

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

COMMISSIONI 10^a e 11^a RIUNITE

10^a (Industria, commercio, turismo)

11^a (Lavoro, previdenza sociale)

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SULLA SITUAZIONE DELLA FIAT

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 GENNAIO 2003

Presidenza del presidente della 10^a Commissione permanente
PONTONE

I N D I C E

Comunicazioni del Governo sulla situazione della FIAT

* PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 13 e <i>passim</i>
CHIUSOLI (<i>DS-U</i>)	13, 15
DATO (<i>Mar-DL-U</i>)	13
* DI SIENA (<i>DS-U</i>)	12, 13
* MACONI (<i>DS-U</i>)	13, 14, 16
MALABARBA (<i>Misto-RC</i>)	9, 10, 14
* MARZANO, ministro delle attività produttive	3, 10, 13 e <i>passim</i>
MUZIO (<i>Verdi-U</i>)	13
RIPAMONTI (<i>Verdi-U</i>)	13, 15, 16
TOFANI (<i>AN</i>)	11
TOIA (<i>Mar-DL-U</i>)	13, 16

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 Democraticiana e di Centro: UDC: CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; 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.

Interviene il ministro delle attività produttive Marzano.

I lavori hanno inizio alle ore 15,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del Governo sulla situazione della FIAT

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni del Governo sulla situazione della FIAT.

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

Ringrazio il Ministro delle attività produttive, onorevole Marzano, anche a nome del presidente dell'11^a Commissione permanente Zanoletti, per avere accolto l'invito a partecipare ai nostri lavori proprio in questo giorno particolare in cui al Senato si commemora il defunto e carissimo collega Agnelli, che è stato il cuore e il motore della FIAT e che con il suo ingegno e lavoro ha dato prestigio all'Italia. Prova ne sia il fatto che nei giorni scorsi migliaia di persone, che lo avevano nel cuore oltre che nella mente, gli hanno reso omaggio.

Oggi parliamo della FIAT, per la quale il ministro Marzano ha già dato assicurazioni che non scomparirà. Io condivido in pieno le sue parole.

La prego, onorevole Ministro, di volere illustrare l'attuale situazione della FIAT.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Onorevoli senatori, desidero innanzi tutto unirmi alle parole di commemorazione e ai sentimenti di tristezza espressi per la scomparsa del senatore avvocato Giovanni Agnelli, presidente onorario della società FIAT, all'analisi della cui situazione è dedicata l'odierna audizione.

Vorrei richiamare in estrema sintesi la vicenda del piano di rilancio industriale della FIAT Auto, l'attenzione posta dal Parlamento, la positiva azione svolta dal Governo e le ripetute comunicazioni nel merito da me fornite al Senato, da ultimo il 6 novembre, il 6 e il 10 dicembre 2002, oltre ovviamente all'occasione odierna. La X Commissione attività produttive della Camera, in data 30 maggio 2002, e la 10^a Commissione industria del Senato, il successivo 5 giugno, deliberarono con grande tempestività e opportunità un'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile. Le audizioni si svolsero nei mesi di giugno e luglio. Appare oggi molto

significativo il titolo dato ad alcuni principali capitoli e paragrafi del documento conclusivo approvato dalla 10^a Commissione del Senato a fine luglio: «5. FIAT, una crisi che viene da lontano», «5.1. Criticità e strategia di rafforzamento finanziario», «5.2. Piano industriale e accordi produttivi», «6. Le politiche di sostegno del mercato automobilistico», «7. Il futuro dell'industria automobilistica in Italia tra politica e mercato», «7.2. Trasformazioni del gruppo FIAT e sviluppo dell'industria automobilistica italiana».

Si tratta in sostanza di tre cardini: il nodo industriale, il nodo finanziario, il rapporto tra politiche e mercato. Su quest'ultimo punto, cioè sul rapporto tra politiche e mercati, non va dimenticato che la società capogruppo è una S.p.a. a capitale privato, quotata in Borsa, con un'elevata partecipazione di piccoli risparmiatori e che la linea di questo Governo è di contemperare il mantenimento del rispetto dei mercati con la tutela degli interessi pubblici più generali, rappresentati da decine di migliaia di lavoratori, creditori, automobilisti, nonché dalla salvaguardia dell'ecosistema e del patrimonio tecnologico dell'auto nel nostro Paese.

Cominciamo dal nodo industriale e dal rapporto tra politiche e mercato. Nel mese di ottobre 2002 la FIAT comunicò al Governo e alle parti sociali un piano di ristrutturazione della sua industria dell'auto, reso pressante dalla caduta verticale delle vendite, dalla riduzione della quota di mercato al di sotto del 30 per cento in Italia e al di sotto del 5 per cento in Europa, dalla riduzione del grado di utilizzo della capacità produttiva installata al di sotto del punto di pareggio strutturale, dallo sbilancio dei costi rispetto ai ricavi, dalle conseguenti perdite della gestione economica, dall'innalzamento dei debiti finanziari, dalla loro elevata onerosità, dall'erosione del capitale di rischio, dalla necessità non rinviabile di immettere nuovi mezzi freschi.

Quel piano di ristrutturazione puntava al lancio nel quadriennio 2003-2006 di vari prodotti, costituiti di volta in volta: da piattaforme nuove, da nuovi modelli su piattaforme preesistenti, da cosiddetti *facelift*, e ciò per i segmenti più graditi al mercato e per tutti i tre marchi del gruppo, FIAT, Alfa Romeo, Lancia.

Il piano prevedeva investimenti in ricerca e sviluppo e in impianti produttivi pari a 2.600 milioni di euro all'anno, ma anche investimenti per una riorganizzazione commerciale mirata al rafforzamento delle reti distributive pari a 150 milioni di euro l'anno nel triennio 2002-2005. Inoltre, un potenziamento delle vendite dirette alle flotte e l'assunzione di 200 venditori specializzati, una focalizzazione sul *marketing* e l'assunzione di alcune decine di specialisti, la revisione dei processi di vendita dei concessionari e dell'assistenza tecnica.

Per centrare l'obiettivo di un aumento del grado di utilizzo della capacità produttiva, quel piano prevedeva però anche la chiusura di alcuni impianti e la riduzione dell'organico aziendale attivo, a livello mondiale, dalle circa 55 mila unità al 30 giugno 2002 a circa 50.500 al 1° luglio 2003, al netto degli esodi naturali.

In data 31 ottobre l'azienda attivò le procedure di richiesta dello stato di crisi con la collocazione in cassa integrazione dal 2 dicembre di 5.551 lavoratori di FIAT Auto, Comau, e Magneti Marelli e di ulteriori 2.057 lavoratori di FIAT Auto e Comau a partire dal 30 giugno 2003, nonché le procedure di mobilità per 396 lavoratori di società controllate operanti nell'indotto.

Nel corso del mese di novembre si tennero incontri con il Governo e le organizzazioni sindacali presso la Presidenza del Consiglio.

Il Governo ritenne anche opportuno, in considerazione della complessità e della delicatezza delle questioni nonché dell'impatto occupazionale, di richiedere la consulenza di esperti terzi, di riconosciuta competenza internazionale nello specifico settore dell'auto, al duplice scopo di valutare l'idoneità del piano in funzione del dichiarato obiettivo di recuperare competitività industriale e di mercato, e di analizzare eventuali miglioramenti del piano che fossero idonei a ridurre le conseguenze negative sull'occupazione, a partire dallo stabilimento meridionale di Termini Imerese. Più precisamente, il mio Ministero si avvale dell'opera della società Roland Berger, che non a caso era stata prescelta dalle due Commissioni di Camera e Senato per essere ascoltata nelle audizioni.

La Presidenza del Consiglio ritenne anche opportuno, nell'ultima decade di novembre, che il confronto tra Governo, azienda e sindacato si svolgesse presso il Ministero delle attività produttive affinché fossero esplorati nella sede istituzionalmente competente tutti i risvolti industriali e i margini di miglioramento del piano. Così avvenne.

Poiché, tuttavia, le organizzazioni sindacali nella loro autonoma valutazione ritennero di non poter andare oltre il confronto, ritennero cioè che non vi fossero i presupposti per aprire una vera trattativa, e poiché allo stesso tempo esse avevano indicato gli obiettivi minimi irrinunciabili, al Governo non restò che interpretare le ragioni del sindacato e spuntare esso i miglioramenti massimi realisticamente ottenibili e compatibili con il conseguimento degli obiettivi di risanamento economico e di rilancio sul mercato.

Il consulente del Governo ritenne che lo sforzo impostato dalla Fiat nel suo piano fosse apprezzabile, se confrontato con quello della concorrenza. Il consulente ritenne poi che l'investimento in Ricerca e Sviluppo fosse significativo, potendo far leva non solo sulla struttura interna, ma anche su *partner* esterni già fortemente impegnati e coinvolti (GM, Giugiaro, Bertone, Pininfarina). Concluse che i numeri del piano poggiavano su azioni realistiche, ma che gli interventi programmati avrebbero dovuto essere tutti realizzati nei tempi previsti e con successo: in altri termini, il piano era serio, ma rigido, con pochi margini di elasticità. D'altra parte – diceva ancora il consulente – la situazione di partenza e il peso delle opportunità non colte nel passato non permettevano realisticamente di fare di più.

Il 5 dicembre, a Palazzo Chigi, perdurando l'indisponibilità del sindacato a sottoscrivere un'intesa, furono il Governo e l'azienda a firmare un «Accordo di programma», nel quale il Governo si impegnava: a corrispon-

dere il trattamento di cassa integrazione, ad emanare un provvedimento legislativo per alcune posizioni di mobilità lunga, a mantenere il contesto normativo per l'accesso al trattamento pensionistico per le unità in mobilità ordinaria, a finanziare le iniziative di formazione, a prorogare il provvedimento legislativo sugli incentivi al rinnovamento del parco vetture circolante, a finanziare la ricerca e l'innovazione, in particolare per la sostenibilità energetica e ambientale e per la sicurezza attiva e passiva, a favorire la collaborazione imprese-Università, a verificare la puntuale attuazione del piano presso il Ministero delle attività produttive a partire dal prossimo mese di febbraio.

Da parte sua l'azienda si impegnò ad apportare al piano tutta una serie di miglioramenti, dei quali personalmente diedi tempestiva informativa al Senato nella seduta del giorno dopo la firma dell'Accordo di programma, cioè il 6 dicembre 2002. Informai, infatti, che lo stabilimento di Termini Imerese non sarebbe stato più chiuso, che per quello di Cassino il rientro dei lavoratori in produzione sarebbe stato anticipato, che con le organizzazioni sindacali sarebbe stata esaminata la possibilità di far ricorso alla rotazione nella cassa integrazione, che per Mirafiori a metà del 2003 si sarebbe fatta una verifica della possibilità di far rientrare i lavoratori sospesi, che per Arese si sarebbe definita l'allocazione di un presidio di progettazione e sperimentazione di nuove tecnologie.

Secondo quanto stabilito dall'Accordo di programma, dunque, resta al mio Ministero l'onere di iniziare già nel prossimo mese di febbraio l'attività di verifica della puntuale esecuzione del piano industriale.

Ricordo inoltre che, tra gli interventi operati dal Governo in favore del settore, c'è quello previsto dal comma 9 dell'articolo 41 della legge finanziaria 2003 per le imprese industriali che svolgono attività produttive di fornitura e subfornitura di componenti di supporto e servizio per le imprese automobilistiche e quello previsto dal decreto-legge 13 gennaio 2003, n. 2, recante «Differimento di misure agevolative in materia di tasse automobilistiche».

Passiamo ora al nodo finanziario.

Il gruppo Fiat Auto è controllato dalla società capogruppo Fiat Auto Holdings B.V., con sede ad Amsterdam, costituita nell'anno 2000, a sua volta controllata per l'80 per cento dalla Fiat Auto Partecipazioni S.p.a. e per il 20 per cento dalla GM Investments UK Ltd. del gruppo General Motors.

Il risultato netto consolidato del gruppo Fiat Auto è stato finora sempre negativo, pari a meno 599 milioni di euro nel 2000, meno 1.442 nel 2001. La previsione è che il consuntivo del 2002 possa registrare una perdita superiore. Il capitale netto al 31 dicembre 2001 era pari a 2.187 milioni di euro. Il confronto tra queste cifre è ovviamente molto significativo.

È, quindi, di tutta evidenza che il ritmo di perdita economica del gruppo Fiat Auto nel corso del 2002 assumerà la proporzione del capitale di rischio. Infatti, la GM ha provveduto a svalutare la sua partecipazione azionaria.

Sempre al 31 dicembre 2001 i debiti finanziari del gruppo Fiat Auto ammontavano a 17.341 milioni di euro.

Questi sono i termini del problema economico-finanziario.

Voglio dire che il problema principale e più urgente non era, e continua a non essere, quello di reperire risorse finanziarie aggiuntive per accelerare l'esecuzione del piano, in quanto – come ci ha riferito il consulente finanziario che prima ho menzionato – non si può realisticamente fare di più sotto il profilo industriale. Il vero e più urgente problema è invece quello, da un lato, di ridurre la perdita della gestione economica e quindi l'emorragia di capitale e, dall'altro, di definire una validità del piano industriale tale da meritare nuovi capitali nel periodo transitorio – non meno di tre anni – necessario all'attuazione del piano stesso e quindi del risanamento economico del gruppo.

L'analisi si deve perciò spostare sull'azionista italiano di controllo, la Fiat S.p.a.. Poiché questa è quotata in Borsa, sono disponibili i dati forniti dalle relazioni trimestrali, l'ultima delle quali è ovviamente quella al 30 settembre 2002. Ebbene, la perdita consolidata di gruppo degli azionisti di questa società, maturata nei primi 9 mesi del 2002, è ammontata a 976 milioni di euro. Gli stessi azionisti avevano versato un aumento di capitale nel corso del mese di gennaio 2002 pari a 1.000 milioni di euro. Ciò significa che il loro sacrificio è stato assorbito in 9 mesi. Il capitale netto consolidato degli azionisti del gruppo era, alla stessa data del 30 settembre 2002, pari a 10.753 milioni di euro e i debiti finanziari erano pari a 32.087 milioni di euro. Gli oneri finanziari generati dall'indebitamento avevano gravato il conto economico nel 2001 per ben 5.493 milioni di euro. Ciò fa ben comprendere perché il piano fosse urgente e improcrastinabile, perché fosse altresì urgente ridurre l'indebitamento finanziario, perché occorra un' incisiva manovra di taglio dell'indebitamento stesso.

Non è questa la sede per addentrarci in altri conti, ma è bene ricordare che la FIAT ha intrapreso un coraggioso programma di dismissioni di partecipazioni e altri cespiti, concretizzatosi tra l'altro nella cessione di una quota di minoranza della Ferrari, della partecipazione di controllo nella FIDIS, società questa che svolge attività di servizi finanziari della FIAT Auto. La settimana scorsa è stata anche ceduta la quota di controllo della FIAT Engineering alla società Torno.

È bene anche ricordare che Banca di Roma, Intesa-BCI e San Paolo-IMI nel mese di giugno 2002 hanno sottoscritto un accordo con FIAT (cui si sono poi unite Monte dei Paschi di Siena e UniCredito Italiano) per garantire per un triennio un eventuale aumento di capitale fino a 3 miliardi di euro.

Tutte le ragioni finora illustrate hanno spinto alcuni importanti investitori italiani a manifestare spontaneamente – e dunque non su richiesta – agli azionisti di controllo del gruppo FIAT il proprio interesse a partecipare alla ricapitalizzazione del gruppo stesso. In particolare, Roberto Colaninno ha presentato all'azienda un piano in proposito e risulta al Governo e a me personalmente che questo piano dovrà essere esaminato e valutato dal Consiglio di amministrazione della FIAT. Colaninno parte

dall'esigenza di realizzare un programma di rilancio industriale dell'auto e si pone l'obiettivo di mantenere la presenza di quest'industria in Italia.

Prospetta l'investimento di capitale di rischio per 2,5 miliardi di euro che potrebbe essere investito alternativamente in FIAT S.p.a. o in FIAT Auto S.p.a.. Nella prima alternativa, tra le condizioni poste da Colaninno, c'è quella di assumere lui stesso la responsabilità di gestione con la carica di amministratore delegato. Questa prima alternativa rende necessaria anche un'altra condizione, cioè un patto parasociale tra la cordata Colaninno e la famiglia Agnelli nonché un accordo con le banche.

Nella seconda alternativa, cioè l'ingresso azionario della cordata Colaninno nella FIAT Auto ovvero in una nuova società da costituire appositamente, la compagine azionaria sarebbe formata dalla cordata Colaninno con i 2,5 miliardi, dalla GM con una quota da trattare, ma anche dalla FIAT S.p.a. attraverso il conferimento degli *asset* aziendali di FIAT Auto e dalla partecipazione di controllo nell'IVECO.

Questa seconda alternativa presuppone la previa scissione di FIAT Auto dal gruppo FIAT. In ogni caso, resterebbe la condizione che Colaninno dovrebbe assumere la responsabilità di gestione di una *holding* che controlli il settore auto, con la carica di amministratore delegato.

Su tutte queste condizioni, dovrà naturalmente valutare nel merito il consiglio di amministrazione FIAT, così come si deve ritenere necessario in caso di ulteriori ipotesi di manifestazioni di interesse da parte di terzi.

Gli organi di informazione hanno infatti dato notizia che altri investitori avrebbero manifestato – anche in questo caso spontaneamente – un analogo interesse. Peraltro, FIAT ha allo studio, varie iniziative di ricapitalizzazione dei *business* strategici del gruppo, a cominciare da FIAT Auto. In ogni caso FIAT ha preso in esame l'ipotesi, che essa chiama «di scissione, esclusivamente nell'ottica di far affluire ai *business* risorse finanziarie aggiuntive perché possano ampliare i loro programmi».

Infine, il 24 gennaio scorso, poche ore dopo la scomparsa del senatore avvocato Giovanni Agnelli, l'assemblea dei Soci accomandatari della «Giovanni Agnelli e C., Società in accomandita per azioni», oltre a nominare presidente dell'accomandita il dottor Umberto Agnelli e a chiedergli di accettare responsabilità al vertice di FIAT S.p.a., ha anche deliberato di proporre a una prossima assemblea un aumento di capitale dell'accomandita per 250 milioni di euro. Si tratta, per ora, di un orientamento e non di una delibera formale di ricapitalizzazione. Inoltre, è bene ripeterlo, si tratta dell'accomandita di famiglia e non delle società finanziarie IFI e IFIL che detengono direttamente la partecipazione in FIAT S.p.a., né tantomeno ovviamente di FIAT S.p.a..

Ho trattato il nodo finanziario dopo quello industriale e ho trattato quest'ultimo assieme al rapporto tra le politiche e il mercato. Non ho trattato anche il nodo finanziario unitamente al rapporto tra politiche e mercato perché è di tutta evidenza che se da un lato il Governo ha strumenti di intervento per orientare lo sviluppo industriale e il sostegno occupazionale, dall'altro non può e non deve interferire in scelte azionarie di società quotate in Borsa.

Ciò non significa che il Governo non segua quotidianamente e con viva attenzione – come spero si evinca anche da questa relazione – l'evolversi della situazione, che non ascolti le ragioni di una parte e dell'altra.

Ricordo che su questo tema al Senato sono già intervenuto cinque volte e lo voglio precisare perché questa mattina mi è capitato di leggere su un quotidiano che quella odierna sarebbe stata la prima volta in cui sarei venuto in Senato per riferire sulla questione FIAT.

Il Governo è ben consapevole che le alternative finanziarie e azionarie possono non essere intercambiabili ai fini del successivo sviluppo dell'industria dell'auto nel nostro Paese, ma certo finché ci sono manifestazioni d'interesse da parte di investitori privati a entrare in FIAT o in FIAT Auto, ciò significa che speranze di rilancio industriale ne abbiamo nel nostro Paese e che attualmente non si presentano le condizioni di necessità di un intervento diretto azionario dello Stato, che sarebbe giustificato solo nella malaugurata ipotesi di assenza di seri investitori privati italiani.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per il suo intervento.

MALABARBA (*Misto-RC*). Sarò piuttosto sintetico per lasciare spazio anche ad altri colleghi.

Credo emerga abbastanza chiaramente una concezione diversa circa il ruolo delle istituzioni e del Governo in una crisi aziendale. Mi pare che il suo comportamento sia quello di registrare quanto sta avvenendo, perché la società è quotata in borsa.

Mi perdoni, signor Ministro, ma la sua affermazione, resa alla fine della relazione, circa la possibilità per lo Stato di diventare azionista della medesima azienda, pur nel caso sciagurato che non vi siano altri investitori che possano in qualche modo operare un piano di salvataggio, è già una contraddizione rispetto alla tesi che il Governo e lo Stato non possono fare nulla di fronte alle dinamiche di una crisi aziendale. Su questo mi permetto di dissentire del tutto.

Lei poi ha fatto riferimento a cose ampiamente conosciute e tra queste alla dinamica che ha portato all'accordo del 5 dicembre scorso. Allora, bisogna dire che l'impostazione iniziale del piano FIAT, che era un piano di dismissioni, con il conseguente e logico «spezzatino» che si sta concretizzando, non è stata modificata. Il Governo aveva annunciato sfracelli e poi ha accettato integralmente quel piano. Oggi lei ha ripetuto il motivo: garantire un ripiano dei debiti e, quindi, una soluzione in chiave totalmente finanziaria.

In ogni caso, i riferimenti fatti circa la non chiusura degli stabilimenti, in particolare quelli di Arese e di Termini Imerese, non sarebbero sufficienti per ribaltare la logica di quel piano industriale, che prevede comunque una dismissione di produzioni; ciò è già insito nel fatto che ci sono stati licenziamenti e lavoratori che non rientreranno più. È chiaro, quindi, che c'è una perdita occupazionale secca: non è un piano di rilancio. Ci vuole ben altro!

Inoltre, i sindacati non sono stati ascoltati e comunque il 5 dicembre è stato fatto l'accordo.

Ancora oggi lei ha detto che il Governo non poteva fare altro. Io mi permetto di ribadire quello che il Governo non ha fatto: era possibile, ad esempio, intervenire proprio con la cassa integrazione a rotazione per evitare espulsioni definitive. Questo è quanto prescrive la legge n. 223 del 1991, ma il Governo non l'ha fatto, perché ha accettato la cassa integrazione a zero ore.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. No.

MALABARBA (*Misto-RC*). Di questo si tratta, invece. Lei ha letto i dati ed è difficile che io abbia capito male, perché faccio parte proprio di questi.

È stato accettato il piano di riduzione occupazionale con la cassa integrazione a zero ore e la mobilità; adesso chiamate i sindacati, che non hanno partecipato all'approvazione del piano, ad applicare semplicemente quelle norme. Voi non avete applicato – ripeto – la legge n. 223 del 1991 che prescrive al ministro del lavoro e delle politiche sociali Maroni di prevedere la cassa integrazione a rotazione a fronte di un piano industriale di rilancio. Se non c'è il piano industriale di rilancio e si va verso la chiusura, allora c'è anche l'amministrazione controllata o il fallimento. Insomma, ci sono tanti modi per intervenire seriamente sulla questione. Se, invece, affermate che c'è un piano di rilancio (anche se il *restyling*, i nuovi piani, come lei ha detto, sono fattori assolutamente insignificanti rispetto ad un piano di rilancio aziendale), dovete applicare la cassa integrazione a rotazione ove è tecnicamente possibile. Invece continuate a violare la citata legge n. 223 e non è un caso che la scorsa settimana avete chiesto nella legge comunitaria un terzo mandato a modificare le leggi sul mercato del lavoro (ed esattamente la legge n. 223). Faccio due più due e mi risulta quattro!

Un'altra cosa che il Governo poteva fare era ascoltare gli indirizzi, le soluzioni e le proposte del Parlamento: noi non stiamo qui semplicemente per fare i notai e registrare quanto ci viene riferito. Lei, signor Ministro, ci viene a raccontare quanto abbiamo già letto sui giornali. Ad esempio, ha affermato che non si può fare di più sotto il profilo industriale: ebbene, vorremmo qualche argomento a supporto di tale affermazione. Certamente occorrono capitali, ma vorremmo capire di cosa parliamo.

Si accetta, poi, come assolutamente immodificabile la situazione di General Motors, che ha già detto di non voler applicare l'opzione put.

Ci sono modifiche in corso, ma i sindacati hanno chiesto di avere anche maggiore trasparenza sulle documentazioni. Ad esempio, perché non sono stati forniti gli allegati dell'accordo FIAT-General Motors del 2000? Lei li ha, signor Ministro? Li ha il ministro Maroni? Chi li ha? Qualcuno fornisca questi allegati perché le organizzazioni sindacali li hanno richiesti.

La General Motors sta dicendo che è disposta a sfilarsi in qualche modo dall'opzione put del 2004, offrendo la possibilità di uscire con un miliardo di dollari, con la volontà di continuare le sinergie produttive e così via. Ebbene, da cosa nasce questa situazione? Non è chiaro e forse varrebbe la pena prevedere anche un'audizione di rappresentanti della General Motors.

Il Ministro, inoltre, dovrebbe rendere note tutte le proposte di salvataggio in corso, e dovrebbe farlo regolarmente. Non credo che dovremmo sapere dai giornali che Gnutti o qualcun altro si fa vivo.

Riferendomi a quanto sostenuto dal senatore Andreotti, ritengo che di fronte a crisi particolari si dovrebbero prevedere sedute permanenti oppure un gruppo di lavoro o una nuova Commissione di indagine. Dovremmo capire cosa vale la pena di fare. È necessario, però, che qualcuno segua regolarmente l'intera vicenda in modo tale da consentire una fluidificazione degli elementi di conoscenza, che non dobbiamo apprendere semplicemente dai giornali (che, tra l'altro, non sempre riportano notizie corrette).

C'è anche la situazione dei risparmiatori che hanno investito in azioni ed obbligazioni FIAT. Ebbene, qual è la situazione? È stato chiesto anche alla Banca d'Italia.

Il tempo a nostra disposizione purtroppo oggi è breve, comunque dovremo svolgere anche un dibattito in Aula perché ancora devono essere votate alcune mozioni; credo che questo sia un impegno che non possiamo assolutamente mettere da parte. Mi permetto però di suggerire, se i colleghi sono d'accordo, di creare un gruppo di lavoro permanente sulla questione cui il Governo possa riferire regolarmente. Questo è stato chiesto anche da una delegazione dei lavoratori della FIAT che ha incontrato il Presidente del Senato prima delle festività natalizie: il presidente Pera ha affermato che in qualche modo avrebbe presentato una analoga proposta.

Ritengo che oggi non si possa concludere questo dibattito dato l'imminente inizio dei lavori dell'Aula. Dovremmo quindi prevedere un aggiornamento dei nostri lavori perché tutti i colleghi abbiano la possibilità di intervenire. Stabiliamo, quindi, gli strumenti necessari per affrontare tale questione con regolarità e con una certa costanza, perché se ne sta andando un altro patrimonio industriale nazionale di notevoli dimensioni e non abbiamo ancora ascoltato le proposte e le mozioni dei vari Gruppi parlamentari. Ricordo che tutti ne hanno annunciata una.

TOFANI (AN). Innanzi tutto, ringrazio il ministro Marzano per avere accolto il nostro invito.

Sarò breve perché mi sembra corretto lasciare spazio anche ad altri colleghi; pertanto le mie saranno riflessioni *flash*.

Credo che il Parlamento – e lo dico in quanto parlamentare – non si senta coinvolto appieno in una vicenda di grandissima portata qual è quella di cui ci dobbiamo occupare, che non è quella della FIAT come società ma quella concernente tutto ciò che comunque coinvolge la

FIAT in un indotto sempre più ampio e complesso: più ampio per i soggetti che hanno la possibilità di accedere alle tutele e più complesso per molti soggetti che non hanno tale possibilità.

Forse, signor Ministro, è eccessivo che il Governo prenda solo sulle proprie spalle una problematica così ampia e complessa ed è necessario che in qualche modo venga affiancato dal Parlamento. Infatti, già conoscevamo molte notizie che lei ci ha fornito (anche perché, per l'attività che svolgiamo, dobbiamo leggere i giornali); vorremmo, però, andare al di là della notizia e ciò significa creare un rapporto e quindi procedere con un'azione congiunta tra Governo e Parlamento, in riferimento al futuro di questa azienda.

Mi permetto di suggerire, dunque, di rivedere il metodo. Poi si deciderà insieme se arrivare ad una Commissione o ad altro strumento.

Per quanto riguarda l'area politica che rappresento, non abbiamo alcuna intenzione di fare processi, ma abbiamo solamente l'obbligo di conoscere i processi intorno ad un problema complesso. Do atto al ministro Marzano delle numerose volte che è venuto a riferire in Senato, però noi ci aspettiamo altro: vogliamo, cioè, conoscere i percorsi da seguire. Anche in considerazione di questo momento di partecipazione, diretto o indiretto, del pubblico, per cui in un caso alcuni autorevoli personaggi si dichiarano favorevoli, in un altro invece non lo sono e dunque si attendono gli avvenimenti, il Parlamento dovrebbe a mio avviso svolgere un ruolo importante.

In conclusione, se è vero che la FIAT ha rappresentato molto per gli italiani, è anche vero che gli italiani hanno rappresentato molto per la FIAT. Credo che sia ora di cominciare a tenere presente anche questo elemento di valutazione. Sarebbe poi interessante conoscere a quanto ammonta il finanziamento pubblico concesso a questo gruppo in modo da pretendere anche impegni più precisi da parte sua, non tanto per portare avanti azioni che non siano consone alla mia ideologia, quanto per fare chiarezza su certi aspetti. Altrimenti rischiamo di creare altri padri della patria che in realtà poi risultano essere figli della patria stessa.

Signor Ministro, la invito pertanto a valutare attentamente la necessità di un coinvolgimento diretto del Parlamento per verificare, non in arrivo ma alla partenza, le notizie, in modo da potersi comportare di conseguenza.

DI SIENA (*DS-U*). Penso che realisticamente una discussione di questa portata non si riesca a concludere in un quarto d'ora.

PRESIDENTE. Intanto si può continuare il dibattito. Poi, qualora vi siano novità, decideremo se riconvocarci. In effetti, un nuovo incontro per parlare delle stesse questioni non credo che sarebbe di aiuto.

DI SIENA (*DS-U*). Credo che bisogna aggiornare proprio questa discussione.

Propongo formalmente di rinviare il seguito dei nostri lavori ad altra seduta perché mi pare che non vi siano le condizioni per portare a conclusione esaustivamente la discussione odierna e per consentire al Ministro di trarre conclusioni che non siano la fotocopia della sua introduzione.

PRESIDENTE. La sua proposta potrebbe anche essere accolta qualora emergessero delle novità.

DI SIENA (*DS-U*). In primo luogo, è necessaria una discussione di questa sua interpretazione della mia proposta.

TOIA (*Mar-DL-U*). Forse sarebbe meglio parlare di una prosecuzione dei lavori, considerato che tra circa un quarto d'ora avrà inizio la seduta dell'Aula.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Onorevoli senatori, ci tengo a precisare che alle ore 15,30 ero puntualmente presente.

DI SIENA (*DS-U*). La questione non dipende certo da lei. In ogni caso, mi sembra che la mia proposta di rinvio si fondi soltanto sul buon-senso.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Comunque, potrei cominciare a dare qualche cenno di risposta agli interventi già svolti.

DI SIENA (*DS-U*). Prima di una sua risposta, vorrei un impegno formale da parte dei Presidenti a prevedere una prosecuzione dei lavori odierni.

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Anch'io ritengo che sarebbe opportuno prevedere una nuova occasione di incontro.

CHIUSOLI (*DS-U*). La necessità di un rinvio non dipende certo da novità rispetto alla situazione in discussione, quanto piuttosto dal necessità di ascoltare i colleghi che non sono ancora intervenuti.

MUZIO (*Verdi-U*). Anch'io sono dell'avviso che occorra prevedere una altra seduta per ascoltare i colleghi che non sono ancora intervenuti.

MACONI (*DS-U*). Ritengo che la proposta di rinvio del senatore Di Siena sia da prendere in considerazione.

DATO (*Mar-DL-U*). Mi associo ai colleghi nel richiedere una nuova occasione di incontro.

PRESIDENTE. Sarà mia cura prevedere una nuova occasione di incontro con il Ministro.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Con riferimento agli interventi che sono stati fin qui svolti, mi dichiaro in totale disaccordo su alcune parti degli stessi.

Voglio ricordare che nella prima fase dell'attività del Governo al riguardo fummo accusati di svolgere solo il ruolo di notai. Successivamente, di fronte all'impossibilità di un accordo tra le parti sociali, il Governo decise di intervenire per evitare che la situazione andasse alla deriva. Siamo stati accusati di aver fatto troppo, vale a dire un accordo con l'azienda.

MACONI (*DS-U*). L'accusa forse era di aver svolto la funzione di avvocato di parte.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. In realtà, l'accordo era anche rivolto ad ottenere una risposta dall'azienda rispetto a questioni indicate ripetutamente dal sindacato stesso. Non si poteva certo accogliere la posizione di alcuni sindacalisti contrari sia alla cassa integrazione che al piano industriale, perché ciò avrebbe comportato un licenziamento di massa e il naufragio dell'azienda. Abbiamo altresì ottenuto di presentare insistenti richieste dei sindacati ad un tavolo di confronto aperto con l'azienda – mi sembra difficile che un notaio possa ottenere che una delle parti assuma determinate decisioni – volte a non chiudere alcuno stabilimento, a prevedere il ricorso diffuso ad una cassa integrazione a rotazione, ad allungare gli ecoincentivi, ad immaginare investimenti nel senso dell'innovazione. Si trattava insomma di un piano di rilancio.

MALABARBA (*Misto-RC*). Le circa 5.600 persone di cui lei parlava precedentemente sono in cassa integrazione a rotazione o a zero ore?

Le assicuro che un lavoratore conosce bene la differenza tra la cassa integrazione a rotazione e quella a zero ore. Pertanto, credo che un lavoratore in quest'ultima condizione abbia il diritto di avere risposte certe sui tempi di rientro.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. La prossima volta le porterò il piano industriale e l'accordo al quale accennavo.

MALABARBA (*Misto-RC*). Intanto, però, molti operai continuano a stare in cassa integrazione a zero ore. Non si può continuare a parlare di cassa integrazione a rotazione. Basta leggere i giornali per capire che non è così.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Senatore Malabarba, la prego di darmi la possibilità di rispondere, altrimenti è inutile che sia stato convocato in questa sede. Il tavolo permanente già esiste, in quanto è previsto che periodicamente si controlli l'esecuzione del piano. In questo senso si può parlare dunque di un tavolo permanente.

Con riferimento al finanziamento pubblico ho già dato una risposta.

Infine, rispetto alla vostra insistente richiesta – che posso anche capire – di non voler apprendere le notizie solo attraverso giornali rispondo in questi termini. A seguito di una richiesta di offerta da parte dell'azienda, si effettua una verifica delle risposte pervenute. In un'ottica del genere sarebbe facile rispondere in Parlamento. Basterebbe dire che, a seguito di una certa richiesta d'offerta da parte dell'azienda, un imprenditore oppure una cordata di imprenditori propone una soluzione. Se invece la proposta di offerta da parte dell'azienda non esiste, accade che spontaneamente questo o quell'imprenditore prenda un'iniziativa.

L'unica iniziativa che finora si è concretizzata in un documento ufficiale, che ha la forma di un piano vero e proprio, è quella presentata da Colaninno. Tutte le altre proposte sono equiparabili a manifestazioni di interesse di tipo generico, ipotetiche. Anche se in futuro potrebbero concretizzarsi, il Governo ha in ogni caso il dovere di prenderle in considerazione solo in presenza di un documento ufficiale in cui le suddette proposte fossero esplicitate. In caso contrario, il Governo si può soltanto limitare – tra l'altro, ho segnalato questa situazione ai Presidenti delle due Commissioni – a dare le indicazioni che sono a conoscenza di tutti.. Quando ho avuto modo di parlare con gli imprenditori che si erano dichiarati interessati, soltanto uno mi ha risposto di disporre di un piano e di averlo presentato, mentre gli altri mi hanno confermato trattarsi, allo stato, di riflessioni in corso. Cos'altro può dirvi il Ministro? Volete che vi parli di questioni di cui non è a conoscenza?

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Cosa può dirci della politica industriale?

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. La politica industriale è un'altra questione.

CHIUSOLI (*DS-U*). Del piano industriale non c'è un documento scritto?

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Onorevoli senatori, vi prego di chiedermi di venire a riferire quando si è in presenza di fatti concreti concernenti specifici imprenditori. Sull'esercizio tecnico, prerogativa di qualsiasi economista o industrialista italiano, non sono in grado – né mi pare di avere titolo a farlo – di venire a riferire.

Voglio darvi un riferimento sotto il profilo industriale, perché se ne parla molto.

L'Italia – e non solo l'Italia – si trova a dover constatare in molti settori, incluso quello dell'auto, situazioni di eccesso di capacità produttiva, dovute a due fattori: il primo, gli investimenti massicci fatti negli anni passati in questo o in quel settore; il secondo, la domanda che «non tira», a fronte del fatto che non c'è più il sostegno di politiche tradizionali, come quelle monetaria, del bilancio pubblico o, con riferimento alla domanda estera, del cambio.

Di fronte a situazioni di eccesso, un'impresa deve adeguare la capacità produttiva alle capacità di assorbimento del mercato. Il problema è che, se si riduce la capacità produttiva in base alla richiesta del mercato, si rischia di dover ridurre la capacità produttiva al di sotto del *break-even point*, cioè al di sotto di quello che assicurerebbe l'equilibrio tra costi e ricavi.

TOIA (*Mar-DL-U*). Senza contare l'aspetto occupazionale.

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Poiché ridurre la produzione sotto il *break-even point* significa andare male e realizzare perdite, l'azienda deve ridurre tanto i costi quanto la capacità produttiva, perché, per una data produzione, il grado di utilizzo della stessa capacità produttiva non vada sotto il *break-even point*. Naturalmente, la seconda azione da fare è cercare, attraverso nuovi modelli, di sostenere la domanda e quindi aumentare la produzione.

Queste sono le coordinate essenziali alle quali poi si aggiungono i problemi finanziari su cui mi sono poc'anzi soffermato. Spero che su questo siate d'accordo perché non si sfugge a tali considerazioni.

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Questo è quello che deve fare l'azienda. Il Governo, invece, cosa deve fare?

MARZANO, *ministro delle attività produttive*. Se il Governo entra nel capitale dell'azienda, deve anch'esso ridurre la capacità produttiva fino al punto in cui il mercato è in grado di assorbirla. Può anche lasciare che l'impresa sia in perdita e sanare a pie' di lista le perdite, cioè scaricarle sui contribuenti.

Da queste coordinate, onorevoli colleghi, non si esce. Le uniche strade sono quelle che ho delineato. Infatti, sono certamente previsti una riduzione della capacità produttiva, perché il mercato non assorbe, una riduzione dei costi e nuovi prototipi per sollecitare la domanda; si prevede una riduzione dei costi e una maggiore domanda anche attraverso il miglioramento della rete di vendita.

MACONI (*DS-U*). Signor Ministro, non le chiediamo di fare l'amministratore delegato di FIAT Auto. Sappiamo tutti che il punto fondamentale è che tipo di presenza sul mercato la FIAT avrà e con quali accordi. General Motors è un attore presente. Come si arriva a quell'accordo? Con un'azienda piegata in ginocchio o con un sistema Paese che la supporta? Questo è quanto vorremmo sapere dal Governo.

PRESIDENTE. Appreziate le circostanze, rinvio il seguito delle comunicazioni del Ministro delle attività produttive ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.