

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)
—————

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE

2° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 2002
—————

Presidenza del presidente PONTONE

INDICE**Documento conclusivo** (Seguito dell'esame e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 3, 8	
* MACONI (DS)	5	
MUZIO (Verdi-U)	3	

N.B. – L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Documento conclusivo

(Seguito dell'esame e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'esame dello schema di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, sospeso nella seduta di ieri.

Dichiaro aperta la discussione.

MUZIO (*Verdi-U*). Signor Presidente, la proposta di documento conclusivo dell'indagine conoscitiva riassume efficacemente quanto emerso nel corso delle audizioni svolte. Il lavoro effettuato identifica sostanzialmente le caratteristiche della crisi strutturale e finanziaria che la FIAT sta attraversando. Non viene però affrontata in maniera completa la parte propositiva, e cioè l'indicazione delle soluzioni atte a risolvere la crisi in questione.

È necessario che la Commissione esprima una capacità d'intervento nel seguire l'andamento evolutivo della situazione fino alle scadenze, indicate nello stesso documento, previste per il 2004.

Certo di interpretare la volontà di colleghi appartenenti ad altri Gruppi, chiedo ufficialmente al Presidente di procedere a un'ulteriore riflessione, tenuto conto che lo stesso documento indica i tempi necessari affinché si individuino per la FIAT e per i settori ad essa contigui soluzioni idonee entro il 2004, anno nel quale si dovranno compiere scelte precise con la General Motors.

A proposito degli strumenti per affrontare in maniera incisiva la crisi, è necessario chiarire come intende intervenire il Parlamento, cosa può fare e quali indicazioni può dare per fare fronte ai problemi del mercato nazionale e internazionale e soprattutto per sostenere il settore automobilistico, seguendo gli indicatori che via via si presenteranno.

Il documento esamina compiutamente alcuni dati specifici del settore e pone il problema del ruolo del gruppo FIAT a fronte del grave indebitamento finanziario. Peraltro, non si possono sottovalutare gli aspetti finanziari della crisi che ha colpito il gruppo, anche in riferimento alle implicazioni derivanti dall'operazione Italenergia.

Nell'ambito del documento si potrebbe in qualche modo accennare al ruolo dell'azienda nel settore energetico. Si continua ad affermare l'importanza della presenza dei marchi italiani sul mercato automobilistico ma, in realtà, non si dice nulla sulla necessità che il gruppo FIAT esca dal settore

energetico per consolidare, attraverso la concentrazione delle risorse, la sua presenza nel settore dell'automobile. Questo è il punto di fondo. È vero che sui mercati nazionale e soprattutto internazionale si paventano problemi a seguito della posizione assunta dalla Francia in materia energetica; ciò tuttavia non toglie che la proprietà dimostri la propria disponibilità ad orientare gli investimenti a favore del settore automobilistico. La Commissione può sottolineare questa necessità nell'ambito del documento più di quanto abbia sinora fatto.

È necessario un impegno specifico giacché dal punto di vista propositivo non sono sufficienti le proposte governative di rinnovamento del parco macchine e di ecoincentivi di carattere fiscale. Questa è la situazione. In caso contrario, quando si dovrà giungere ad un accordo con la General Motors, a partire dal 2004, si rischierà di trovarsi in presenza di un completo disimpegno.

In tal senso andrebbe aperta un'attenta riflessione sul ruolo svolto dal sistema bancario che – come si sottolinea giustamente nel documento – non ha dato buona prova di sé, in quanto ha garantito un'importante azienda privata operante in un settore principale del nostro Paese senza seguirla nel processo di ristrutturazione in atto, anzi impedendo che si formulassero politiche di più ampio respiro in vista di nuove prospettive. Peraltro, il sistema bancario potrebbe in futuro divenire impropriamente titolare delle politiche industriali di settore.

Nell'interesse complessivo della politica economica del Paese, sarebbe dunque necessaria una riflessione sul ruolo delle banche che portasse ad un intervento del Parlamento e del Governo non tanto sul sistema bancario, quanto sulle politiche che quest'ultimo è in grado di seguire per sostenere il gruppo FIAT. Si corre il rischio che la FIAT abbandoni il settore dell'auto e nel 2004, a causa di una situazione debitoria insostenibile, lasci in mano alle banche le politiche industriali di settore. Non credo sia questa la strada da percorrere.

Ai fini del rilancio sia commerciale che produttivo del settore è necessario incrementare gli investimenti per la ricerca e lo sviluppo tecnologico, rendendo più incisivo il capitolo relativo all'indotto. Questi argomenti potrebbero essere oggetto di una maggiore sottolineatura nell'ambito del documento che è carente quanto ad indicazioni.

Come rilevava il rappresentante delle piccole e medie aziende dell'indotto, il 60 per cento del fatturato delle imprese interessate trae origine da commesse FIAT. Sul piano occupazionale gli effetti che potranno prodursi non saranno evidentemente risolvibili solo attraverso l'utilizzo degli ammortizzatori sociali. Peraltro, non si tratta solo delle 3.000 persone coinvolte nell'immediato, ma da oggi al 2004 di circa 11.000 persone, ivi incluse le diverse migliaia di lavoratori delle aziende dell'indotto. Nel caso specifico, non sono imprese composte soltanto da tre dipendenti, come avviene nel settore del terziario, ma aziende che durante la crisi degli anni '80 sono state rilanciate dalla FIAT dal punto di vista della ricerca, dell'informazione e dello sviluppo tecnologico. Non affrontare seriamente la situazione vuol dire far saltare un sistema non solo economico, ma an-

che di tenuta delle città dove sono presenti le imprese operanti in questo settore. Le banche non devono limitarsi a sostenere soltanto la FIAT, ma anche le piccole e medie imprese dell'indotto.

Bisogna difendere la piccola azienda e per farlo è necessario un sostegno finanziario di sistema. Da questo punto di vista è inutile richiamare le politiche economiche degli Stati Uniti perché in altre parti del mondo il rischio d'impresa si sviluppa in termini diversi; deve essere compiuto uno sforzo in tal senso. Tra l'altro, trattandosi di un aspetto più volte richiamato nel corso delle audizioni, dobbiamo in qualche modo tenerne conto. Da questo punto di vista non sono sufficienti gli interventi ordinari, ma è indispensabile una strategia complessiva in cui inserire il rilancio dell'azienda.

Nel documento sono indicati alcuni interventi positivi da porre in essere nel settore della formazione e della riqualificazione professionale dei lavoratori. Per realizzare questi ed altri interventi dovranno essere previste risorse finanziarie adeguate. Poiché non si tratta solo di politica del lavoro, la nostra Commissione è inevitabilmente coinvolta. Bisogna essere consapevoli che anche in questo caso non sono sufficienti gli interventi ordinari, ma è necessario perseguire una strategia complessiva che consenta il rilancio dell'azienda nel suo complesso.

La ricerca e lo sviluppo tecnologico, a Torino come in altre parti, devono essere affrontati in un'ottica di sistema che tenga conto non della sola azienda FIAT, ma del gruppo, ivi incluse le piccole e medie imprese dell'indotto. In sostanza, bisogna capire cosa intende la FIAT quando parla di assunzione di 200 ingegneri o di personale appartenente ai livelli professionali più bassi, di ricerca di nuove professionalità e di conversione di quelle esistenti. In sintesi, è necessaria una strategia di sistema che sia compatibile con le esigenze esistenti.

Tutto questo per impedire che dell'auto in Italia non si parli più. Il rischio infatti è veramente questo, e credo che il periodo feriale che abbiamo davanti non ci esime dal dare in qualche modo risposta anche ai soggetti che le due Commissioni hanno audito nelle scorse settimane. Credo che da parte nostra si debba prestare attenzione alla questione, appunto con delle verifiche sull'andamento della situazione, facendo cioè un punto annualmente della situazione con l'audizione di alcuni dei soggetti, cioè i terminali più importanti. Ritengo che questo potrebbe essere un elemento su cui convogliare l'interesse del Parlamento per seguire da vicino la questione.

MACONI (*DS-U*). Vorrei innanzitutto esprimere un apprezzamento per il lavoro fatto e per il risultato raggiunto con questo documento. Mi pare che rappresenti una sintesi apprezzabile sulla situazione del mercato dell'auto nel nostro Paese, in particolare sulla situazione della FIAT. Si tratta di un'indagine approfondita che ci consegna strumenti di analisi e di conoscenza importanti, che possono offrire al Parlamento ed al Governo elementi per cercare di risolvere, o di contribuire a risolvere, una situazione estremamente complicata e difficile. Mi pare vengano evidenziati

i caratteri fondamentali della crisi del settore dell'auto, che in Italia assume degli aspetti particolarmente accentuati a partire dal 2001-2002.

Mi pare che correttamente, al di là della situazione complessiva, il documento metta in evidenza la particolarità del gruppo FIAT e chiarisca con precisione il fatto che non ci troviamo di fronte ad una crisi che nasce all'improvviso ed è determinata solo dalla congiuntura e dall'andamento ciclico del mercato, che sicuramente influisce, ma che sia invece una crisi che nasce da lontano, da scelte strategiche sbagliate da parte del gruppo dirigente per quanto riguarda la ricerca di alleanze e la collocazione sui mercati internazionali. D'altra parte, lo stesso gruppo dirigente della FIAT ha ammesso che le debolezze strutturali dell'azienda sono determinate da difetti strategici per quanto riguarda la ricerca, la qualità, l'innovazione dei prodotti e la politica commerciale e di *marketing* dell'azienda.

Questi fattori indubbiamente collocano il marchio FIAT, all'interno di un mercato automobilistico in sempre più forte evoluzione e competizione, in una posizione di debolezza. C'è stata già una selezione dei produttori indipendenti, che in 20 anni sono calati di circa 50 unità, è in corso un'altra selezione ed è chiaro che in queste condizioni la FIAT non è nelle migliori condizioni per affrontare la competizione e la stessa sfida della sopravvivenza come primario produttore automobilistico a livello europeo.

Occorre prendere atto che da alcuni anni c'è stato uno sforzo per cercare di invertire la rotta, è stato affrontato il problema della qualità, quello della razionalizzazione del sistema della rete commerciale. Lo stesso accordo con la General Motors, con tutte le ambiguità che il collega Muzio e la stessa relazione mettono in evidenza, può rappresentare un punto positivo per recuperare il ritardo strategico della FIAT, che in passato, anziché puntare ad accordi internazionali con altre case automobilistiche e quindi competere con i principali produttori su un segmento di mercato tecnologicamente avanzato ed innovativo, ha preferito seguire una strada più tradizionale, non stringendo accordi e puntando a penetrare in mercati più tradizionali come quello dell'America Latina e della Cina, puntando quindi su una produzione di massa, di scarsa qualità e di poca innovazione, piuttosto che affrontare invece un segmento di mercato più elevato e quotato.

Come dicevo, l'accordo con la General Motors può rappresentare una svolta in questa direzione, e il documento credo lo sottolinei correttamente; così come correttamente sottolinea altri due aspetti. L'ingresso della FIAT in Italenergia, con l'ingente quantità di risorse che richiede l'ingresso nel mercato energetico e pone un interrogativo che il gruppo FIAT deve sicuramente risolvere in fretta, esplicitando in quale direzione intende proseguire; occorre cioè capire se le risorse necessarie vanno indirizzate alla diversificazione del gruppo, e quindi si punta sul settore dell'energia e dei servizi come settori strategici del futuro, oppure se il settore dell'auto rimane ancora il settore di elezione da parte del gruppo. Questa è una questione che va chiarita. Personalmente ritengo che la produzione dell'auto (e quando dico produzione intendo dire permanenza del settore automobilistico in tutte le sue fasi) è essenziale che rimanga in Ita-

lia. Rappresenta l'unico settore manifatturiero di produzione importante che rimane nel nostro Paese ed è stato un settore che ha rappresentato in questi anni, pur con tutte le difficoltà, un fattore di sviluppo, che ha permesso di fare ricerca, di diffondere anche nel sistema delle piccole e medie imprese un ciclo virtuoso di innovazione e di sviluppo. Se ci trovassimo di fronte al rischio di una divisione del lavoro, con la permanenza in Italia delle parti meno qualificate legate al ciclo della produzione dell'auto ed il trasferimento in altri Paesi invece delle parti più qualificate, indubbiamente questo sarebbe un altro colpo al sistema industriale del nostro Paese, che credo noi dovremmo fare di tutto per cercare di evitare.

In questo senso, nel documento si dice che certo l'evoluzione della proprietà e i passaggi di pacchetti azionari non li potremo determinare noi. Però potremmo forse dire una cosa molto precisa ed affermarlo con più forza nel documento; a prescindere da quale sarà l'assetto societario e da come si svilupperanno gli accordi tra la General Motors e la FIAT a partire dal 2004, noi dobbiamo chiedere con forza due cose: in primo luogo che, se il pacchetto azionario rimane in mano della FIAT, questa ci deve dire qual è il suo progetto industriale, come intende affrontare la ristrutturazione e riorganizzazione della sua presenza nel settore automobilistico e quali rapporti intende costruire tra il settore automobilistico ed altri settori che si stanno sviluppando. Nel caso in cui ci fosse invece nel 2004 l'esercizio dell'opzione a favore della General Motors, credo che il Parlamento ed il Governo dovrebbero fin da ora esercitare un forte controllo ed una forte pressione perché questi accordi prevedano – come dicevo prima – la permanenza in Italia dell'intero ciclo della produzione dell'automobile. Non vorrei che avvenisse quello che è avvenuto in altri settori, nei quali si sono mantenute nel Paese le parti meno qualificate e invece tutto l'aspetto della ricerca, dell'innovazione e dello sviluppo hanno preso altre destinazioni, con l'impovertimento del nostro sistema industriale. Questo è un punto che solleverei con maggiore forza ed energia.

Per quanto riguarda gli aspetti propositivi, condivido il giudizio generale sul fatto che, trattandosi di un gruppo industriale, la politica e il Parlamento hanno un ruolo relativo in quanto la parte fondamentale nel determinare l'evoluzione della politica industriale spetta al gruppo privato. Concordo in ogni caso sull'individuazione di due terreni prioritari sui quali il Parlamento può indirizzare la propria azione. Il primo concerne la politica degli incentivi per lo svecchiamento del parco auto attualmente circolante e per le auto ecologiche; il secondo riguarda invece il ruolo del sistema bancario, che deve essere indirizzato a sostenere lo sviluppo della politica industriale.

Condivido l'osservazione del collega Muzio di non limitare tale azione politica alla sola FIAT, ma di estenderla anche alle imprese che fanno parte dell'indotto. Manca però, e va evidenziato con maggior forza, un riferimento esplicito alla politica di sostegno alla ricerca e all'innovazione tecnologica. Anche se questo punto è citato in un titolo del documento, sarebbe opportuno dare maggiore rilievo a questa parte, con indi-

cazioni precise circa l'ambito nel quale il Parlamento intende intervenire per sostenere concretamente questo segmento del settore automobilistico.

Mancano indicazioni precise sulla politica del personale e in particolare, in questa fase contingente di emergenza, sulla gestione degli esuberi che la FIAT ha già annunciato e che nel corso dei prossimi anni avranno importanti ricadute perché coinvolgeranno parti importanti dell'indotto e della componentistica. Come il documento correttamente rileva, non siamo di fronte ad una crisi congiunturale, bensì ad una fase di riorganizzazione profonda. Ovviamente non possiamo sostituire le parti sociali, né dobbiamo intrometterci nella contrattazione sindacale.

A questo proposito il Parlamento deve indicare che in questa fase di passaggio non si può ripercorrere lo schema tradizionale. Mi sembra infatti insufficiente per la parte concernente la gestione degli esuberi l'utilizzo degli ammortizzatori tradizionali, l'espulsione pura e semplice di una quantità consistente di lavoratori. In questo caso, si rischierebbe di aggravare la crisi, espellendo parti qualificate dal mondo del lavoro.

Senza sostituirsi alle parti sociali, il Parlamento dovrebbe sottolineare la necessità di affrontare la crisi di carattere occupazionale con strumenti innovativi, e non solo tradizionali, che mettano al centro le politiche della formazione e della gestione innovativa degli orari. La crisi questa volta non può essere risolta ricorrendo solo allo strumento degli ammortizzatori sociali. Il Parlamento deve indicare la necessità di ricorrere a strumenti innovativi utili ad evitare la dispersione di parti importanti della forza lavoro che, rappresentando una risorsa tecnica e di competenza, possono contribuire ad affrontare nel modo migliore i problemi strutturali dell'azienda.

PRESIDENTE. Rinvio il seguito dell'esame del documento in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,10.