

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Industria, commercio, turismo)

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA COMPETITIVITÀ TECNOLOGICA DELL'INDUSTRIA ITALIANA

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 23 NOVEMBRE 1993

Presidenza del Vice Presidente **GIANOTTI**  
indì del Vice Presidente **PIZZO**

## INDICE

## Audizione dei rappresentanti della CGIL, CISL e UIL

PRESIDENTI:			
- GIANOTTI (PDS) .....	Pag. 3, 6	BORETTA .....	Pag. 3
- PIZZO (PSI) .....	11, 15	COFFERATI .....	14
BALDINI (PSI) .....	8	DI MAULO .....	13
GIANOTTI (PDS) .....	9	FORLANI .....	11
CHERCHI (PDS) .....	14		
PERIN (Lega Nord) .....	7		
PIERANI (PDS) .....	6, 7		
ROVEDA (Lega Nord) .....	10, 14		
TURINI (MSI-DN) .....	8, 14		

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, i signori Maria Camusso e Sergio Cofferati della CGIL; Pierpaolo Boretta, Natale Forlani, Pasquale Inglisano, e Cosmaso Spagnuolo della CISL; Enzo Canettieri, Roberto Di Maulo e Silvano Veronese della UIL.*

*I lavori hanno inizio alle ore 16.*

#### **Presidenza del Vice Presidente GIANOTTI**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla competitività tecnologica dell'industria italiana, sospesa nella seduta antimeridiana del 7 ottobre scorso.

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti della CGIL, della CISL e della UIL sulla crisi del settore automobilistico.

#### **Audizione dei rappresentanti della CGIL, della CISL e della UIL**

**PRESIDENTE.** Ringrazio gli intervenuti per aver accolto l'invito della Commissione. Questa audizione si svolge nel quadro di un'indagine conoscitiva che la 10ª Commissione del Senato sta conducendo da tempo e che riguarda la competitività tecnologica dell'industria italiana. In questo momento in cui l'industria automobilistica (naturalmente non solo italiana, ma in particolare quella del nostro paese) sta mostrando segni di crisi in maniera preoccupante, soprattutto se consideriamo ciò che rappresenta il settore automobilistico per l'economia italiana, abbiamo avvertito l'esigenza di ascoltare l'opinione dei rappresentanti dell'azienda e dei lavoratori sullo stato di crisi che interesserebbe tale settore.

Mi sembra che proprio oggi avrà luogo l'incontro tra le parti sociali nel corso del quale la FIAT dovrebbe annunciare i suoi propositi. Le anticipazioni che abbiamo sentito dai telegiornali non sono molto felici e non permettono di guardare al futuro con grande fiducia. Voi potete esporre ora il punto di vista del sindacato e successivamente i senatori presenti potranno porvi delle domande.

Do la parola al signor Boretta della CISL.

*BORETTA.* Il nostro incontro con i rappresentanti della Fiat è fissato per le ore 17,30 di oggi e solo allora ascolteremo le comunicazioni ufficiali dell'azienda sul piano di ristrutturazione. Attualmente non siamo in condizione di pronunciarsi sulle cifre esatte, per quanto ci siano delle anticipazioni giornalistiche. L'incontro sarà seguito da una successiva riunione presso il Ministero del lavoro domani pomeriggio, così come da noi stessi sollecitato da circa un mese, in modo da verificare la situazione del settore automobilistico.

Dopo l'esplosione del mercato avvenuta nella seconda metà degli anni Ottanta, che ha portato a una punta di produzione e vendite esattamente nel 1989, già nell'agosto del 1990 la Fiat annunciò il primo ricorso alla cassa integrazione guadagni, che all'inizio riguardò un numero abbastanza limitato di lavoratori. Successivamente, questa tendenza è aumentata progressivamente in connessione con un peggioramento dell'andamento del mercato. Nonostante tutte le previsioni degli esperti più autorevoli annunciassero in quegli anni che si sarebbe usciti dal tunnel alla fine del 1993, oggi dobbiamo constatare che siamo ancora nella fase più nera di questa crisi di mercato, che ha registrato per il nostro settore negli ultimi mesi perdite del 25-30 per cento sul mercato italiano e del 15 per cento su quello europeo.

Siamo in una situazione oggettivamente preoccupante e per alcuni versi drammatica, perchè è chiaro che una dimensione così ampia della crisi del mercato mette in discussione sia la capacità di tenuta produttiva delle aziende, sia i livelli di occupazione. Negli ultimi tre anni da parte dell'azienda sono stati effettuati degli interventi di riorganizzazione piuttosto pesanti, anche sulla base di accordi sindacali. Sono stati così chiusi due stabilimenti direttamente dipendenti dalla Fiat (Desio e Chivasso) e inoltre è stato chiuso lo stabilimento della Maserati, della quale la Fiat stessa deteneva il 49 per cento. In sostanza la produzione automobilistica italiana è stata notevolmente ridotta con la chiusura di tre stabilimenti negli ultimi anni.

Con l'accordo di Chivasso del luglio dello scorso anno era stato definito un quadro di riferimento che attestava la capacità produttiva della Fiat italiana attorno a 1.840.000 vetture, cifra cui si sarebbe dovuta aggiungere la produzione dell'impianto di Melfi, pari a circa 400.000 vetture. L'utilizzazione media degli impianti ricordo che si aggira attorno all'85-90 per cento delle loro capacità. Si dovrebbe quindi arrivare a una produzione effettiva pari a oltre 1.900.000 autovetture.

I dati di previsione dell'epoca prospettavano una crescita produttiva che avrebbe garantito una sostanziale tenuta del settore automobilistico.

Quest'anno però abbiamo avuto un peggioramento che ha raggiunto punte senza precedenti e ha posto una questione molto delicata, vale a dire che il quadro generale fissato nell'accordo di Chivasso si è andato progressivamente modificando. Nel giugno di quest'anno quindi la Fiat ha sollevato un problema.

A causa della legislazione vigente in materia di cassa integrazione guadagni e dunque della scadenza della cassa integrazione ordinaria a cui l'azienda era ricorsa nell'agosto 1990, la Fiat ha prospettato l'esigenza del passaggio allo stato di crisi con utilizzazione della cassa integrazione straordinaria. Da parte nostra, abbiamo chiesto delle verifiche, perchè il passaggio dalla cassa integrazione ordinaria a quella

straordinaria, pur inevitabile considerando la legislazione vigente, rappresentava anche il segnale di un aggravamento della situazione e poteva preludere ad un ulteriore processo di riorganizzazione.

Nel settembre di quest'anno abbiamo chiesto al Ministero di organizzare un incontro e nel frattempo abbiamo acquisito una serie di dati che ci fa temere che ci troveremo di fronte effettivamente a un ulteriore piano di ristrutturazione da parte della Fiat che potrebbe recare due notevoli conseguenze: la riduzione della capacità produttiva dell'industria automobilistica italiana e quindi la riduzione dell'occupazione. Per quanto riguarda il primo aspetto, mi sembra doveroso sollevare in questa sede un problema che non attiene al passato quanto al futuro. Le previsioni internazionali più autorevoli sostengono che nel periodo 1997-1998 la produzione automobilistica italiana si aggirerà attorno a 1.600.000 vetture, mentre le produzioni tedesca e francese supererebbero rispettivamente i 4.000.000 e i 2.000.000 di autovetture; al tempo stesso, le produzioni spagnola e inglese si attesterebbero attorno ai 2.000.000 di automobili. Di conseguenza, il nostro paese, storicamente collocato al terzo posto della produzione automobilistica in Europa, dopo la Germania e la Francia, nel giro di pochi anni si troverebbe declassato al quinto posto, essendo superato dalla Spagna e dalla Gran Bretagna.

Si tratta di una questione molto delicata, connessa anche alla configurazione monopolistica dell'industria automobilistica italiana. Pertanto, i tagli eventuali alla capacità produttiva del nostro settore lasciano nutrire preoccupazioni che non derivano solo dalle conseguenze possibili sull'occupazione, ma anche dalle prospettive sull'assetto strutturale dell'industria automobilistica italiana.

Per quanto riguarda l'occupazione, è indubbio che la situazione del mercato è ben presente, ma anche da questo punto di vista molto dipende dalle previsioni di prospettiva: se vi sarà una ripresa reale la situazione cambierà, ma bisognerebbe piuttosto parlare di una crisi occupazionale di tipo congiunturale. In questo momento vi è sicuramente un problema di personale non utilizzato per quanto riguarda la produzione di vetture, ma è difficile dire che si tratta di personale non più utilizzabile in prospettiva, perchè molto dipende dal tipo di previsione di produzione per i prossimi anni. Per questo motivo la discussione delle prossime settimane con rappresentanti della Fiat relativamente al piano di riorganizzazione è molto importante, in quanto ha a che fare non solo con questioni direttamente sindacali, ma anche con l'assetto dell'industria automobilistica nazionale, sia considerata dal punto di vista interno, sia come capacità di competere innanzitutto a livello europeo e poi con gli altri paesi interessati. In questo senso mi pare importante aver chiaro che la preoccupazione dei sindacati sia confederali che nazionali di categoria e a tutto campo rispetto al futuro dell'industria automobilistica nazionale.

In questo quadro, i tagli di personale e di impianti, (se ve ne saranno, come è stato annunciato) dovrebbero secondo noi tener conto di queste prospettive strategiche. In particolare, credo che vi siano due aree maggiormente colpite rispetto ai problemi di cui ho parlato: l'area milanese e l'area torinese. La discussione intorno alle prospettive dello stabilimento di Arese è molto importante. Da tempo la Fiat fa pochi

investimenti e, secondo la nostra valutazione, questa situazione di scarsi investimenti preannuncia un disimpegno progressivo.

*La situazione torinese è altrettanto pesante, in quanto in quell'area sono concentrati il cuore industriale dell'azienda e anche le maggiori strutture impiantizie, che in generale, nell'industria metalmeccanica, in questa situazione di crisi sono interessate in maniera molto più pesante che negli anni scorsi.*

Da tutto ciò deriva una situazione di forte preoccupazione da parte nostra rispetto a reali problematiche sulle quali è opportuno un intervento non solo sindacale nel rapporto con la controparte. Credo sia anche di grande interesse e di grande valore l'indagine conoscitiva che il Senato sta svolgendo.

**PRESIDENTE** Ringrazio il signor Boretta per la sua esposizione introduttiva.

I colleghi che intendono porre quesiti ai rappresentanti della CGIL, della CISL e della UIL hanno facoltà di parlare.

**PIERANI.** A nome del Gruppo del PDS, esprimo grande preoccupazione per questo comparto produttivo, per gli annunci che abbiamo ascoltato in questi ultimi tempi, anche dal punto di vista occupazionale. Siamo stati favorevoli, così come altri Gruppi, alla decisione di ascoltare in primo luogo i sindacati, ma ascolteremo anche i rappresentanti dell'industria automobilistica e chiameremo in causa anche la Fiat per renderci conto di cosa sta succedendo, perchè assistiamo in modo preoccupato a questo processo di deindustrializzazione, di deresponsabilizzazione di tutta la classe imprenditoriale. Non ci preoccupa soltanto la situazione dell'industria pubblica, ma anche quella delle grandi industrie private.

Dall'introduzione del rappresentante della FLM, mi pare di poter considerare questo incontro abbastanza interlocutorio. È stata fatta una denuncia e sono state manifestate preoccupazioni anche per il futuro; però, sarà necessario acquisire dati più precisi per conoscere meglio le determinazioni che saranno assunte dal movimento sindacale. Mi auguro comunque che la nostra Commissione alla fine sia in grado di assumere decisioni concrete e di rappresentare ufficialmente all'Assemblea del Senato, magari attraverso una mozione contenente tutti gli elementi che riguardano il comparto automobilistico, le nostre conclusioni.

Per quanto ci riguarda, siamo fortemente interessati a seguire attentamente gli sviluppi di questo comparto produttivo, che potrebbe essere interessato da un'ulteriore sorpresa negativa rispetto al problema dell'occupazione, un problema che in questo momento stiamo vivendo in modo decisamente drammatico.

Non aggiungo altro, perchè credo che per poter fare ulteriori valutazioni siano necessari ancora dati e indicazioni da parte dell'industria e orientamenti da parte del mondo sindacale. Nei prossimi giorni e nelle prossime settimane dovremo vederci ancora per giungere a qualche sintesi dal punto di vista politico e dal punto di vista istituzionale.

PERIN. Rivolgo innanzitutto un saluto alla delegazione dei rappresentanti sindacali presenti oggi in Aula. Vorrei rivolgere alcune specifiche domande al signor Boretta.

Il signor Boretta ha detto che dal 1990 è iniziata la profonda crisi che ha coinvolto l'Europa e il mondo intero, che, partita dalle grandi imprese chimiche, ha investito successivamente anche il comparto metalmeccanico. Ricordo che tutte le premesse e le attese che i nostri governanti e i politici avevano manifestato circa una ripresa economica dopo la guerra del Golfo non si sono verificate; anzi, la crisi ha avuto un andamento continuo ed è ancora presente.

Quando il signor Boretta ha detto che l'Italia è passata dal terzo al quinto posto per la produzione di automobili, mi ha fatto venire in mente una domanda: lei intendeva riferirsi alla produzione italiana oppure alla produzione complessiva mondiale? Mi aspettavo da lei e dagli altri rappresentanti, visto che oggi avrete un incontro con i dirigenti della FIAT, la manifestazione di un punto di vista più responsabile. Voi avete gestito (a volte male, altre volte meglio) i rapporti con la FIAT, ma io credo che abbiate gestito essenzialmente male la politica industriale italiana e che in questo senso molte siano le vostre responsabilità; anche se i risultati elettorali di questi giorni hanno premiato il PDS, non bisogna nascondersi dietro falsi trionfalismi, perchè le vostre responsabilità sono indiscutibili e dovete farvene carico.

PIERANI. Cosa c'entra il PDS con i sindacati?

PERIN. Formate insieme un bel gruppo compatto.

Noi siamo stati i primi, con i nostri interventi in Parlamento, ad anticipare determinate situazioni che ora si stanno verificando. Il senatore Agnelli - bisogna pur citarlo - ha rappresentato la politica della FIAT e noi abbiamo votato contro il famoso decreto-legge che prevedeva la collocazione di 1.100 dipendenti della Olivetti, in quanto si trattava di un provvedimento dietro al quale vi era una ben precisa lobby. Voi siete molto attenti quando si parla di migliaia di operai, ma non manifestate la stessa attenzione quando tutti questi operai sono sparsi in due o tre soggetti tra le piccole aziende produttive e commerciali nelle zone del territorio nazionale. Mi aspettavo da voi una critica e una impostazione più chiara sulla variegata situazione di questo settore.

Abbiamo letto sui quotidiani dell'accordo NAFTA stipulato tra Stati Uniti, Canada e Messico e abbiamo letto che per avere la collaborazione tra questi paesi è necessario che una parte pari al 62 per cento per cento della produzione sia prodotta nei loro territori. Invece in Italia non si fa alcun riferimento a questo problema e, invece, la produzione di auto quali la «Punto» e la «Cinquecento» viene trasferita in Polonia, pur essendo auto presentate al Capo dello Stato e di fronte a centinaia di giornalisti, come esempi del rilancio dell'industria italiana.

Come spiegate questo comportamento? Da voi aspettavo una risposta in tal senso.

Il piano riguardante la riorganizzazione del settore automobilistico va visto nella sua complessità e non bastano i dati previsionali forniti.

Dobbiamo pensare all'inserimento dell'automobile nel mercato europeo ed internazionale. In tutta onestà, dovete dirci se i nostri motori, a parità di cilindrata e di consumo, sono concorrenziali rispetto a quelli delle case automobilistiche straniere o se forse non sia il caso di impegnarsi maggiormente. Mi risulta che il costo chilometrico delle nostre automobili sia superiore. Di chi è la colpa?

TURINI. Mi sembra importante la correttezza dei rapporti con i rappresentanti sindacali che ci onorano delle loro riflessioni: noi tentiamo di comprendere meglio quanto sta accadendo. La crisi del settore automobilistico che ha investito l'Europa e l'Italia in modo particolare è, come anche voi avete rilevato, congiunturale, anche se nello scenario della FIAT assume caratteristiche strutturali.

Siamo alla vigilia di un mutamento totale della politica e degli interessi industriali. Il settore dell'automobile è in flessione non solo in Europa, ma in tutto il mondo e si avranno ripercussioni maggiori in Italia rispetto ad altri paesi europei. Il mio pensiero è facilmente spiegabile. Dal punto di vista strutturale questo cambiamento da noi è più sentito, ma forse per la FIAT non è così: sarebbe opportuno capire se la FIAT ha assunto in questi ultimi anni adeguate iniziative di innovazione e se ha fatto tutto quello che doveva fare. Può darsi che ciò sia avvenuto, ma nel complesso le strutture italiane non risultano competitive nei confronti dei mercati europei ed internazionali.

Alla luce di questi elementi, vanno valutate l'attuale crisi nazionale e la conseguente indisponibilità della spesa individuale. Infatti, prima si acquistava subito la seconda automobile o la si cambiava spesso, mentre oggi questo non avviene più. Il trend negativo interessa l'intera Europa ma non si comprende il declassamento dell'Italia dal terzo al quinto posto rispetto agli altri produttori europei: complessivamente, in presenza di una recessione generalizzata, la FIAT doveva almeno mantenere la medesima postazione. Non molti anni fa abbiamo discusso della qualità dei prodotti della Fiat, che risultava tra le più scadenti in Europa.

Da queste osservazioni nasce una domanda specifica che vorrei porre ai rappresentanti sindacali. La FIAT ha assicurato a sufficienza la qualità dei suoi prodotti? Forse questa mancanza ha messo fuori mercato l'azienda, che adesso, con una assordante campagna pubblicitaria sulla nuova vettura «Punto», dichiara di aver rispettato seri criteri qualitativi e quindi di essere in grado di riprendere quota. Ma non basta la pubblicità: fino ad oggi l'effetto qualità è stato disastroso ed ha rappresentato una delle cause più marcate della notevole flessione che ha retrocesso la FIAT dal terzo al quinto posto nella graduatoria dei produttori europei.

BALDINI. Vorrei innanzitutto ringraziare il signor Boretta, che a nome del sindacato ha rapidamente illustrato le prospettive della FIAT sulle singole situazioni di emergenza. Naturalmente, consideriamo positivamente questa riunione che offre l'occasione per riflettere su una situazione che ci preoccupa fortemente. Infatti, la FIAT si trova oggi in grosse difficoltà e siamo consapevoli che, proprio per gli elementi che avete sottolineato, si verificheranno riduzioni della capacità produttiva



e conseguentemente dell'occupazione nel comparto automobilistico. Le riflessioni sulla crisi del settore automobilistico non si limitano alla seduta odierna ma vanno riprese dopo l'incontro che oggi avrete con i dirigenti dell'azienda, che vi sottoporranò il piano di riorganizzazione. Sotto questo profilo, vi ringraziamo per i chiarimenti che oggi ci avete offerto. Non essendo voi i responsabili dell'azienda, non siete in grado di offrire maggiori elementi di valutazione rispetto al quadro complessivo che abbiamo di fronte. Avremmo bisogno di ulteriori vostre valutazioni, ad esempio sulle cause che hanno determinato il calo della produzione. È indubbio che non si possono non valutare, tra le cause della situazione odierna, le difficoltà economiche e finanziarie del mercato internazionale. Questa è una delle cause, ma altre riguardano e possono riguardare l'impostazione della gestione, la qualità degli impianti, dei materiali e dei prodotti in relazione ai prezzi, la competitività sul piano internazionale. Vorremmo capire bene in quale direzione si muove la dirigenza della FIAT.

Nel paese e in atto una polemica tra le forze politiche e quelle imprenditoriali, nonché fra l'industria di Stato e quella privata. Sul piano strettamente politico, riconosciamo che l'industria di Stato non ha dato risultati apprezzabili; l'impresa privata ha sempre colto al volo le occasioni per criticare la classe politica, ma, nello stesso tempo, l'ha sollecitata nell'adozione di misure di sostegno volte a colmare errori di impostazione e di previsione. È troppo semplice scaricare sempre e comunque sulle spalle altrui responsabilità che invece sono di coloro che dirigono i grandi gruppi industriali; non mi riferisco soltanto alla FIAT, ma anche alla Olivetti e al gruppo Ferruzzi.

#### **Presidenza del Vice Presidente PIZZO**

(Segue BALDINI). Il Governo e il Parlamento devono contribuire in modo serio a superare l'attuale momento di recessione, intraprendendo misure di risanamento dell'intero sistema produttivo. Per tali motivi, abbiamo sollecitato questo incontro e speriamo che ad esso ne seguano altri. Sarebbe opportuna una vostra valutazione complessiva sui comportamenti e sulle strategie della dirigenza della FIAT per aiutare il Parlamento a muoversi in modo costruttivo in relazione ai problemi che oggi tutti abbiamo sottolineato.

GIANOTTI. Sono del Gruppo del PDS e da tanti anni non ho più contezza dell'esistenza della cinghia di trasmissione a cui si riferiva il collega Perin poco fa: del resto, quella cinghia era slabbrata già quando esisteva. In ogni caso, ci auguriamo che il sindacato sia sempre più un interlocutore indipendente dalle forze politiche, così come dalle forze imprenditoriali. È evidente d'altra parte che, dopo l'introduzione generale, le nostre domande devono evidenziare alcuni punti specifici in modo da poterli approfondire; altrimenti, rischiamo di aver ascoltato una lunga relazione tendente però a colpire bersagli che a noi non interessano.

In primo luogo, vorrei sapere su quali dati si fondano le previsioni che immaginano un passaggio dell'Italia dal terzo al quinto posto delle produzioni automobilistiche in Europa. Alla base vi sono ragioni di mercato, di capacità ideativa e progettuale della Fiat? Quali sono i motivi che vi fanno ritenere che l'industria automobilistica italiana sia destinata a retrocedere addirittura dietro la Spagna e la Gran Bretagna? Per quanto concerne poi la ridislocazione degli impianti produttivi automobilistici, dobbiamo ricordare che lo stabilimento di Melfi sta iniziando la sua attività, mentre sullo stabilimento polacco della Fiat ho ascoltato pareri - forse non recentissimi - molto positivi dal punto di vista della redditività. Da voi oggi tuttavia ho ascoltato due tesi diverse: alcuni sostengono che, essendo l'assemblaggio delle automobili un'attività che richiede scarsa professionalità, dislocare la produzione in aree in cui sia presente forza lavoro a basso costo è conveniente, mentre altri ritengono che tutto sommato la quantità di lavoro necessario per montare le automobili rispetto al valore complessivo della produzione è piuttosto limitata, per cui lo spostamento degli stabilimenti in aree lontane dai mercati non è redditizio. Vorrei sapere quale tesi tra le due ritenete più fondata o se ve ne sono altre.

La terza domanda è relativa a un problema affrontato da Agnelli già negli anni Settanta. Egli riteneva che in Europa le otto grandi aziende produttrici di automobili esistenti all'epoca si sarebbero ridotte a quattro o cinque alla fine del secolo. Oggi vediamo che alcuni grandi gruppi aumentano le loro capacità produttive. L'ultimo accordo (che però non è ancora definito) è tra la Renault e la svedese Volvo. La Fiat però continua a restare sola, nonostante alcuni tentativi del passato. Voi pensate che ciascuno debba fare la propria parte per spingere la Fiat in direzione di accordi con altre grandi imprese, con il rischio ovviamente che la Fiat stessa si trovi in una situazione di difficoltà, non abbia la *leadership* del nuovo gruppo, oppure pensate che altra sia la strada da seguire, come ad esempio il concentramento di tutte le risorse del gruppo Fiat nel comparto automobilistico migliorandone la capacità competitiva nel settore? Oggi avrete un incontro con i vertici della Fiat. È certo che l'azienda evidenzierà il problema delle eccedenze. Abbiamo ascoltato diverse quantificazioni e naturalmente speriamo che quella ufficiale sarà la più bassa, ma è del tutto evidente che siamo di fronte a una forte crisi che colpisce in particolare i settori impiegatizi. Personalmente, credo che un punto debole della Fiat sia l'eccessiva burocratizzazione. Ma voi come pensate di affrontare la situazione? Non vi chiedo di svelare segreti della trattativa, ma di conoscere la vostra idea in generale. Si avranno effetti disastrosi, inoltre, sulle imprese dell'indotto, sulle aziende fornitrici della Fiat le quali non hanno la forza e la possibilità di accedere agli ammortizzatori sociali a cui ricorrerà invece l'azienda torinese.

ROVEDA. Ho criticato pesantemente la Fiat per l'apertura dello stabilimento di Melfi, che ha comportato il trasferimento in quell'area degli impianti prima operanti nel Nord del paese. L'ho ritenuta un'operazione effettuata a spese dei contribuenti e sulle spalle dei lavoratori. Non ho ricevuto però alcun segnale per quanto concerne l'opinione del sindacato su questa operazione della Fiat.

Sarei perciò curioso di conoscere il vostro punto di vista se non altro per poter eventualmente aggiustare il tiro da parte mia.

**PRESIDENTE.** Il problema fondamentale non riguarda il trasferimento di uno stabilimento della Fiat a Melfi, ma più in generale si tratta di conoscere il vostro punto di vista sulle iniziative dell'azienda nel *Mezzogiorno, compresa la Sicilia, considerando quindi tutte le realtà esistenti nel Sud del paese, anche - ad esempio - in provincia di Palermo.* A prescindere dal significato sociale che questi insediamenti hanno per le zone deboli del paese, quali effetti si sono avuti dal punto di vista economico? Queste ridislocazioni hanno rappresentato un danno o un vantaggio? Personalmente, ritengo che gli investimenti nel Sud abbiano risposto a una precisa esigenza economica.

Per quanto riguarda l'ipotesi di accordi della Fiat con altre aziende europee, qual è l'opinione del sindacato? La tendenza generale porta a ridurre il numero dei grandi gruppi automobilistici in Europa, ma allora, secondo voi, vi è la necessità di questi accordi?

**FORLANI.** Limiterò il mio intervento ad alcuni elementi che mi sembrano particolarmente interessanti ai fini della politica industriale e delle decisioni che dovrà assumere la Commissione industria del Senato. Per comprendere la rilevanza del problema Fiat e delle lacune di piano industriale che ci troviamo a fronteggiare, bisogna considerare alcuni elementi. Per cercare di farmi comprendere meglio, proverò a richiamare le categorie che gli analisti usano nel nostro comparto per individuare i punti di forza e quelli di debolezza del settore automobilistico: mi riferisco alle categorie della qualità, del prezzo, dei servizi e del prodotto per chiarire il posizionamento della FIAT e i problemi che ci troviamo ad affrontare e anche per considerare il contributo del sindacato fino a questo momento. Ho sentito fare valutazioni che mi sembrano gratuite. È vero che oggi si può dire di tutto a proposito del sindacato; di errori ne abbiamo fatti, ma li abbiamo anche pagati (la vicenda del 1980 è esemplare) anche con gli interessi. Forse l'eccesso di reazione è all'origine di alcuni problemi della FIAT, dove si continua a perseguire una linea di gerarchizzazione delle strutture, con una buona dose di antisindacalismo "post Ottanta" che ha portato problemi nella ristrutturazione industriale del gruppo. Con ciò voglio rispondere al senatore Perin per indicargli quali sono i problemi della FIAT, un'azienda in cui la gestione sindacale non è certo egemone.

Tornando ai problemi di sostanza, voglio precisare che dei quattro segmenti individuati dagli analisti, quelli relativi alla qualità, al prezzo e ai servizi, per quanto riguarda la FIAT, stanno vivendo un momento di notevole rilancio, con più alti livelli di innovazione anche organizzativa: tradizionalmente la FIAT è ritenuta ai vertici nell'innovazione di processo e gli impianti FIAT hanno rarissime comparazioni.

Il problema principale e centrale ai fini della strategia industriale e finanziaria riguarda, invece, il prodotto, non relativamente alla qualità, sulla quale i parametri di recupero sul mercato sono giudicati buoni, ma a proposito della composizione delle vendite e della strategia di

innovazione. La FIAT è in grado di porre in essere una strategia di prodotto tale da far recuperare quote di mercato molto interessanti in Europa per risanare la produzione italiana, evitando così di far scendere la *posizione relativa dell'automobile italiana in termini di produzione*, ma non di mercato di vendite. Vi sono tre dati fondamentali da considerare. Sul totale delle vendite di auto FIAT, i due terzi riguardano i segmenti A e B, mentre le altre case europee si attestano tra il 20 e il 30 per cento. Secondo i responsabili, la FIAT è ancora l'industria europea con la più alta quota di mercato nazionale di vendita, nel senso che la *gran parte della produzione è oggi venduta all'interno*, per una quota di circa il 44 per cento, mentre nel resto d'Europa le altre industrie si attestano al di sotto del 30 per cento: credo che solo in Francia una casa automobilistica copra una quota leggermente superiore.

Il mercato italiano assorbe dunque ancora una percentuale elevata nelle vendite delle auto FIAT, relativamente - ripeto - ai segmenti A e B. La FIAT sta producendo sforzi innovativi sulla parte più esposta del mercato dei suoi prodotti, sempre relativamente ai segmenti A e B in quanto da questo versante è fortemente attaccata dagli altri concorrenti. Infatti, in questi segmenti vi è una continua inmissione di nuovi modelli da parte di case automobilistiche che tradizionalmente finora li avevano trascurati.

D'altra parte, la FIAT negli altri segmenti non riesce a generare uno sforzo di pari natura all'interno dei mercati internazionali, non riesce cioè ad attaccare gli altri nei loro mercati e nei segmenti più venduti in altri paesi, mentre una simile operazione consentirebbe alla FIAT ragionevoli vendite in ambito internazionale, tenuto conto che in Europa i segmenti più rilevanti ai fini del successo sono i segmenti C e D. Questo è il problema più importante della strategia FIAT; un problema non legato solo al successo, pur rivestendo molta importanza e pur essendo determinante almeno nel breve periodo per evitare una caduta ulteriore dell'attività produttiva interna. Vi è dunque senz'altro un problema di strategia innovativa del prodotto. Purtroppo, ho l'impressione che, dei famosi diciotto modelli che la FIAT si prepara ad immettere sul mercato, il modello più interessante relativo al segmento C non sarà in produzione prima del 1995. Due anni sono troppi nella situazione attuale e non so se questa strategia industriale sarà ragionevolmente in grado di permettere un recupero. Forse sarebbe necessaria una strategia più aggressiva sull'intera gamma di modelli. Ma è in grado la FIAT di mettere in campo una simile strategia? È in grado la FIAT di procedere ad una riorganizzazione e ad alleanze, procedendo ad una verticalizzazione e ad una ristrutturazione finanziaria in basso? Basterà tutto ciò per ottenere questi risultati? È necessario rispondere a queste domande, perché il resto rappresenta solo un'esercitazione teorica che lascia il tempo che trova. È necessaria una ristrutturazione radicale del gruppo nel settore della ricerca; altrimenti, non si può affermare di riuscire ad ottenere in tre anni questi risultati. È necessaria una gestione di un quadro triennale con la previsione di margini di flessibilità tali da permettere di verificare dove si arriverà a seconda della ripresa del mercato. Se non vi sarà un piano industriale solido, comprensivo di un piano delle alleanze in grado di compensare i punti deboli in maniera definitiva e non solo per tamponare periodi di crisi,

non si otterranno risultati. È necessaria una strategia di lungo periodo, perchè i problemi sono molto seri.

Oggi il problema della politica industriale nel settore dell'automobile ha queste implicazioni.

È stata posta anche la questione del lavoro nel Meridione. È stato citato l'esempio di Melfi e dei nuovi stabilimenti di Cassino, Termoli e Palermo, stabilimenti che funzionano bene e che hanno creato una nuova ricchezza, comparabile a livello internazionale.

Poichè qualsiasi casa automobilistica ha l'esigenza di nuovi investimenti e di nuovi stabilimenti per creare nuovi prodotti, uno dei tanti problemi è anche quello di stabilire il luogo dove far sorgere questi stabilimenti, se in Italia o all'estero. Allora, prima di chiedere al sindacato un parere sulla possibilità di spostare dal Nord al Sud gli stabilimenti, per far fronte a determinate situazioni in zone depresse, e necessario fare chiarezza su tutti gli aspetti prima richiamati e indicare con precisione le regole che si vogliono seguire a proposito dei vari interventi.

Vorrei aggiungere un altro interrogativo. Compiuta questa operazione (che è nazionalistica, nel senso che, dicendo di no, la FIAT avrebbe internazionalizzato ulteriori fasce della sua produzione), è stato dichiarato da molti che si trattava di un passaggio obbligato e necessario. Il nostro comportamento è stato criticato poichè preferivamo privilegiare la creazione di attività produttive in Italia, magari nelle zone più depresse, anzichè all'estero. La FIAT comunque internazionalizza molto poco. Vorrei conoscere la vostra opinione su questo mio quesito.

*DI MAULO.* I miei colleghi hanno già risposto a molte domande dei senatori. Per quanto riguarda, però, la questione delle alleanze internazionali, probabilmente dovremmo valutare meglio le opinioni del vostro collega senatore a vita o comunque dell'azienda FIAT. È un problema di notevole rilevanza che travalica le scelte occupazionali della FIAT e va ad incidere sulle più generali strategie di politica industriale.

Dobbiamo tener presente che in Europa la contrazione dei livelli di mercato sta portando persino i tedeschi - gli ultimi a pervenire all'adozione di questa politica - a scegliere una sorta di protezionismo e di innalzamento delle barriere, oltre che di revisione di un certo processo di internazionalizzazione di cui proprio la Germania e la Spagna sono un significativo esempio. La Volkswagen, infatti, sta rivedendo la sua politica all'estero e in particolare in Spagna. È di oggi la notizia che si effettueranno ulteriori 1.100 tagli tra i lavoratori dello stabilimento Volkswagen in Catalogna: di conseguenza, quella struttura è destinata a scomparire entro il 1994. I dati relativi al quinto posto dell'Italia nelle produzioni automobilistiche europee sono quindi reali per quest'anno, ma chissà cosa accadrà nel 1994, considerando gli sconvolgimenti previsti. È complicato pensare che esista una politica possibile di alleanze internazionali senza danno per alcuno. Laddove esiste un investitore internazionale che ha intenzione di portare le proprie risorse all'interno della FIAT, non si può pensare che tale investitore non pretenda null'altro in cambio.

Le politiche di alleanza internazionale, che si sono sviluppate in questi anni in tutti i settori, compreso quello automobilistico, in genere spingono il più grande a mangiare il più piccolo. Non a caso una contrazione del numero delle aziende produttrici di automobili nel mondo si è già verificata: i grandi produttori europei sono numericamente scesi rispetto a dieci anni fa; ne sopravvivono solo alcuni e meno ancora ne rimarranno in futuro. L'Italia dovrebbe allora mettere in campo una politica industriale che permetta di moltiplicare la presenza dei soggetti sul mercato. L'investitore che interviene in Italia non dovrebbe operare sulla stessa fascia di mercato che interessa il produttore nazionale; altrimenti, non sarebbe una scelta di sviluppo, ma di chiusura delle attività produttive. Una politica di alleanze internazionali sbagliata accelererebbe la probabile morte dell'industria

TURINI. Le vostre risposte hanno accentuato le mie preoccupazioni, soprattutto dal punto di vista occupazionale. Nell'Europa orientale il costo del lavoro è così basso che probabilmente i grandi gruppi investiranno sempre più in quella direzione. Anche in Spagna e in Gran Bretagna il costo del lavoro è inferiore rispetto all'Italia e per questo motivo assistiamo a un aumento della produzione di quei paesi. Ora, se consideriamo anche la questione dell'orario di lavoro, quali prospettive abbiamo davanti secondo il sindacato? Il rappresentante della CISL ha sostenuto che dobbiamo internazionalizzare ancora di più. In effetti, è molto probabile che la produzione costerà meno in altre aree rispetto all'Italia, ma anche il lavoro verrebbe svolto altrove e quindi non mi pare che sia una scelta di difesa dell'occupazione in Italia.

ROVEDA. Ringrazio i rappresentanti sindacali per le loro risposte, ma rimango della mia idea e quindi ritengo che la FIAT di privato abbia solo il nome. Si tratta di un'azienda che ricorre solamente a sussidi statali e pertanto ritengo che debba essere anch'essa «privatizzata».

Sono più tranquillo invece sul disastro occupazionale verificatosi a Chivasso, dal momento che i rappresentanti sindacali non lo hanno affatto drammatizzato.

COFFERATI. Vorrei avanzare una richiesta alla Commissione. Tra pochissimo inizierà il nostro incontro con i dirigenti della FIAT. Dal momento che ascolterete anche l'opinione dell'azienda sulla materia oggetto della vostra indagine conoscitiva, pensiamo sia utile aggiornare il confronto che abbiamo avuto con voi oggi alla fase successiva la serie di incontri che stiamo avviando con la FIAT.

CHERCHI. Mi sembra che la proposta del signor Cofferati debba essere fatta propria dalla Commissione, poichè è ragionevole. Credo necessario aggiornare questa audizione, in modo che le organizzazioni sindacali possano esprimere le loro valutazioni dopo gli incontri avuti con i vertici della FIAT.

ROVEDA. Mi associo anch'io alle valutazioni del collega Cherchi.

**PRESIDENTE.** Ritengo, in effetti, opportuna una nuova audizione delle organizzazioni sindacali successivamente alla fase di incontri tra le parti sociali che si aprirà nella stessa giornata di oggi.

Ringrazio gli intervenuti per le loro risposte e dichiaro per il momento conclusa l'audizione.

*I lavori hanno terminato alle ore 17,30.*

---

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

**DOTT.SSA MARISA NUDDA**

