

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

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

(Programmazione economica, bilancio)

### 1° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 GIUGNO 1993

**Presidenza del Presidente ABIS**

#### INDICE

##### Interrogazioni

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 3, 8
GRILLO, sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica .....	2, 4
ZECCHINO (DC) .....	3, 7

*I lavori hanno inizio alle ore 16,30.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Ne do lettura:

ZECCHINO. - *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Premesso:

che la *Gazzetta Ufficiale* n. 145 del 22 giugno 1991 pubblicò la delibera del CIPI del 18 aprile 1991, con cui era stato approvato il contratto di programma tra il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e il gruppo FIAT;

che nel contratto, tra l'altro, v'è la previsione della creazione di un impianto a Vallata (Avellino), che è al centro di una zona caratterizzata da elevatissimi indici di disoccupazione e da una condizione di grave sottosviluppo economico,

l'interrogante chiede di conoscere i tempi e i modi nei quali verrà realizzato il previsto impianto di Vallata, tenuto conto che il citato contratto contiene «l'impegno globale del gruppo industriale per la realizzazione dei singoli progetti che concorrono a definire il piano progettuale».

(3-00473)

GRILLO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica.* Vorrei ricordare che la creazione dello stabilimento FIAT nel comune di Vallata rientrava nel piano progettuale della FIAT insieme ai nuovi stabilimenti di Melfi per la produzione di autoveicoli e di Pratola Serra per la costruzione di motori. L'impianto di Vallata (Avellino) era stato ideato, in fase di preprogettazione, per essere adibito alla produzione di componenti in alluminio (teste motori, collettori di aspirazione, coppe olio) con relativa lavorazione e produzione di componenti in acciaio (corone di avviamento) con connesse lavorazioni di finitura ed assemblaggio al volano motore.

Le successive fasi di impostazione del progetto sono però cadute in un periodo di grande crisi del mercato degli autoveicoli, con ovvie e pesanti conseguenze sul piano dei volumi che giustificavano fin da allora l'investimento.

Al momento, da parte nostra, non possiamo che prendere atto che la FIAT sta in qualche modo soprassedendo allo svolgimento di una ulteriore fase progettuale. Infatti, secondo quanto riferito dagli stessi amministratori, non è possibile definire i tempi e i modi della programmata realizzazione dell'impianto, che certamente dovrebbe costituire un adempimento da osservare in quanto esiste un accordo di

programma, ma non si verificano condizioni di mercato tali da convincere l'azienda a procedere in questa direzione.

ZECCHINO. Intervengo per dichiarare la mia totale insoddisfazione non soltanto rispetto alla specifica risposta, ma soprattutto per le modalità con le quali si affronta il tema della politica dell'incentivazione. Innanzi tutto, vorrei rilevare che l'accordo di programma, stipulato solo meno di un anno e mezzo fa, stabilisce l'impegno globale del gruppo industriale a realizzare i singoli progetti che concorrono a definire il piano.

Pertanto, il Governo dovrebbe fornire spiegazioni sul valore della clausola sottoscritta. Infatti, se viene meno il piano, la clausola decade di conseguenza, ma, in caso contrario, un simile comportamento da parte del gruppo industriale contrasta con quanto precisamente stabilito dall'accordo, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* ed avente valore di atto al quale lo Stato partecipa direttamente. Lo Stato non può fare da passacarte! Il Governo dovrebbe riferire spiegazioni e giustificazioni valide adottate dal gruppo industriale al quale, fra l'altro, lo Stato ha concesso forti incentivazioni sull'intero programma.

Quindi, ribadisco la mia completa insoddisfazione, in quanto ritengo che il Governo abbia il compito di approfondire le ragioni adottate dal gruppo industriale. In ogni caso, non si può non tener conto della sottoscrizione della clausola che stabilisce l'impegno globale del gruppo a realizzare i singoli progetti che concorrono a definire il piano progettuale.

PRESIDENTE. Segue la seconda interrogazione. Ne do lettura:

ZECCHINO. - *Al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* - Premesso:

che a Flumeri (Avellino) risulta insediato dalla metà degli anni '70 uno stabilimento del gruppo FIAT-Iveco;

che lo Stato ha incentivato tale insediamento con aiuti ed interventi vari, per favorire lo sviluppo di un'area caratterizzata da sempre da un forte tasso di disoccupazione e da una condizione di grave sottosviluppo economico,

l'interrogante chiede di sapere:

1) il contenuto dell'accordo tra lo Stato italiano ed il gruppo FIAT-Iveco relativo alla creazione dello stabilimento di Flumeri, ed in particolare:

a) quale sia stato l'impegno finanziario iniziale dello Stato per incentivare l'insediamento;

b) quale sia stato l'impegno finanziario pubblico per assicurare la predisposizione delle infrastrutture a servizio dello stabilimento stesso;

c) quale sia la superficie ceduta alla FIAT-Iveco per la costruzione dello stabilimento, quale il relativo prezzo pagato dal gruppo industriale e quale infine sia la superficie realmente utilizzata;

d) quali siano stati gli impegni assunti dal gruppo FIAT-Iveco in ordine al tipo di produzione, alla tipologia delle fasi produttive previste

nello stabilimento e al numero di occupati complessivamente previsto;

2) quali siano state le somme erogate dallo Stato per la riparazione e la ristrutturazione dello stabilimento a seguito dei terremoti che hanno colpito la zona;

3) quale sia il numero di addetti per ciascun anno;

4) quale sia il numero di autobus prodotti per ciascun anno;

5) quale sia il totale delle ore di cassa integrazione guadagni per ciascun anno;

6) quanti siano oggi gli occupati nello stabilimento e quanti siano i cassintegrati;

7) quanti siano allo stato gli occupati nelle attività indotte dalla presenza dello stabilimento citato;

8) quale sia il costo medio unitario sopportato dallo Stato per posto di lavoro nello stabilimento, alla luce degli esborsi a vario titolo effettuati dallo Stato stesso;

9) quale sia stato l'impegno finanziario dello Stato, attraverso la legge n. 151 del 1981, per l'acquisto di automezzi destinati al trasporto pubblico su gomma;

10) quali siano in conclusione le valutazioni del Governo in ordine al rapporto dei costi sostenuti dallo Stato rispetto ai benefici economico-sociali derivati, tenuto anche conto che tale valutazione è fondamentale per giudicare la liceità, dal punto di vista del diritto comunitario (articolo 92 del Trattato CEE), degli aiuti di uno Stato ad un'impresa privata.

(3-00486)

GRILLO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Lo stabilimento di cui tratta l'interrogazione, la cui costruzione è stata di esclusiva iniziativa del Gruppo FIAT avvalendosi del concorso dei contributi pubblici previsti dalla legislazione sul Mezzogiorno (tornerò poi nel merito), è stato ridimensionato, tenendo conto delle limitate esigenze di autobus rilevabili nell'apposito piano governativo, che prevedeva una domanda di circa 6.000 veicoli all'anno.

Lo stabilimento fu pertanto rapportato a volumi produttivi allineati con questo programma governativo, in modo da assicurare una capacità produttiva di 3.000 autobus per anno, coerentemente con le quote di mercato fino ad allora detenute dalla FIAT-Iveco.

In relazione alle esigenze così individuate, l'Iveco definì gli impegni per la tipologia dell'attività produttiva. Nell'accordo sindacale del 7 luglio 1977 fu infatti previsto che lo stabilimento fosse destinato alla produzione di carrozzerie per autobus e quindi dotato delle seguenti fasi lavorative: carpenteria, lastroferratura, verniciatura, sellatura, finizione e revisione. I volumi produttivi previsti, 3.000 carrozzerie di autobus per anno, avrebbero consentito l'occupazione massima di circa 2.000 persone. È noto che nel nuovo testo non ancora presentato alle Camere del decreto-legge 8 aprile 1993, n. 101, recante misure urgenti per l'accelerazione degli investimenti ed il sostegno dell'occupazione, il Governo ha mantenuto l'articolo 16 relativo ai trasporti pubblici locali al fine di consentire l'acquisto di 500 autobus.

La successiva flessione del mercato degli autobus, determinata dall'evoluzione inadeguata delle commesse pubbliche, ha comportato il dimezzamento dei volumi produttivi previsti. Per compensare gli effetti negativi della ridotta domanda, l'Iveco, pur sopportando analoghe difficoltà in altri stabilimenti del gruppo, ha operato il trasferimento di alcune lavorazioni nello stabilimento di Valle Ufita in due tempi: nel 1987-88 è stato trasferito l'assemblaggio del telaio urbano, il montaggio dell'autotelaio e degli organi meccanici sul bus urbano.

Questo primo trasferimento ha consentito la saturazione di 120 lavoratori, pur non potendo essere sufficiente a risolvere il problema creato dalla grave crisi di mercato. Successivamente, nell'ambito del piano di riorganizzazione avviato a seguito dell'accordo sindacale del 1° marzo 1991, l'Iveco è riuscita ancora ad attenuare le conseguenze negative della crisi, assegnando allo stabilimento di Valle Ufita la produzione del nuovo autobus interurbano «Euroclass» (carrozzeria e autotelaio) e la produzione degli autotelai AP 160 e 490. È stata così ottenuta la saturazione di circa 210 lavoratori, a volumi *standard*.

In particolare, per quanto riguarda il profilo occupazionale strettamente connesso con quello produttivo, si precisa che gli occupati attuali nello stabilimento in questione, alla data del 1° maggio 1993, sono pari a 1.251 unità, mentre i sospesi in cassa integrazione guadagni straordinario sono 438.

In via generale, il ricorso alla cassa integrazione è stato, per la ragione suddetta, abbastanza consistente sin dal 1981, con esclusione degli anni 1989 e 1990 nei quali ha operato l'incremento della domanda in correlazione con i mondiali di calcio del 1990.

In merito al finanziamento per l'acquisto di automezzi destinati al trasporto pubblico, il Fondo nazionale trasporti, istituito dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, ha stabilito i seguenti stanziamenti: 1981: 450 miliardi; 1982: 0; 1983: 550 miliardi; 1984: 550 miliardi; 1985: 450 miliardi; 1986: 300 miliardi; 1987: 700 miliardi; 1988: 700 miliardi; 1989: 400 miliardi; 1990: 300 miliardi.

La legge finanziaria del 1991, come è noto, ha azzerato i finanziamenti in conto capitale, sostituendoli con un contributo dello Stato pari a 100 miliardi per l'accensione di mutui che è però slittato ai primi mesi del 1992 per la ritardata emanazione di due decreti attuativi.

La legge finanziaria del 1992 prevedeva lo stanziamento di 175 miliardi per l'ammortamento (capitale e interessi) di mutui che le regioni potevano contrarre per gli investimenti nel trasporto pubblico locale. Tale stanziamento è stato però bloccato dal decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, che ha sospeso fino al 31 dicembre 1992 la concessione di mutui da parte della Cassa depositi e prestiti e degli altri istituti di credito a favore delle regioni e degli enti locali. La possibilità delle regioni di contrarre mutui per tutto il 1993 è stata sospesa dalla legge 23 dicembre 1992, n. 498.

Per quanto concerne gli accennati finanziamenti pubblici relativi alla realizzazione dello stabilimento Iveco di Valle Ufita si precisa che il provvedimento di concessione per primo impianto ha stabilito un contributo in conto capitale complessivo di lire 14.912.513.000, concesso ed erogato in base alla legge n. 183 del 1976 in tre *tranches* dal 1981 al 1986.

A questo si è aggiunto un contributo in conto interessi di lire 1.277.530.000, concesso ed erogato, in base alla stessa legge, per un finanziamento agevolato di lire 4.800.000.000 nel 1981.

Non c'è stato alcun finanziamento per la realizzazione di infrastrutture specifiche dello stabilimento Iveco, essendo state utilizzate le infrastrutture generali messe a disposizione del consorzio per l'area di sviluppo industriale, beneficiario dei finanziamenti relativi alle opere realizzate per l'attrezzamento dell'area di sviluppo industriale (adeguamento della strada statale proveniente da Grottaminarda e delle strade comunali e provinciali, creazione delle strade consortili, delle fognature consortili per acque bianche e nere, dell'impianto consortile di trattamento delle acque e di sei chilometri di difese spondali sul fiume Ufita).

La superficie dello stabilimento è pari a 1.054.600 metri quadrati.

Il prezzo pagato per l'acquisto dei terreni è stato di 1.173.000.000 lire. L'acquisto è avvenuto direttamente dai singoli proprietari dei terreni, senza agevolazioni sul prezzo e, quindi, al valore commerciale dell'epoca.

In relazione ai contributi in conto capitale concessi ed erogati dallo Stato in base alla legge n. 219 del 1981 per i danni provocati dal terremoto in Irpinia, si precisa che all'Iveco è stata riconosciuta la somma complessiva di lire 9.834.500.000 in quattro *tranches* dal 1983 al 1991.

In conseguenza dei danni subiti dal terremoto, l'Iveco ha effettuato investimenti per oltre 16 miliardi in opere edili, impianti tecnologici e spese tecniche, tra le quali la principale è rappresentata dalla ricostruzione della centrale termica.

Per quanto riguarda i programmi previsti per lo stabilimento, si fa presente che nel recente accordo sindacale del 2 dicembre 1992 è stato confermato il ruolo strategico dello stabilimento di Valle Ufita quale polo produttivo principale del settore autobus dell'Iveco.

Tale ruolo è stato ulteriormente valorizzato dall'accordo di cooperazione tra l'Iveco e la società tedesca Karl Kassböhner per lo sviluppo di una nuova tipologia di autobus urbani.

Ciò nonostante permane il problema centrale del blocco dei finanziamenti a favore degli enti locali per l'incentivazione degli investimenti nel trasporto pubblico, con la conseguente crisi del settore.

La domanda di autobus è attualmente ai minimi storici, con una ulteriore flessione rispetto al 1992. Per il 1993 è infatti prevista la produzione di 277 autobus e 113 telai. Ciò spiega il forte ricorso alla cassa integrazione (482.312 ore nei primi tre mesi) e il dato minimo degli occupati nello stabilimento (1251 al 1º maggio 1993).

Da quanto si è esposto sin qui appare comunque evidente che la volontà dell'azienda è stata quella di soddisfare le esigenze di un mercato di grande rilievo sociale, qual è quello del trasporto pubblico su gomma.

Il blocco dei finanziamenti a regioni ed enti locali per l'acquisto di autobus ha fatto precipitare dal 1990 a oggi il mercato degli autobus, che peraltro non aveva raggiunto, neppure negli anni precedenti, i livelli previsti dal piano di Governo.

Resta fermo l'obiettivo dell'Iveco di utilizzare pienamente la potenzialità dell'impianto e tornare quindi a livelli produttivi adeguati alle risorse impegnate dall'azienda e dallo Stato, queste ultime peraltro compatibili sotto il profilo dell'ordinamento comunitario, in quanto concesse nel quadro di quel regime di aiuti ai territori del Mezzogiorno che la più recente legislazione - la legge n. 96 del 1993 - ha ormai superato ma che, finchè è rimasto in vigore, è stato ritenuto nel complesso dagli organi della CEE non contrastante con i principi che regolano il Mercato comune.

ZECCHINO. A prescindere dall'insoddisfazione per la mancata risposta su alcuni dati importanti, per esempio quello relativo all'indotto, intendo fare due serie di valutazioni, una nei confronti della FIAT, una nei confronti dello Stato.

Il comportamento della FIAT merita un giudizio fortissimamente critico, per almeno tre motivi. In primo luogo perchè ha dimostrato una sostanziale indisponibilità al colloquio, ad un'apertura con la realtà locale; la Costituzione, all'articolo 42, iscrive il diritto di proprietà in funzione del suo valore sociale e pertanto sarebbe già un dovere dare conto di ciò che avviene all'interno di una struttura di così grande rilievo. Ma questo dovere generico nel caso specifico diventa dovere giuridico ineludibile, perchè la FIAT è lì non per la libera scelta di un imprenditore, ma per la scelta di un imprenditore fortemente incentivato dallo Stato, come le cifre richiamate dal Sottosegretario - peraltro da verificare - dimostrano.

La seconda ragione di critica sta nella totale chiusura rispetto ai problemi e all'esigenza di favorire l'attività indotta: non c'è segno di questa attività, il che non può non legarsi ad una condizione e ad una scelta di grande e grave chiusura della FIAT stessa nel momento in cui, invece, avrebbe dovuto - per i tanti aiuti ottenuti dallo Stato - tenere un comportamento di maggiore apertura.

La terza ragione di critica consiste in questo; da quanto detto dal Sottosegretario si rileva che la crisi di questo stabilimento è in qualche misura strutturale e si è evidenziata già dopo la sua nascita. È molto grave ed irresponsabile che un gruppo industriale, che ha accettato una forte incentivazione da parte dello Stato, non si ponga il problema di individuare strategie alternative che possano in qualche modo consentire il superamento, o l'avvio del superamento di questa condizione di crisi strutturale.

Il secondo ordine di valutazione riguarda lo Stato. Ritengo che lo Stato non possa perseguire utilmente una politica di incentivazione offrendo aiuti cospicui ai privati senza porsi il problema del controllo del risultato, anche perchè è questo che consente di poter affermare la liceità degli aiuti di uno Stato ad un'impresa privata, rispetto all'articolo 92 del Trattato CEE, concernente gli aiuti di uno Stato ad un'impresa privata.

In realtà ciò non si verifica. Inoltre, nel caso specifico, non si può non sottolineare un altro elemento a carico dello Stato, il quale, benchè abbia assunto l'impegno di essere il principale soggetto acquirente del mercato degli autobus, non l'ha poi mantenuto, determinando ed aggravando ulteriormente la crisi.

Al riguardo, risulta del tutto insoddisfacente la risposta di un Governo che non si pone il problema di come rendere produttivo il suo investimento. Il Governo ha concesso cospicui aiuti in varie forme ad imprese private, disinteressandosi poi della produttività e della ricaduta che tali stanziamenti avrebbero dovuto determinare. Al riguardo, desidero formulare una proposta. Da un lato lo Stato in questo momento lesina sull'acquisto di automezzi destinati al trasporto pubblico su gomma, secondo quanto stabilito dalla legge n. 151 del 1981, determinando difficoltà nel mercato; dall'altro brucia improduttivamente decine di miliardi per la cassa integrazione dell'intero settore, costituito quasi totalmente dal gruppo FIAT-Iveco. Ciò che realmente si sta verificando costituisce elemento di considerazione che un attento erogatore di spesa non può non porsi. La mia proposta, in qualche misura provocatoria, è quella di suggerire il trasferimento di queste somme, bruciate improduttivamente per la cassa integrazione, ad un finanziamento, che, finalizzato all'acquisto di autobus, incrementerebbe ed incentiverebbe la produzione.

Signor Presidente, concludo rilevando inoltre che stiamo vivendo un grave dramma: nel febbraio 1994, 500 lavoratori, per l'impossibilità di proroga della cassa integrazione, rischiano di essere licenziati. Ciò comporterebbe un colpo mortale per una realtà già povera; costituirebbe la dichiarazione del più grave fallimento dell'intervento dello Stato non solo dal punto di vista specifico, ma concettuale e metodologico; segnerebbe infine il fallimento della politica di incentivazione. Infatti, lo Stato non può concedere cospicui finanziamenti per la creazione di stabilimenti, magari poi incrementarli per le conseguenze di un eventuale terremoto e, successivamente, disinteressarsi della loro sorte.

Chiedo, infine, al Governo di promuovere con urgenza un incontro con la FIAT, con le rappresentanze istituzionali politiche e sociali locali per affrontare seriamente e consapevolmente il problema della politica di incentivazione del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 17,05.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT. GIOVANNI DI CIOMMO LAURORA