovery plan» del dicembre 2008 a sostegno della domanda (che rappresenta una forma di aiuto per cambiare le vetture e per rinnovare il parco), ma soprattutto aiuti diretti alle imprese (in particolare in Paesi come la Francia e la Germania). Questi fanno intravedere un serio rischio di ritorno a politiche protezionistiche e distorsive; oggi appare quindi ancora più necessario monitorare che a livello europeo non vengano assunti provvedimenti che non siano *fair* ed equilibrati.

Passando ad illustrare gli interventi che consideriamo importanti per il prossimo futuro, innanzi tutto riteniamo che gli attuali incentivi vadano mantenuti per il 2010, come accadrà nei principali Paesi europei (e non solo), perché comunque la ripresa della domanda naturale e da ritorno della ripresa economica sarà molto lenta e quindi lontana nel tempo. Senza gli incentivi si creerebbe nell'immediato un rilevante buco che ci riporterebbe ai problemi che siamo riusciti ad evitare nel 2009 almeno per il settore dell'auto.

Chiediamo inoltre che gli incentivi siano invece mantenuti per le vetture ultraecologiche (in particolare con propulsione a metano) per un arco di tempo sufficiente a consentire una stabilizzazione di tutta la filiera soprattutto per stimolare la creazione della rete di distribuzione, ad oggi ancora insufficiente. Oggi abbiamo in Italia 500-600 distributori che distribuiscono metano, insufficienti a favorire lo sviluppo di questa nuova soluzione molto efficace, molto efficiente, molto pulita in tutto il territorio nazionale.

Considerando la crisi nella quale si trovano i veicoli industriali e i rimorchi, occorre estendere gli incentivi attuali anche a questi mezzi che oggi non ne godono, ma bisogna soprattutto includere il settore trasporti tra i beneficiari della legge Tremonti-ter, come era già stato indicato dalla Camera dei deputati nel luglio scorso, avendo provveduto ad impegnare il Governo ad estendere il provvedimento ai veicoli commerciali leggeri, ai veicoli industriali e ai rimorchi e semirimorchi, proposito che però poi non si è tradotto in realtà.

Oltre a questi provvedimenti di incentivo alla domanda che favoriscono il consumatore, a favore della componentistica chiediamo la creazione di un «fondo per l'indotto auto», con l'obiettivo di mantenere e migliorare la competitività del settore favorendo progetti di consolidamento e aggregazione fra imprese. Si tratta di un fondo di garanzia che consenti-

rebbe alle grandi, medie e piccole imprese di ottenere finanziamenti a medio-lungo termine finalizzati a operazioni come l'acquisizione di rami d'azienda, la realizzazione di consorzi con *asset* in comune o di società comuni di servizio, o finalizzati a investimenti in innovazione di prodotto e di processo. Il tema è in discussione da qualche mese all'interno di un tavolo con il ministro Scajola. Oggi siamo in attesa della convocazione di un secondo incontro, per arrivare alla definizione di questo strumento che riteniamo indispensabile.

Per fare fronte ai costi aggiuntivi legati alla normativa, sarà sempre più necessario che, al fianco dei costruttori che dovranno fare scelte tecnologiche dipendenti dal costo-opportunità in base ai segmenti delle vetture piccole e grandi, gli Stati adottino investimenti crescenti in ricerca e sviluppo di tecnologie a bassa emissione di CO<sub>2</sub> da destinare sia ai costruttori che alla componentistica. A tale scopo è stato istituito recentemente un tavolo di ricerca e innovazione con il Ministero dello sviluppo economico in concerto con il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca (MIUR), dal quale l'intera filiera *automotive* si aspetta una focalizzazione sulle sue priorità oltre che una forte semplificazione delle procedure burocratiche e maggiore certezza nell'erogazione dei finanziamenti.

Una ulteriore misura auspicata, nell'ottica di orientare la domanda verso i veicoli maggiormente ecologici, è l'adozione di una fiscalità auto sempre più in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> (in base al principio: chi inquina paga).

Infine, come già menzionato precedentemente, risulta necessario che a livello nazionale ed europeo si prenda coscienza dell'attuale situazione di sovraccapacità produttiva a testimonianza che è necessaria una fase di consolidamento o razionalizzazione dell'intero settore. Ma questa fase di razionalizzazione, così come gli interventi a sostegno del settore, va coordinata a livello europeo in modo da ottimizzarne i risultati, limitarne i costi sociali ed evitare inique distorsioni della concorrenza.

Prima di concludere il mio intervento mi concentro su due temi particolari, oggi in discussione a livello europeo, che possono avere un grave impatto sulla filiera *automotive* italiana che già deve affrontare una situazione molto complessa.

Il primo riguarda la proposta di regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri. Come è noto, ad aprile 2009 per le autovetture è stato introdotto un regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> basato su un approccio miope, che scarica tutto l'onere sulle spalle dei produttori di auto, imponendo loro di ridurre le attuali emissioni medie del 23 per cento al 2015 e del 39 per cento al 2020: ciò comporterà un conseguente aumento del costo delle vetture e quindi il rallentamento del rinnovo del parco circolante (se il processo non sarà aiutato, come abbiamo visto, da incentivi specifici). Proprio i dati ricordati sul progressivo abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> generato dagli eco-incentivi per le auto dimostrano quanto il meccanismo del rinnovo del parco costituisca la chiave per la riduzione delle emissioni.

Anche il Consiglio competitività dell'Unione europea dello scorso maggio ne ha preso atto. Le conclusioni adottate contengono un chiaro invito ai legislatori. Il Consiglio chiede di semplificare la legislazione europea sui veicoli. Chiede inoltre di evitare, in una situazione di grave crisi del settore come l'attuale, ulteriori carichi di leggi e di norme, che dovrebbero essere adottati solo dopo una valutazione più rigorosa degli impatti, come previsto nel famoso documento Cars 21.

Eppure, per i veicoli commerciali la Commissione europea ha recentemente presentato una proposta di regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> simile a quella adottata per le autovetture.

La proposta prevede di introdurre un tetto di 175 grammi al chilometro per i nuovi mezzi tra il 2014 e il 2016, e di renderlo ancora più restrittivo, pari a 135 grammi al chilometro, dal 2020. Si tratta di una scelta che non tiene minimamente conto della realtà. L'osservazione più evidente riguarda i tempi previsti per l'introduzione delle nuove norme. Tutti i modelli che verranno introdotti dai costruttori nel 2014, così come gli investimenti necessari al loro sviluppo, sono già oggi definiti perché il tempo necessario è superiore a quello delle vetture. Deve quindi essere concesso all'industria un tempo necessario e adeguato rispetto ai cicli industriali di rinnovo dei prodotti. Un processo legislativo non può ignorare la natura a lungo termine del sistema di pianificazione del settore.

Ma c'è un'altra ragione, ancora più importante, per contrastare con forza questa proposta: la realtà è che il mercato dei veicoli commerciali leggeri è in caduta libera. Come si è visto, il 2009 si chiuderà con una contrazione del 22 per cento e, sommando la caduta del 2009 e del 2008, si è a meno 30 per cento.

La realtà è che i costruttori di veicoli commerciali stanno lottando per la sopravvivenza e non possono permettersi di sostenere sforzi aggiuntivi. Questo regolamento non farà altro che aumentare il costo dei veicoli, dando vita ad una incredibile contraddizione.

Il risultato sarà infatti l'ulteriore riduzione della domanda, proprio nel momento in cui avrebbe più bisogno di essere sostenuta, e il rallentamento del rinnovo del parco.

Il secondo punto che voglio affrontare concerne l'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Corea del Sud, che gli Stati membri si apprestano a ratificare.

Lo scorso 15 ottobre, come è noto, il Commissario europeo responsabile per il commercio estero, Catherine Ashton, e il ministro al commercio della Corea, Kim Jeong Hoon, hanno annunciato la conclusione del negoziato per un accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Corea del Sud che però, nei termini in cui è stato presentato, non ha alcuna aderenza con i principi di correttezza ed equità negli scambi che dovrebbero caratterizzare gli accordi commerciali bilaterali ma anche più in generale. Al contrario, l'accordo consente la concorrenza sleale e va contro gli interessi del settore manifatturiero europeo, ivi incluso il settore *automotive*, unitamente ai suoi milioni di dipendenti.

Bastano poche indicazioni sui contenuti del progetto per capire quale grave danno potrebbe determinare. I negoziatori coreani non solo hanno ottenuto una troppo rapida e completa apertura del mercato europeo e italiano alla produzione coreana con l'abolizione dei dazi, ma anche concessioni che consentono alla Corea di esportare verso il mercato UE beni con alta percentuale di componenti importati da Paesi *low cost*, cui si aggiunge un sussidio ottenuto attraverso il rimborso del dazio pagato. E ciò costituisce concorrenza sleale e conduce a vere distorsioni di mercato.

L'autorizzazione a «regole di origine» inferiori al 60 per cento, adottate per la prima volta a favore della Corea, le consentirà di qualificare come coreano un prodotto composto per oltre il 45-50 per cento di parti non coreane. Questa concessione viene amplificata da quella ulteriore dei *duty drawback*, ovvero il rimborso del dazio sulle importazioni delle parti e componenti incorporate nel prodotto finale, se esportate verso l'Unione europea. Questa possibilità favorisce l'importazione di parti e componenti da Paesi *low-cost* come la Cina e darebbe un vantaggio complessivo fino a 1500 euro ad esemplare sulle vetture prodotte in Corea ed esportate in Europa.

L'insieme di queste concessioni determina un importante vantaggio competitivo per la Corea del Sud in un quadro già fortemente sbilanciato dalla dimensione dei rispettivi mercati dell'auto: il mercato sudcoreano assorbe circa 1 milione di auto, l'europeo negli «anni buoni» circa 15 milioni. Inoltre queste concessioni determinano gravi ripercussioni in un settore per il quale i Governi di molti Paesi europei hanno messo in campo interventi di sostegno a fronte di una crisi di profondità e ampiezza inusitate e costituiscono il precedente cui tutti i futuri accordi dell'Unione europea, non solo inerenti al settore dell'auto, si dovranno uniformare in futuro.

È per queste ragioni che chiediamo che il Governo non ratifichi il testo corrente, in quanto non sono state tenute in considerazione le voci fortemente critiche provenienti da rappresentanti italiani al Parlamento europeo, da un certo numero di Commissari europei, nonché da associazioni sindacali di categoria e industriali che hanno anche denunciato violazioni nei diritti dei lavoratori, oltre che ripercussioni sull'occupazione del settore in Europa.

Siamo convinti che per «libero scambio» tutti noi intendiamo una concorrenza libera ma leale, aperta ma giusta ed equilibrata. È necessario ristabilire quei principi di equità, di equilibrio e di correttezza che sono sacri negli scambi commerciali e che vanno dunque rispettati.

Ringrazio per l'attenzione e confermo un impegno totale della filiera *automotive* italiana e di Anfia (come associazione di rappresentanza) teso ad un rafforzamento che guardi con attenzione ai criteri di competitività e di principi di sostenibilità.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegnere Razelli per le preziose informazioni fornite nel corso della sua relazione.

Intendo farmi carico di alcune istanze mosse in Commissione da qualche altro collega oggi assente. Poiché Anfia è l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, quando si lamenta una riduzione della capacità produttiva si legge fra le righe l'evidenza che di fronte ad una crisi che ha investito il settore delle piccole e medie industrie non è pensabile che si chiudano le aziende e invece si comprino i *camion* per andare in giro per l'Italia. Ormai la situazione è questa.

In secondo luogo, sempre fra le righe della relazione, si legge che vi farete carico delle situazioni che si verificheranno a livello nazionale, ma non si capisce (ad esempio, per il settore dell'auto) quale sarà la strategia del gruppo FIAT per risolvere alcune situazioni come quella di Pomi-gliano d'Arco o di Termini Imerese: nella relazione lo si lascia solo intravedere. Ma facendomi carico anche delle richieste emerse più volte in questa Commissione mi farebbe piacere sapere qualcosa di più sull'argomento e in termini più precisi. Vi lasciamo anche la possibilità di risponderci successivamente, magari tramite la trasmissione di una documentazione scritta che faccia comprendere ad ognuno di noi il futuro di questi comparti, per capire se si va nella direzione dell'innovazione o della chiusura.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, vorrei intervenire molto brevemente, premettendo che concordo con la proposta di impegnarci anche in un'altra seduta sul tema per approfondire le questioni in esame.

Innanzitutto, mi pare importante che il Consiglio competitività dell'Unione europea alla fine abbia assunto il punto di vista italiano, faticosamente sostenuto nel corso di almeno tre anni: peccato che nel negoziato per l'apertura delle relazioni commerciali, attraverso la sottoscrizione di un accordo con la Corea del Sud, non ci pare abbia esercitato un'attenzione all'altezza del compito, anche per l'asimmetria che le relazioni commerciali tra queste due aree possono determinare. Tra l'altro, il Governo ha sottoposto il suddetto accordo all'attenzione di questa Commissione a seguito di una nostra richiesta, che ringrazio il presidente Corsi di aver immediatamente recepito: sappiamo bene che esso riguarda l'intera Unione europea, ma sappiamo altrettanto bene che il nostro Paese aveva ed ha rilevanti interessi da tutelare.

Inoltre, gli incentivi per la rottamazione alla luce delle valutazioni esposte stanno perdendo la funzione di intervento congiunturale per rilanciare e sostenere la ripresa, come risulta dai dati disponibili: appena si stacca la spina del sostegno, infatti, i valori negativi crescono immediatamente e permane la negatività sui settori esclusi dalle provvidenze.

Vorrei quindi conoscere il punto di vista dell'Anfia in ordine ad una modificazione strutturale degli interventi. Posto che la fiscalità generale si carica di un intervento pari a 100, non sarebbe più efficiente impegnare quella risorsa per ridurre il costo del lavoro? Lo si potrebbe fare, magari, attraverso una minore incidenza della fiscalità a vantaggio delle imprese ed anche dei lavoratori che poi alimentano il ciclo della domanda, costruendo misure mirate a penalizzare l'inefficienza nel ciclo della combu-

stione o delle risorse necessarie a realizzare il prodotto, determinando in via indiretta e senza confliggere con l'ordinamento comunitario un vantaggio per il sistema nazionale, che fortunatamente ha saputo qualificarsi sul fronte del risparmio energetico e dell'efficienza nella trasformazione di materia che oggi potremmo più proficuamente valorizzare.

In sintesi, la mia domanda è la seguente: non varrebbe la pena di trasferire su interventi permanenti e strutturali le risorse oggi impegnate per favorire l'accesso e l'acquisto di nuove autovetture, e finalizzare specifici interventi per penalizzare l'inefficienza del ciclo di combustione, quindi indirettamente premiare la nostra capacità produttiva ed anche le innovazioni tecnologiche di cui l'industria nazionale di questo settore è stata capace?

PRESIDENTE. Non essendovi altre domande, pregherei l'ingegnere Razelli di rispondere.

*RAZELLI.* Signor Presidente, riguardo alla prima domanda, se me lo consente, vorrei fare una riflessione filosofica: il problema del piano industriale chiaramente è molto importante, per cui sul futuro degli stabilimenti italiani del settore dell'auto si dovrà attendere la presentazione del piano industriale per l'Italia da parte del principale produttore nazionale, che probabilmente seguirà quello americano, così che si potrà avere una visione globale; su questo punto però il dottor Auci è senz'altro in grado di integrare le mie parole con maggiore precisione.

Come Associazione, però, credo occorra guardare a quel tema sia in termini di impatto sull'occupazione sia considerando la competitività della filiera perché comunque, al di là del ruolo della FIAT (che è chiaramente di traino), se perderemo quelle famose 2.500 aziende che realizzano componenti sia per il nostro costruttore che per gli altri, esse non ci saranno comunque più.

PRESIDENTE. Quanto affermato dall'ingegnere Razelli è dunque un invito al dottor Auci a fornirci quanto prima una risposta scritta con riferimento alla proposta che ho avanzato sul settore dell'unica azienda italiana, che ringraziamo per averci dato il lustro dell'orgoglio all'estero. In fondo, ciò coincide con quanto ha affermato un audit di nazionalità tedesca qui in Commissione, ovvero che – a parer suo – l'oste (vale a dire chi procede all'esborso) è sempre l'America, mentre – aggiungo io – alla tecnologia provvediamo noi.

*RAZELLI.* Signor Presidente, rendere la filiera competitiva a livello sia di costruttore sia di componentisti è un valore nazionale anche in un mercato globale.

Con riferimento alla seconda domanda, incentrata sugli incentivi, credo occorra tenere conto della famosa recessione al limite del collasso, per cui la propensione della gente all'acquisto in senso lato è bassa e la sua intenzione di acquisto risulta favorita da un incentivo del tipo di

quello oggi in vigore. Comunque, abbiamo ancora circa 17 milioni di vetture Euro 0, Euro 1 e Euro 2: dunque c'è ancora uno spazio veramente molto ampio per proporre incentivi alla rottamazione e ritengo valido ragionare su forme di tassazione più strutturate, come il *bonus-malus* in stile francese, che sostanzialmente spingono verso vetture con diversi consumi di CO<sub>2</sub>. Occorre dunque lavorare su due lati, senza abbandonare per il 2010 una struttura di incentivi che nel 2009 ha dimostrato di funzionare bene.

PRESIDENTE. In poche parole, se volessimo porre in pratica quanto detto, il concetto suonerebbe più o meno così: si continui ad erogare gli incentivi, perché Dio vede e provvede; il mercato è quello che è, ma la situazione nazionale rende la proposta del collega Bubbico estremamente interessante, perché va oltre, prevedendo anche altre forme che studieremo insieme.

RAZELLI. Signor Presidente, il dottor Auci mi ricorda che in Italia nel 2009 produrremo probabilmente circa 10.000-20.000 vetture in più rispetto all'anno scorso, quindi il risultato non è sconvolgente, ma comunque positivo.

Non sono assolutamente contrario ad immaginare soluzioni più strutturali – anzi, ben vengano – ma nel breve periodo vedo la necessità di mantenere una forma di incentivo. Abbiamo toccato l'argomento del cosiddetto incentivo superecologico: crediamo nel metano, che è una buona tecnologia e aiuta a far sì che si facciano investimenti nel settore.

PRESIDENTE. Ringrazio nuovamente i nostri ospiti e tutti coloro che sono intervenuti per il prezioso contributo fornito ai nostri lavori.

Ricordo agli auditi che rimaniamo in attesa in tempi brevi della suddetta proposta.

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

*I lavori terminano alle ore 16.*





