

La seduta comincia alle 14.25.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro del lavoro e delle politiche sociali, Roberto Maroni, sulla crisi aziendale della FIAT.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del ministro Roberto Maroni sulla crisi aziendale della FIAT.

Siamo consci che l'urgenza di affrontare anche in questa sede l'argomento all'ordine del giorno deve essere conciliata con la consapevolezza di disporre di informazioni verosimilmente non complete. Lo stesso titolare del dicastero avrà oggi degli importanti incontri mediante i quali acquisirà sicuramente elementi di valutazione più precisi. Vi è in più da considerare anche la ristrettezza dei tempi — essendo, come sempre, tiranneggiati dai lavori dell'Assemblea —, per cui ci troviamo nella condizione di avere poco tempo a disposizione.

Tuttavia, di concerto con i colleghi dell'ufficio di presidenza, ho ritenuto opportuno avere comunque un primo momento di incontro su questo delicato argomento, riservandoci ovviamente di far seguire a questo altri momenti di audizione e di scambio di idee.

Alcuni degli onorevoli membri della Commissione hanno già chiesto (per la verità, anche con delle loro cortesi lettere) di allargare il giro delle consultazioni, cosa che mi sembra quanto mai pertinente e che verosimilmente — di concerto con i membri dell'ufficio di presidenza — decideremo di organizzare. Per il momento, comunque, la cosa più urgente era quella di avere un primo momento di informazione e di scambio di idee con il titolare del ministero di nostra più stretta competenza.

Non intendo sottrarre altro tempo e do la parola al ministro Maroni, che ringrazio per la sua presenza e disponibilità.

ROBERTO MARONI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Signor presidente, come lei ha ricordato, alle ore 15 incontrerò i vertici della FIAT per discutere ed acquisire maggiori informazioni sulla richiesta presentata il 31 ottobre al Ministero del lavoro e delle politiche sociali per la dichiarazione dello stato di crisi.

Prima di illustrare le informazioni che sono in mio possesso, vorrei però — dato che si tratta di competenza della Commissione — rettificare, anzi smentire, un'affermazione un poco frettolosamente fatta dal vicecommissario dell'INAIL circa la copertura assicurativa per il personale insegnante che ha tragicamente perso la vita nel crollo della scuola di San Giuliano di Puglia. Al riguardo, il ministero ritiene che — in base all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1124 del 1965 — non solo gli insegnanti ma anche gli alunni siano compresi nella copertura assicurativa. Pertanto mi attiverò oggi stesso inviando una lettera al commissario dell'INAIL per assicurare che venga applicata la norma di cui all'articolo 4, comma

primo, numero 5), del citato decreto del Presidente della Repubblica, sia per gli insegnanti sia per gli alunni tragicamente scomparsi.

Passo ora alla questione FIAT. Il 31 ottobre di quest'anno l'unione industriale di Torino ha inviato al ministero e alle associazioni sindacali territoriali di categoria FIM, FIOM, UILM, FISMIC, UGL e FAILMS-CISAL delle province di Torino, Milano, Bologna, Roma, Frosinone, Napoli e Palermo una raccomandata con la quale — svolgendo alcune considerazioni — in nome e per conto della FIAT Auto Spa si chiede la dichiarazione dello stato di crisi per la successiva applicazione della cassa integrazione straordinaria e delle procedure di mobilità.

Credo interessante citare alcuni passaggi di questa lettera che danno qualche indicazione utile per la valutazione dell'operazione che la FIAT intende svolgere. In tale lettera si legge: « Il mercato automobilistico europeo continua ad essere interessato da una fase di pesante debolezza della domanda: nei primi nove mesi del 2002 il mercato continentale ha registrato una flessione di circa il 4 per cento rispetto al stesso periodo dell'anno precedente ed in particolare in Italia di oltre il 10 per cento.

« Tale debolezza ha assunto natura strutturale, comportando un aggravamento della situazione complessiva dell'azienda la cui quota, sul mercato italiano, nell'analogo periodo, è scesa di circa il 19 per cento e sul mercato europeo del 18 per cento circa.

« La situazione descritta sta determinando un risultato economico fortemente negativo, la cui misura è nettamente superiore ai risultati già negativi dei due precedenti esercizi.

« Di conseguenza, per l'azienda si rende necessario definire un programma straordinario di gestione della attuale fase di crisi, orientato al contenimento dei costi di funzionamento e di struttura particolarmente critici rispetto all'andamento economico e al risultato aziendale, come determinato dalla situazione di contesto.

« Pertanto la FIAT Auto Spa richiederà, con decorrenza dal 2 dicembre 2002, l'intervento straordinario della cassa integrazione guadagni per crisi aziendale per un periodo di 12 mesi e procederà a sospensioni dell'attività lavorativa in via continuativa e secondo il programma allegato.

« A tale provvedimento saranno interessati i lavoratori (operai, intermedi, impiegati e quadri), che operano nelle unità organizzative della FIAT Auto Spa individuate nell'elenco allegato (...).

« Tali lavoratori saranno individuati sulla base delle esigenze tecniche, organizzative e produttive, avuto anche riguardo alle esigenze professionali e funzionali, e saranno sospesi dall'attività in via continuativa.

« Si precisa che per i suddetti lavoratori non è prevista la possibilità di rotazione per ragioni di carattere tecnico-organizzativo correlate alla cessazione della produzione di alcuni modelli, alla cessazione di attività e agli interventi di riorganizzazione e revisione dei processi di funzionamento dell'azienda, con i relativi vincoli operativi, funzionali e di costo, nell'ambito di un complessivo programma finalizzato alla riduzione dei costi di struttura e di funzionamento.

« Nel periodo interessato dalla CIGS, inoltre, potranno essere effettuate, anche per periodi temporanei, ulteriori sospensioni dell'attività lavorativa in relazione ai motivi che hanno dato luogo all'attivazione della presente procedura ».

Analoga comunicazione è stata inviata alle RSU delle sedi interessate nonché al Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Come sapete, la procedura di consultazione sindacale aperta comporta il rispetto di alcuni termini previsti dalla legge. Il termine massimo per la conclusione della procedura è, per quanto riguarda la CIGS, il 25 novembre 2002. È previsto il parere delle regioni entro il 15 di dicembre, ma ovviamente dovrà essere dato prima. La sospensione è prevista per il 2 dicembre 2002.

Le unità produttive interessate alla cassa integrazione sono: nella provincia di

Torino FIAT Auto, Comau Service, Automotive Lighting e Seima, per un totale di operai, impiegati e quadri di 1345 unità; nello stabilimento di Arese, FIAT Auto per 1023 unità; a Frosinone/Cassino, FIAT Auto per 1204 dipendenti; a Palermo/Termini Imerese, FIAT Auto, Comau Service, Sistemi sospensioni per 1819 lavoratori; in altre province per 160 unità. Il totale è di 5 mila 551 dipendenti. Ulteriori interventi, a partire dal 30 giugno 2003, riguardano Torino (FIAT Auto e Comau Service) per 2 mila 57 unità. Il totale generale dei dipendenti interessati alla cassa integrazione straordinaria è di 7 mila 608 unità.

Per quanto riguarda la mobilità, essa interessa le province di: Torino (Sistemi di sospensione, Sistemi di scarico, Clean-tecno, Delivery & Mail, Ingest Facility) per 265 unità tra operai e impiegati; Milano (Delivery & Mail, Ingest Facility) per 6 unità; Napoli (Delivery & Mail, Ingest Facility) per 30 unità; Bologna (Powertrain) per 80 unità; altre province (Ingest Facility) per 15 unità. Il totale generale è di 396 unità.

In definitiva, si tratta di circa 8 mila unità coinvolte dalle due misure.

Abbiamo stimato dei costi indicativi riguardo a questi provvedimenti. Stiamo effettuando calcoli nel dettaglio, in base alle documentazioni recentemente fornite dalla FIAT: si tratta di spese aventi ovviamente copertura.

Per la cassa integrazione si prevede uno stanziamento di circa 70 milioni per il primo anno, mentre per la mobilità si parla di circa 10 milioni 323 mila euro per il primo anno e di 7 milioni 600 mila euro per il secondo, cifre comprensive anche della copertura figurativa a carico dello Stato.

Il provvedimento che è stato inserito nel disegno di legge finanziaria di proroga della cassa integrazione non riguarda ovviamente il caso FIAT ma numerose altre situazioni aziendali per cui era scaduta la cassa integrazione che abbiamo proceduto a rinnovare; contrariamente a quanto è stato diffusamente pubblicato da alcuni

giornali, lo stanziamento previsto dalla manovra finanziaria non riguarda, lo ripeto, la situazione FIAT.

Come ho detto, la procedura è iniziata. Il nostro compito, limitatamente alla questione occupazionale, è verificare se esistano le condizioni per la dichiarazione dello stato di crisi.

La FIAT inizierà le consultazioni con il sindacato per la determinazione dei numeri esatti. Diverso è l'intervento che il Governo deciderà di attuare più in generale circa il caso dell'azienda. Per questo è prevista nei prossimi giorni una convocazione a Palazzo Chigi dei rappresentanti aziendali FIAT, delle parti sociali, delle regioni, compresi i portavoce delle istituzioni, dei comuni coinvolti dalla richiesta di cassa integrazione e mobilità da parte della FIAT medesima.

Il mio compito — questo sarà l'oggetto degli incontri di oggi — è acquisire in dettaglio maggiori informazioni sulla proposta dell'azienda, mentre poi sarà compito del Governo, in particolare in virtù degli incontri che si terranno a Palazzo Chigi, valutare se e quali interventi siano richiesti e necessari, con esclusione di un intervento diretto nel capitale azionario della FIAT.

Nel piano previsto, come noto, è contemplata la sospensione del cento per cento dei lavoratori dell'impianto di Termini-Imerese per 12 mesi, ovviamente con l'impegno da parte della FIAT a riprendere l'attività dell'impianto suddetto decorso tale periodo. Non è prevista o indicata — né nel piano industriale né nei successivi documenti in mio possesso — la chiusura definitiva del complesso di Termini-Imerese ma è prefigurato un periodo di cassa integrazione, appunto di 12 mesi, con una riapertura successiva.

È vero che ai sensi del piano medesimo si ammette tale ripristino, ma solo « compatibilmente » con le richieste del mercato; e non potrebbe che essere così.

Tuttavia, ciò che a me pare di poter capire è che vi è comunque un forte impegno dell'azienda a riaprire l'impianto in questione, in quali termini e condizioni

non è però dato saperlo. È questa la critica che io ho mosso e che ribadirò oggi dinanzi ai vertici dell'azienda.

Non è detto con grande chiarezza quali siano le condizioni che permetteranno alla FIAT di osservare tale impegno ma è indiscusso che questo via sia da parte dell'azienda di Torino: rimane dichiarato il proposito di intervenire con investimenti anche nell'impianto di Termini-Imerese per garantire che, dopo il processo di cassa integrazione, il complesso venga riaperto.

In tali condizioni, ovviamente, non è pensabile né ipotizzabile lo studio di iniziative alternative, le quali presupporrebbero già la convinzione che l'impianto richiamato non verrà riaperto. Pertanto, confidiamo nell'impegno assunto dall'azienda di riprendere l'attività in quella sede al termine della cassa integrazione.

Peraltro, proprio all'impianto di Termini-Imerese guardiamo con particolare attenzione. Anche se ovviamente provvedimenti di questo tipo sono gravi di per sé, in qualunque luogo esse si verifichino, perché il dato occupazionale e quello di contesto economico delle varie realtà sono molto diversi.

Pur facendovi fronte con massicce iniziative di investimento, la situazione di Termini-Imerese rimarrebbe comunque quella più critica dal punto di vista occupazionale e soprattutto sociale, perché oggettivamente offre meno possibilità di reimpiego di quei lavoratori che al termine della cassa integrazione non dovessero trovare occupazione.

Il dato più recente in tema di tasso di occupazione e disoccupazione la dice lunga in proposito. A Milano, il tasso di occupazione complessivo è pari al 40 per cento, quello di disoccupazione è del 6 per cento. In provincia di Palermo il primo è del 17,7 per cento, il secondo è pari al 31,3 per cento.

Se consideriamo i dati relativi ai lavoratori di sesso maschile, il divario è altrettanto significativo perché mentre in provincia di Milano il tasso di occupazione è del 73,2 per cento e quello di disoccu-

pazione del 3,2, a Palermo i valori sono rispettivamente pari al 54,3 e al 22,8 per cento.

Non illustro in dettaglio ovviamente i contenuti e le modalità di applicazione della cassa integrazione e mobilità, peraltro già a vostra conoscenza.

Vorrei concludere semplicemente analizzando la situazione dello stabilimento FIAT di Termini-Imerese. Il complesso attuale dei dipendenti attivi, considerando FIAT, FIAT Auto, Sistemi sospensioni, Comau Service ed altri, è pari a 1951 dipendenti, di cui 5 dirigenti, 1731 operai e 215 impiegati. Da questo numero globale vanno sottratte le mobilità già in corso di realizzazione, concordate con l'accordo ministeriale del 24 luglio 2002. Il numero reale dei lavoratori è pari a circa 1800 unità rispetto alle 1951 suddette. La distribuzione per età riporta un 6 per cento di lavoratori con meno di trent'anni, un 16 per cento tra i trenta e i quaranta, un 47 per cento dai quaranta ai cinquanta ed un 31 per cento oltre i cinquanta. Questo dato rende ancora più drammatica la situazione perché, come sappiamo, per i lavoratori « anziani » è statisticamente più difficile trovare occupazione rispetto a quelli giovani e nello stabilimento di Termini-Imerese i lavoratori giovani in percentuale sono di gran lunga inferiori a coloro con oltre quarant'anni di età.

Questi sono i dati principali di cui abbiamo cognizione ad oggi. Ovviamente, sono a disposizione per rispondere alle domande che gli onorevoli membri di questa Commissione vorranno pormi.

PRESIDENTE. L'esposizione del ministro Maroni, della quale peraltro lo ringrazio, è naturalmente un'esposizione di dati, e d'altra parte dobbiamo tenere presente che questo formidabile problema da cui siamo angosciati e impegnati è da noi affrontato anche nel rispetto delle competenze delle altre Commissioni.

Naturalmente la nostra posizione muove da un lato del poliedro che è quello più strettamente occupazionale.

È altrettanto banale, per quanto vero, sottolineare che si tratta di aspetti di un

unico problema, che deve essere affrontato con sinergia di attenzione e di impegno da parte di varie Commissioni di questo Parlamento. Certo, noi intendiamo occuparcene, di concerto con il Governo, se possibile, anche con riferimento alle prospettive, alle misure e alle decisioni da adottare.

Credo che stamattina un grande quotidiano riportasse un intervento del presidente della FIAT, il quale (al di là di affermazioni di principio, peraltro liberamente opinabili da parte del lettore di qualunque livello e competenza) non indicava sostanzialmente — a mio giudizio personale — alcuna prospettiva sulla quale lavorare concretamente o confrontarsi in maniera costruttiva. Ciò certamente non può tranquillizzarci.

Ad ogni buon conto, noi seguiamo l'impegno dell'esecutivo con particolare attenzione. Ci riserviamo — per quella che è la competenza della sede legislativa — di attivarci o rispondere a stimoli e sollecitazioni che provengano dal Governo, dalle parti coinvolte e dai territori interessati. Quindi, siamo estremamente sensibili al problema (oltre che profondamente preoccupati, come lo è in questo momento tutta Italia) e vogliamo cogliere fino in fondo l'opportunità di questi scambi di idee per poter pervenire almeno a qualche conclusione operativa, di quelle che la gente — oltre che i diretti interessati — ci richiede.

Do ora la parola ai colleghi, per una prima serie di interventi.

GIUSEPPE LUMIA. Sarebbe stato più utile avere prima di fronte a noi un chiaro disegno del destino industriale della FIAT, in tutti i suoi aspetti e sfaccettature (compresa la dimensione finanziaria ma anche il problema più specifico dei modelli e delle strategie), per poi, alla fine, parlare degli ammortizzatori sociali (cassa integrazione, mobilità) utili a raggiungere quell'obiettivo. Invece, partiamo in modo sbagliato, alla rovescia: prima gli strumenti e poi vedremo ciò che succederà. Questo è un limite strutturale.

Pertanto, vorrei sapere dal ministro se nel Consiglio dei ministri si sia parlato

della questione in termini diversi da quelli dei soli ammortizzatori sociali e quale sia la linea emersa o le strategie individuate sul modo in cui affrontare questa crisi.

Vorrei inoltre chiedere cosa si intenda fare per l'indotto. Faccio riferimento all'ambito che meglio conosco, quello di Termini-Imerese, ove c'è una realtà dell'indotto che, anche se piccola, è significativa. Anch'essa rischia di andare in malora senza alcuna prospettiva.

Lei ha detto che è stata fornita l'assicurazione che lo stabilimento FIAT riprenderà la sua attività, ma ha anche evidenziato il suo pensiero critico circa la mancanza di ulteriori esplicitazioni, al di là delle frasi generiche ed ambigue. Tutti coloro che hanno esperienza in questo campo sanno che, se uno stabilimento chiude per 12 mesi, chiuderà per sempre. Perciò vorrei capire quanto peserà nella sua valutazione, anche in ordine alla cassa integrazione, l'assenza di un obiettivo chiaro sul futuro di Termini-Imerese, ferma restando la mia e la nostra netta contrarietà a questo tipo di strategia e soluzione.

LINO DUILIO. Ringrazio il signor ministro per essere qui presente. Vorrei fare solo una battuta sull'informazione resa riguardo alla vicenda luttuosa delle vittime del terremoto in Molise. A mia memoria, risultano dei precedenti (penso all'Irpinia) che confermano quanto sostenuto dal ministro. Dico ciò *ad adiuvandum*, se può essere utile.

Quanto alla questione principale all'ordine del giorno, il presidente ha giustamente evidenziato il fatto che noi riflettiamo all'interno di competenze istituzionali del ministero, nonché di questa Commissione, che sono quelle che sono. Io peraltro ravviso l'esigenza (istituzionale, oserei dire) di evidenziare non solo che non esiste un piano ora, ma anche che da troppo tempo (non mi riferisco solo a questa maggioranza) si agisce per compartimenti stagni. Il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, contraddicendo alla sua denominazione, è quasi una sorta di Croce rossa: tutte le volte che ci sono delle

crisi viene chiamato a dispensare cassa integrazione o altri provvedimenti e manca sempre una visione dell'orizzonte e del progetto complessivo.

Vorrei sapere dal ministro qual è lo stato dei processi economici ed industriali che sono sotto i nostri occhi. Se è vero che esiste la logica del mercato, essa da un lato puntualmente ci presenta il conto quando c'è una crisi e, dall'altro, procede per strade proprie laddove si tratta di realizzare profitti. È una logica che credo debba essere rivista.

Poiché ritengo che ci sia anche una dimensione interministeriale, vorrei sapere se — al di là dei livelli occupazionali — esiste un progetto, un'idea, un qualcosa che faccia sì che la prospettiva futura della FIAT (e non si tratta di un'azienda qualsiasi, ma storicamente ed economicamente di una delle poche importanti rimaste nel nostro paese) possa collocarsi in un ambito di competitività internazionale.

Una volta si usava parlare di logiche keynesiane, poi abbandonate. Il ministro ha detto che è sicuramente da escludersi ogni partecipazione al capitale azionario della FIAT. Però vi sono modi e modi per superare le difficoltà. Noi abbiamo presentato un emendamento al disegno di legge finanziaria che anticipa il discorso degli ammortizzatori sociali — come da nostra proposta presentata in altra sede — ed estende il periodo di cassa integrazione a tutti i lavoratori dipendenti. Si tratta di un emendamento legato ad un possibile piano di rilancio industriale, e quindi non è semplicemente una regalia, una mera erogazione. Prescindendo però da valutazioni relative a questo emendamento (che ovviamente mi auguro venga approvato), vorrei sapere se ci sia da parte del ministero l'intenzione di prefigurare interventi che non siano di semplice soccorso, ma che si inseriscano all'interno di un piano complessivo che possa far sperare in un rilancio vero e proprio. Mi riferisco soprattutto ad alcune aree, come la Sicilia, dove l'eventuale perdita del posto di lavoro da parte di più di mille dipendenti si inserisce in un contesto già segnato dalla disoccupazione. È evidente che si tratte-

rebbe di un disastro, non solo per quei lavoratori ma anche per tutto il tessuto sociale.

La crisi della FIAT dovrebbe almeno servirci da lezione, stimolandoci a capire da cosa derivi: non solo da scelte familiari di un certo tipo, ma anche da decisioni industriali e finanziarie. In ogni caso, vorrei sapere se sia condivisa l'idea secondo cui lo Stato non debba fare semplicemente da spettatore nei riguardi di questo fenomeno, in modo che — oltre ad intervenire nella situazione contingente, fatto pure necessario e richiesto — possa agire in funzione delle prospettive, che sono altrettanto fosche.

CARMELO BRIGUGLIO. Vorrei ringraziare il presidente, e anche il ministro, di questa opportunità che consente alla Commissione lavoro di riappropriarsi di un tema che le appartiene, sotto ogni profilo.

Credo che al dibattito di cui si è detto abbia pure partecipato, peraltro impropriamente, il presidente Fresco, rilasciando stamattina un intervento al *Corriere della sera*, che ha destato, invero, più preoccupazioni che rassicurazioni.

Vorrei invitare il ministro, ancorché nella sua qualità di capo del dicastero, a non limitarsi più ad esercitare una funzione meramente notarile, di presa d'atto di quanto la FIAT ci chiede. Peraltro, è sembrata estremamente indelicata l'affermazione resa questa mattina dal presidente della FIAT, in base alla quale sembrerebbe evincersi che l'assorbimento di risorse — attualmente necessarie al rilancio aziendale — quasi non sarebbe altro che un recupero di somme versate a suo tempo dell'azienda (alla cassa integrazione, fondo alimentato dai contributi delle imprese, tra le quali rientrerebbe, dunque, il gruppo FIAT) di cui essa ora a ragione si riapproprierebbe. Sotto questo aspetto non si può non ravvisare il limite ulteriore di un *management* che ha tirato la corda anche sul piano strettamente industriale.

Intendo limitare le mie domande ad una sola e ben precisa richiesta di chiarimento: il ricorso alla cassa integrazione

mal si concilia con il grande dibattito relativo alla riforma degli ammortizzatori sociali e con i costi che il ministro ha avuto la cortesia di rassegnarci, soprattutto in riferimento ad un gruppo così importante come quello alla nostra attenzione.

Credo si debba cominciare a fare in modo che, a livello sperimentale, in questa vicenda così rilevante, capace di coinvolgere tutto il territorio nazionale, da nord a sud, intanto e prioritariamente gli impianti non chiudano, esaminando la possibilità di ricorrere a contratti di solidarietà — mi riferisco ad una sorta di modello Volkswagen —, con turnazione dei lavoratori, e facendo in modo che gli stessi impianti, bene produttivo e sociale appartenente a tutta la comunità nazionale ed ai singoli territori, non vengano abbandonati ma presidiati.

Non so con quale aggravio di costi, però sicuramente questa è un'ipotesi da percorrere. Diversamente, cadremo soltanto in una mera rassegnazione che, francamente, non riteniamo di dover accettare in modo acritico.

PRESIDENTE. In considerazione degli impegni parlamentari dell'Assemblea che ci inducono a restringere i tempi di organizzazione dei nostri lavori, riterrei opportuno, essendovi ancora altri iscritti a parlare e dovendo il ministro presenziare fra poco ad un importante incontro (nel quale acquisirà ulteriori dati utili anche alla Commissione), concludere l'audizione, concordando poi una sua successiva e quanto mai tempestiva ripresa, sia per dar corso agli interventi dei colleghi già iscritti a parlare sia per poter disporre di risposte aggiornate da parte del ministro.

Dichiaro pertanto conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 29 novembre 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

