

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Lavoro, previdenza sociale)

### 6° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 LUGLIO 1993

**Presidenza del Presidente COVATTA**

#### INDICE

##### **Interrogazioni**

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 6
MIGONE (PDS) .....	4
PRINCIPE, sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale .....	2

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 9,15.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di di una interrogazione.

L'interrogazione è dei senatori Smuraglia, Migone, Pierani. Ne do lettura:

SMURAGLIA, MIGONE, PIERANI. - *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* - A conoscenza dell'avvio - da parte della FIAT - della procedura per la dichiarazione dello stato di crisi dell'azienda e conseguentemente per il ricorso alla cassa integrazione straordinaria; preoccupati:

per la sorte di migliaia di lavoratori che rischiano di perdere il posto di lavoro e di vedere risolte solo transitoriamente le proprie esigenze vitali attraverso ammortizzatori sociali;

per gli effetti indotti di una situazione come quella denunciata dalla FIAT e soprattutto per il fatto che l'azienda sembra essere stata colta di sorpresa di fronte ad una crisi da tempo annunciata e contro la quale certamente avrebbero potuto essere adottati tempestivi provvedimenti;

per la situazione di passiva inerzia in cui sembra essersi collocato il Governo di fronte ad una situazione di tanta gravità, nonchè per il rischio che le vie d'uscita vengano reperite anzichè attraverso il rilancio e l'espansione dell'attività produttiva mediante il semplice - ancorchè necessario - ampliamento dei disorganici sistemi d'intervento ammortizzatore attualmente previsti dalla legge,

gli interroganti chiedono di conoscere:

a) di quali notizie il Ministro in indirizzo disponga circa la reale situazione della FIAT, circa le cause della crisi e i rimedi fin qui adottati, nonchè circa i programmi futuri e le prospettive concrete di risanamento;

b) quali provvedimenti abbiano adottato o intendano adottare il Ministro del lavoro e lo stesso Governo per contribuire in modo determinante al superamento della situazione di crisi, in modo da tranquillizzare, anche per il futuro, le migliaia di famiglie direttamente o indirettamente interessate.

(3-00590)

PRINCIPE, *sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Signor Presidente, colleghi, il comparto automobilistico, da sempre emblematico delle fasi di sviluppo o di recessione dell'economia generale e della propensione all'acquisto dei consumatori, ha risentito in misura rilevate del mutato quadro economico.

I dati riferiti ai primi cinque mesi dell'anno in corso, denunciano un calo del mercato europeo intorno al 18 per cento e di quello italiano

nella misura del 20 per cento, con picchi negativi che hanno sfiorato il 30 per cento nel mercato italiano e il 20 per cento in quello europeo.

In un simile contesto, tutti i grandi costruttori si sono trovati nella necessità di fronteggiare la crisi di mercato anche attraverso iniziative mirate a ridurre l'«outpout» produttivo.

Anche la FIAT ha recentemente operato alcuni interventi di ristrutturazione-razionalizzazione dei propri assetti produttivi (Desio, Chivasso), finalizzati al miglioramento dei livelli di competitività e realizzati in sintonia con le organizzazioni sindacali.

Il piano di sviluppo perseguito dall'azienda è sostenuto da un volume di investimenti che, nell'arco del decennio 1992-2001, ammonteranno a 40.000 miliardi e che consentiranno lo sviluppo del nuovo prodotto, l'installazione di nuovi processi produttivi ed il mantenimento in piena efficienza del sistema industriale.

In ordine ai nuovi prodotti, il programma aziendale prevede il rinnovo dell'intera gamma entro il 1996, con il lancio di 18 nuovi modelli e con il ritorno della FIAT Auto ai mercati di «nicchia» (spider, coupè, van), oggi sempre più importanti in un mercato caratterizzato da una forte spinta alla differenziazione.

Definite queste iniziative sul fronte dello sviluppo competitivo, FIAT Auto ha inoltre dovuto affrontare lo specifico problema del progressivo riallineamento dei propri volumi produttivi in rapporto all'andamento della domanda.

Attraverso il blocco del *turnover* il prepensionamento e l'incentivazione economica alle uscite volontarie, gli organici dell'azienda si sono progressivamente ridotti, passando in Italia dalle 117.285 unità presenti alla fine del 1989 alle 104.295 registrate al 31 dicembre 1992.

In conseguenza della riduzione del personale la capacità produttiva attualmente esprimibile in Italia da FIAT Auto è di circa 1.600.000 vetture a fronte di una capacità impiantistica di circa 1.850.000.

Il prevedibile andamento di mercato nell'anno in corso non consente peraltro di prevedere un volume di produzione eccedente 1.200.000 unità, con la conseguente necessità di continuare ad operare mensilmente un taglio dei volumi produttivi valutabile intorno al 25-30 per cento.

Sulla base di tali presupposti ed esaurita la possibilità di utilizzo della Cassa integrazione guadagni ordinaria, è stato raggiunto un accordo presso il Ministero del Lavoro sul ricorso alla CIGS, Cassa integrazione guadagni straordinaria, per crisi, senza evidenziare eccedenze strutturali, bensì ipotizzando una modalità di utilizzo della CIGS settimanale o plurisettimanale e quindi a rotazione.

Fanno eccezione gli ex stabilimenti di Chivasso e Desio e gli ex magazzini ricambi di San Giuliano e Pavia, per i quali si confermano le precedenti intese, con particolare riferimento a modalità e tempi di riassorbimento dei lavoratori, che si intendono riconfermati anche per il personale impiegatizio interessato alla CIGS per ristrutturazione-riorganizzazione.

Negli stabilimenti di Mirafiori carrozzerie, di Mirafiori meccanica, di Mirafiori presse e di Rivalta sono state già attuate le prime sospensioni dal lavoro che, secondo le notizie di fonte aziendale acquisite dall'Ufficio regionale del lavoro e della massima occupazione

di Torino, interessano per il momento complessivamente 17.300 lavoratori. Ulteriori sospensioni sono state disposte anche presso altre unità produttive (come ad esempio a Villastellone), limitatamente però a poche centinaia di dipendenti.

A tutt'oggi l'azienda non ha ancora provveduto a presentare la relativa istanza di CIGS non essendo, d'altra parte, ancora decorso l'apposito termine fissato dalla legge n. 223 del 1991.

Con l'accordo siglato le parti hanno altresì concordato di porre in essere, a partire dal mese di ottobre 1993, e per tutto il periodo del programma di gestione della crisi, un sistema di verifiche bimestrali da effettuarsi presso il Ministero del lavoro.

Nel corso delle suddette verifiche saranno esaminati l'andamento del mercato e della produzione ed il numero dei lavoratori interessati alla CIGS, nonché le modalità di utilizzo della stessa.

Le parti hanno convenuto che la informativa prevista dal contratto nazionale di lavoro, per il presente anno, verrà effettuata proprio oggi, 15 luglio 1993, e che la successiva, relativa all'anno 1994, avrà luogo entro il mese di febbraio 1994.

Il Ministro del lavoro, a nome del Governo, si è impegnato ad effettuare entro il mese di settembre, insieme ai Ministri interessati, un confronto sull'andamento del settore dell'auto e sulle connesse misure di politica industriale.

In particolare si punterà sul puntuale sostegno ai progetti di investimento nel Mezzogiorno, alle misure che rafforzino la capacità di ricerca scientifica e di innovazione dell'azienda, alla verifica ed all'eventuale adeguamento della situazione di interscambio commerciale tra l'Europa e il resto del mondo (anche puntando ad una maggiore reciprocità negli scambi con il Giappone) a livello CEE.

Per quanto riguarda i conseguenti problemi del settore dell'indotto, il Ministro del lavoro ha messo in evidenza che lo schema di «protocollo sulla politica dei redditi e dell'occupazione, sugli assetti contrattuali, sulle politiche del lavoro e sul sostegno al sistema produttivo» - che sarà formalmente siglato la settimana prossima - contiene una serie di previsioni idonee a facilitarne la soluzione. Particolarmente significativi sono, al riguardo, gli impegni assunti dal Governo, finalizzati alla semplificazione ed accelerazione delle procedure di concessione della CIGS per crisi aziendale, ed alla modifica del regime della Cassa integrazione guadagni ordinaria, per consentire alle piccole imprese di usufruirne in termini più ampi degli attuali.

In ogni caso, il Ministero del Lavoro, attraverso le proprie strutture periferiche, seguirà, con la dovuta attenzione, l'andamento della situazione produttiva ed occupazionale nel comparto.

MIGONE. Onorevole Sottosegretario, non sono soddisfatto della sua risposta perchè ella mi ha comunicato all'incirca ciò che posso apprendere dai giornali e quindi non mi ha dato quel segnale che mi sarei aspettato, il segnale cioè di una particolare attenzione che il settore auto in generale e la FIAT in particolare meritano nell'attuale momento. Lei ha mancato anche di inquadrare la questione concernente la FIAT nella situazione occupazionale del Piemonte, particolarmente allarmante.

Posso capire che sono necessari tempi lunghi per rieducare la nostra ottica, abituata a considerare certe aree del Nord forti dal punto di vista industriale e quindi occupazionale. È difficile per coloro che si trovano direttamente a contatto con queste realtà considerarle in maniera diversa ed evidentemente ciò è ancora più difficile per chi si trova a Roma e ha una prospettiva leggermente diversa. A questo proposito lei ricorda un approccio estremamente deludente dell'allora ministro dell'industria Bodrato; mi auguro che qualcosa ora sia cambiato.

Ci troviamo di fronte alla constatazione che, per quanto riguarda la FIAT, gli anni '80 sono stati largamente sprecati, sono trascorsi cioè in un'ondata di trionfalismo retorico sulla base della sconfitta che avevano subito i sindacati e i lavoratori dell'azienda. Sono state compiute numerose operazioni finanziarie che per lo più non sono andate in porto. I contributi cospicui che lo Stato ha dato all'azienda, ad esempio, sono stati prevalentemente impegnati nella costruzione dell'impianto di Melfi. A questo proposito vorrei ricordare un disegno di legge, tuttora giacente presso il Parlamento, che richiede trasparenza per tutte le forme di finanziamento alle imprese e che, quindi, consente ai cittadini e ai lavoratori di controllare maggiormente i flussi di denaro dallo Stato all'industria privata.

Evidentemente alla crisi dell'azienda contribuisce la condizione in cui essa si trova in questo momento, per il coinvolgimento dei suoi dirigenti nella vicenda di Tangentopoli.

Tutto quanto ho ricordato serve per manifestare una ulteriore preoccupazione, quella per la difficoltà dell'azienda a programmare il proprio futuro. È un problema che riguarda la FIAT, ma soprattutto i lavoratori che vi sono occupati, e ciò nel quadro che lei ha inizialmente richiamato di una crisi che potremmo definire strutturale di tutto il settore auto.

Che cosa fare in una situazione del genere? Innanzi tutto credo che il Governo, i cittadini, i lavoratori debbano avere una più precisa conoscenza delle intenzioni dell'azienda e, da questo punto di vista, l'appuntamento di settembre che lei ha richiamato, concernente tutto il settore auto, può essere un'occasione quanto mai opportuna, soprattutto se il Governo riesce ad agire con uno spirito di sufficiente autonomia e di tutela dell'interesse generale.

Le cifre relative alle previsioni future, che lei ha presentato, forse avrebbero dovuto essere esposte con maggiore prudenza e, comunque, inserendo qualche punto interrogativo. Insisto su tale aspetto perché una delle questioni rilevanti per lo sviluppo della crisi deriva dal fatto che i lavoratori si sono continuamente trovati di fronte ai fatti compiuti, al semplice annuncio di novità.

Lei ha fatto riferimento a Chivasso. Lo stabilimento di Chivasso non è stato ristrutturato, è stato chiuso e poi, grazie all'azione del sindacato, c'è stato un diverso utilizzo da parte di altre aziende.

Per tornare alla questione centrale, ci siamo continuamente trovati di fronte ad annunci improvvisi, a fatti compiuti. Apprezzo, pertanto, che il Ministro del lavoro si sia impegnato ad effettuare entro il mese di settembre, insieme ai Ministri interessati, un confronto sull'andamento del settore auto nel suo complesso. Non credo che possiamo

semplicemente limitarci al sostegno della FIAT in quanto tale; sappiamo che nel mercato dell'auto ci sono numerose altre ditte straniere che ne ormai coprono una quota rilevante. Credo che da questo punto di vista il Governo possa agire presso tali industrie straniere e saggiare la loro disponibilità a fare investimenti in Italia e in particolare nell'area torinese, dove esiste una qualificazione professionale dei lavoratori disoccupati, dove c'è indotto, dove lavorano altre industrie connesse che hanno qualcosa da offrire al di fuori dei nostri confini.

Occorrerebbe poi inquadrare tutto il discorso nel contesto dell'economia torinese e piemontese e delle zone che sono interessate.

Credo che Arese sia ancora più a rischio della stessa Mirafiori. Gli interventi di politica industriale-occupazionale sono insufficienti; per l'area cui mi riferisco si rende necessaria a mio avviso una politica che favorisca la differenziazione, la formazione professionale, che non si limiti, quindi, semplicemente a difendere il territorio esistente, fra l'altro largamente compromesso.

**PRESIDENTE.** Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 9,45.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

**DOT.TSA MARISA NUDDA**