

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DOMENICO BENEDETTI VALENTINI

La seduta comincia alle 20,10.

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).

Seguito dell'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, il seguito dell'audizione del ministro Roberto Maroni sulla crisi aziendale della FIAT. Ringraziamo il ministro che è qui con noi per portare a compimento l'audizione sulla crisi FIAT, rinviata nella seduta del 5 novembre 2002, che ha suscitato grandissimo interesse e profonde preoccupazioni all'interno della nostra Commissione e in tutto il paese. Questo problema, un poliedro con facce diverse, noi lo affrontiamo prioritariamente sotto il profilo dei rapporti di lavoro, strettamente connesso al complesso passaggio che il gruppo sta vivendo.

Il grande ritardo occorso per portare a compimento l'audizione del ministro per un verso ce ne fa dolere (nel senso che abbiamo faticato non poco per combinare questo incontro, che pure diversi membri della Commissione avevano sollecitato a più riprese, ma abbiamo avuto

difficoltà organizzative, visti i molti impegni del ministro sia in Italia sia all'estero), dall'altro ci dà l'opportunità di affrontare le novità nel frattempo intervenute. Come voi sapete, colleghi, ci troviamo infatti di fronte a fatti nuovi di grande rilievo che danno un contenuto più pregnante a questo seguito dell'audizione.

La Commissione desidera ricavare dall'incontro di oggi dati di fatto ed elementi di conoscenza attendibili, poiché non possiamo certamente ritenerci appagati dalle notizie giornalistiche; d'altra parte, il riverbero principale di tali notizie è la sensazione che si è di fronte a pesanti tagli occupazionali, che rappresentano l'aspetto che più colpisce e preoccupa. Come abbiamo dato atto al Governo di avere comunque affrontato con sensibilità e tempestività, nell'ambito delle sue competenze, nel rispetto delle prerogative e dei ruoli, questa situazione che, praticamente, coinvolge tutta l'Italia sia direttamente sia indirettamente, così intendiamo non soltanto conoscere ma anche stimolare e intervenire, se necessario, a sostegno dell'azione che il Parlamento e l'esecutivo possono svolgere per affrontare questa complessa situazione.

Concludo ricordando ai colleghi che nella giornata di domani abbiamo organizzato un'audizione informale, congiunta con la X Commissione, dell'amministratore delegato del gruppo FIAT, perché vogliamo che il dialogo e le fonti di conoscenza siano le più compiute, oltre che le più autorevoli, per instaurare, se necessario, anche una fase di contraddittorio che ci permetta di perseguire meglio i nostri fini istituzionali. Prego, quindi, l'onorevole ministro di farci un'esposizione

aggiornata della situazione, nell'ottica che soprattutto interessa la nostra Commissione.

ROBERTO MARONI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Ho predisposto un documento che fa il punto della situazione con un quadro di riferimento generale sul settore automobilistico, con la descrizione dell'accordo raggiunto tra Governo e azienda il 5 dicembre 2002, con lo stato di attuazione di questo accordo e una breve illustrazione del piano di rilancio della FIAT per il triennio 2003-2006, che ho consegnato alla segreteria della Commissione affinché venga messo agli atti e distribuito. Illustrerò le considerazioni sullo stato di attuazione dell'accordo del 5 dicembre 2002 e quelle relative al piano di rilancio 2003-2006, che mi sembrano le parti più significative del documento.

L'accordo del 5 dicembre 2002 ha elaborato un intervento che si articola su tre assi: la modernizzazione e il recupero di competitività del settore automobilistico; la creazione di nuove opportunità di occupazione nelle differenti aree regionali; lo sviluppo di politiche attive del lavoro e del sostegno ai lavoratori e alle comunità locali. Lo stato di attuazione dell'accordo è stato inquadrato in tre capitoli: la gestione degli esuberanti; le azioni di formazione; altre azioni a sostegno.

Per quanto riguarda la gestione degli esuberanti, successivamente all'accordo, la FIAT ha proceduto a sospendere in cassa integrazione guadagni straordinaria i lavoratori di FIAT Auto e di alcune realtà di Comau e del settore della componentistica. Il Governo, in data 27 dicembre 2002, ha riconosciuto lo stato di crisi per le società interessate dalla CIGS. Dal mese di gennaio, l'azienda ha illustrato, anche in sede locale attraverso incontri presso la regione Sicilia e, successivamente, la regione Lazio, la regione Lombardia e con le autorità locali del Piemonte, i contenuti e gli effetti del piano oggetto dell'accordo di programma con il Governo. Sul piano dei rapporti sindacali, è stato possibile riprendere il confronto a livello locale per af-

frontare le specificità della gestione delle eccedenze e, in tale contesto, nel corso degli ultimi mesi, sono stati realizzati accordi a Termini Imerese, Cassino, Mirafiori ed anche a Venaria e Tolmezzo. In tali accordi, si sono attuati gli impegni previsti nell'accordo di programma per quanto riguarda la rotazione, la gestione dei rientri e l'utilizzo della mobilità corta in aggiunta a quanto già previsto dall'accordo di programma (200 per Cassino e 500 per Torino).

In particolare, per Mirafiori l'accordo specifica i criteri per la collocazione in CIGS dei lavoratori eccedenti a seguito della cessazione della produzione della *Panda*, individuando quelli che potranno accedere alla pensione attraverso la mobilità. Le iniziative attuate dall'azienda (uscite incentivate, utilizzo di quote di mobilità residua, ricollocazioni, comando-distacco) hanno consentito, nei primi tre mesi di gestione della CIGS, di ridurre significativamente il numero dei lavoratori sospesi, che è passato da 5.551 a 4.807, mentre si sono concluse le procedure di mobilità attivate nel mese di ottobre e oltre il 40 per cento dei lavoratori coinvolti ha già lasciato l'azienda.

Gli accordi sono stati sottoscritti da FIM, UILM, FISMIC e UGL. La FIOM non ha sottoscritto accordi, anche se, in alcune realtà (Termini Imerese e Magneti Marelli), le RSU si sono dissociate dalle indicazioni politiche della segreteria nazionale, sottoscrivendo i relativi accordi. A Cassino, le RSU non hanno sottoscritto l'accordo, ma si sono dissociate dalla posizione del sindacato nazionale. Per quanto riguarda Arese, in data 18 febbraio 2003, è stata sottoscritta un'intesa tra le organizzazioni sindacali e le società proprietarie delle aree e dei fabbricati costituenti la maggior parte del comprensorio industriale situato nei territori dei comuni di Arese, Garbagnate Milanese, Lainate e Rho: in detta intesa, è stato concordato che le imprese si insedieranno nelle aree dismesse dalla FIAT assumendo prioritariamente i lavoratori inattivi del sito di Arese, con precedenza per gli ex dipendenti Alfa Romeo, che siano in uno stato di disoccupazione

involontaria o che non beneficino di un trattamento di mobilità di accompagnamento alla pensione.

Sul piano dei rapporti sindacali, l'azienda ha convocato la riunione dell'osservatorio di gruppo, composto da due componenti la segreteria nazionale per le 4 organizzazioni sindacali (FIM, FIOM, UILM, FISMIC), nel corso del quale ha illustrato la situazione della gestione della CIGS. Relativamente allo strumento della mobilità lunga, è stato approvato il relativo provvedimento legislativo. A questo proposito, le quote assegnate al Gruppo FIAT (sono previste 2.400 unità) saranno ripartite nelle varie società interessate dai provvedimenti di crisi/mobilità/cassa integrazione sulla base dei criteri individuati dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Per quanto riguarda le azioni di formazione nel mese di dicembre 2002, è stato istituito il gruppo di lavoro Ministero del lavoro e delle politiche sociali-FIAT per costruire il piano di formazione (obiettivi, beneficiari, tipologie formative, certificazione, intensità degli aiuti) che deriva dagli impegni assunti dal Governo e dall'azienda nell'accordo di programma del 5 dicembre. Il piano di formazione si caratterizza quale importante strumento per la realizzazione del piano industriale definito da FIAT Auto al fine di iniziare il rilancio dell'azienda, nonché per la sua capacità di offrire a tutti i lavoratori coinvolti una più concreta opportunità di occupazione. Il piano, terminata in questi giorni la fase di predisposizione e progettazione, sarà trasmesso a Bruxelles con la relativa notifica preventiva del progetto di aiuti di stato alla formazione, come previsto dall'articolo 88, paragrafo 3, del Trattato.

È importante sottolineare che la logica cui si ispirano le azioni di formazione previste è quella della cosiddetta « spendibilità » delle competenze acquisite dai lavoratori, non soltanto all'interno dei confini aziendali, ma anche in una dimensione territoriale più ampia che, in particolare modo per le professionalità di più

alto livello, supera gli stessi confini nazionali, per realizzarsi in un contesto europeo.

L'impatto territoriale del piano è significativo perché l'accrescimento delle competenze lavorative da parte degli addetti produce degli effetti immediati in termini di: miglioramento dell'efficienza e dell'accrescimento del livello di *performance* da parte degli addetti dell'azienda; conservazione dei livelli occupazionali nelle regioni interessate; rilancio della competitività congiunta degli stabilimenti e degli enti di staff.

Il piano prevede percorsi formativi differenziati per i lavoratori in CIGS; i lavoratori appartenenti a categorie deboli-dipendenti in situazione lavorativa che ricoprono ruoli prevalentemente operativi, che hanno raggiunto limiti di età (45 anni) e che sono in possesso di un titolo di studio definito debole (licenza media inferiore o licenza elementare), che li espongono a rischi di inoccupazione se non riqualificati; i lavoratori definiti potenzialmente a rischio occupazionale; altri lavoratori.

Le stime prevedono che i lavoratori del gruppo FIAT Auto interessati ad interventi formativi saranno 22.000, distribuiti tra gli stabilimenti di Termini Imerese (1.603), Pomigliano (4.525), Cassino (4.117), Arese (544), Mirafiori presse (771), Mirafiori carrozzerie (7.122) e *staff* centrali (3.375). La formazione sarà ripartita fra generale e specifica (con diverse intensità di aiuto secondo le regole degli aiuti di Stato e, quindi, con un diverso grado di finanziamento anche da parte della FIAT). La dimensione finanziaria si attesta a circa 40 milioni di euro.

I percorsi formativi dovranno essere certificati con la collaborazione delle amministrazioni regionali e provinciali competenti in materia. La fase di certificazione, volta a garantire la trasparenza dell'intervento ed a favorire la spendibilità, in ambito nazionale e comunitario, delle competenze acquisite, in raccordo con quanto stabilito dall'Unione europea sulla mobilità dei lavoratori, sarà svolta in coerenza con la disciplina nazionale.

In tale fase, sarà oggetto di sperimentazione uno strumento innovativo ed avanzato: la *job card*, che, tenendo conto delle più significative esperienze nell'ambito dell'orientamento, dei sistemi di analisi delle competenze realizzate e dei relativi processi di convalida e riconoscimento dell'apprendimento formale, non formale e informale, supporterà in modo sostanziale la portata generale dell'intervento. Al termine del percorso formativo i lavoratori riceveranno un documento in formato elettronico, la *job card* appunto, contenente, oltre ai dati anagrafici e professionali aggregati secondo il modello del curriculum europeo, la descrizione delle competenze acquisite attraverso il percorso formativo.

Il documento rientra in una sperimentazione che ha come obiettivo quello di dotare i cittadini europei di uno strumento che possa concorrere ad alimentare la cultura delle competenze nelle imprese, intese come soggetti formativi.

La gestione del piano formativo verrà affidata, in parte direttamente a FIAT con la supervisione di Italia Lavoro e in parte a soggetti formativi selezionati con procedure concorsuali attraverso l'Agenzia Italia Lavoro. Un gruppo di lavoro composto dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, da Italia Lavoro e dalla FIAT seguirà l'andamento di esecuzione del piano. Italia lavoro realizzerà il monitoraggio del piano stesso. Il ministero provvederà, inoltre, alla valutazione finale delle attività, con analisi relative non solo all'*output* del piano formativo ma all'*outcome* dello stesso, soprattutto rispetto agli obiettivi di occupabilità dei lavoratori.

Per ciò che riguarda le altre azioni a sostegno del gruppo FIAT, l'accordo prevedeva anche sostegni alla ricerca ed all'innovazione nonché la ripresa del mercato automobilistico attraverso la proroga della normativa degli incentivi. Da questo punto di vista, il Governo non ha dato seguito né ad azioni di supporto per lo sviluppo di nuove tecnologie né ad una replica degli ecoincentivi. Il nuovo piano, che prevede - tra il 2003 ed il 2006 - un ammontare di spesa di circa 7,9 miliardi

di euro, implicitamente richiede un aiuto del Governo proprio riguardo alle azioni di ricerca e sviluppo che si rendono necessarie per posizionare su un livello più competitivo l'azienda.

In definitiva, gli unici adempimenti effettuati sono stati quelli di competenza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Per ciò che attiene al piano di rilancio 2003-2006, approvato pochi giorni fa dal Consiglio di amministrazione, esso implica: una manovra autofinanziata per complessivi 19,5 miliardi di euro che include investimenti in nuovi prodotti, in ricerca e sviluppo e nelle reti commerciali, oltre ai costi di ristrutturazione, una riduzione dei costi per 3,1 miliardi di euro nel 2006 rispetto al 2002, maggiori margini dai nuovi prodotti per 1,6 miliardi di euro, un aumento del capitale sociale offerto in opzione agli azionisti per circa 1,8 miliardi di euro, garantito da un consorzio bancario.

Gli obiettivi principali del piano sono: risultato operativo del gruppo in pareggio nel 2004, redditività operativa del gruppo nel 2006 pari al 4 per cento sul fatturato (5,5 punti in più rispetto al 2002); *cash-flow* gestionale (inclusi gli oneri di ristrutturazione) positivo nel 2005.

Detto piano è costruito su due azioni: da un lato, la forte valorizzazione dei prodotti già esistenti; dall'altro, nuove gamme di prodotti che verranno realizzate in tutti i settori e che potranno avvalersi di nuove motorizzazioni. L'incidenza sul fatturato dei prodotti lanciati o rinnovati a partire dal 2002 passerà per FIAT Auto dal 25 per cento nel 2003 al 51 per cento già nel 2004; nello stesso anno salirà in CNH ad almeno l'81 per cento, sia nelle macchine agricole sia in quelle per le costruzioni ed al 70 per cento in Iveco.

Dai nuovi prodotti è atteso, alla fine del 2006, un miglioramento dei margini per circa 1,6 miliardi di euro. Per FIAT Auto, in particolare, il piano gamma prodotti aumenterà notevolmente il grado di copertura delle fasce in cui si articola il mercato europeo, con l'ingresso in segmenti in crescita. A partire dal 2007, gli

investimenti previsti dal piano di rilancio consentiranno di allargare ulteriormente la gamma con nuovi modelli che si aggiungeranno a quelli già pianificati. Inoltre, lo sforzo di rinnovamento dei prodotti consentirà alla gamma di FIAT Auto di riallinearsi già dal 2004 all'età media dei migliori concorrenti. Tuttavia, tale operazione di nuovi prodotti e di riqualificazione dell'esistente non appare produrre un consistente incremento delle vendite e delle quote di mercato. Ciò rappresenta un elemento di perplessità - è una mia opinione personale - rispetto agli obiettivi del piano stesso.

Un ruolo essenziale nel miglioramento delle *performance* del gruppo viene attribuito alla riqualificazione delle reti distributive. In particolare, sarà ottimizzata la copertura dei mercati e verranno messe in atto le azioni necessarie per innalzare la redditività dei *dealer*, con un investimento pari a circa 700 milioni di euro. Tale ottimizzazione è, tuttavia, anche un fattore di preoccupazione, perché l'opera di razionalizzazione potrebbe avere delle ripercussioni significative in termini di impatto occupazionale sui concessionari.

La riorganizzazione presentata disegna, in sostanza, un gruppo FIAT che passa dall'assetto tipico delle conglomerate (con una serie diversificata di attività industriali e di servizio, autonome e scarsamente integrate tra loro) a quello di gruppo industriale caratterizzato da processi e servizi trasversali ai settori, con una snella struttura di *holding*.

In tale quadro uno degli aspetti fondamentali del nuovo piano è la revisione dei costi, che dovrebbero essere abbattuti per circa 3,1 miliardi di euro, con un'azione condotta soprattutto sui materiali diretti di produzione. Lo stesso piano prevede, inoltre, la chiusura di 12 impianti, localizzati per la gran parte all'estero, ed una riduzione di personale pari a 12.300 persone - di cui solo 2.800 in Italia - per il periodo 2003-2006. Tale quota è aggiuntiva alle riduzioni di personale previste nell'accordo del 5 dicembre, anche se non incide, per la maggior parte, sugli stabilimenti dell'auto.

Nelle prossime settimane avremo modo, come ministero, di esaminare con attenzione l'impatto di dette riduzioni di personale ed i loro effetti sui territori locali, anche alla luce delle differenti situazioni del mercato del lavoro, e in relazione alle prospettive di produzione dei diversi stabilimenti. È importante evidenziare, tuttavia, come il gruppo prevede, nello stesso periodo, 5.400 assunzioni a qualificazione medio-alta, di cui 1.600 in Italia.

PRESIDENTE. A nome della Commissione, ringrazio l'onorevole ministro per l'esposizione testé svolta e per la documentazione consegnata alla nostra attenzione; in particolare, il testo dell'accordo Governo-FIAT del 5 dicembre 2002 e la tabella che sarà pubblicata in calce al resoconto stenografico della seduta.

Invito i colleghi che lo desiderino a prendere la parola per proprie valutazioni o domande di approfondimento.

MARIO LETTIERI. Desidero innanzitutto ringraziare il ministro per l'informazione abbastanza dettagliata e vorrei porre una domanda per sapere se il ministero abbia condotto una riflessione complessiva sul pianeta FIAT e, quindi, non solo sulla FIAT ma anche sulle varie industrie dell'indotto. Per fortuna, infatti, a Melfi, la situazione di crisi, essendo lo stabilimento tecnologicamente più avanzato, si è avvertita in misura minore; sull'indotto, invece, si è sentita di più in quanto quest'ultimo non forniva soltanto lo stabilimento di Melfi ma anche gli altri. Chiederei, poi, se da parte del ministero si intenda intervenire per far sì che questo indotto, eccessivamente parcellizzato, non finisca per essere trasferito, almeno in parte, all'estero. È, del resto, quanto si sta verificando; purtroppo si ha notizia che l'indotto di terzo livello, anziché portare, nelle regioni dove sono siti gli stabilimenti, maggiore ricchezza ed occupazione viene trasferito in Turchia, in Tunisia e via dicendo.

Quanto poi alle considerazioni sull'intero piano, deve essere chiaro che è inte-

resse del Parlamento e del Governo mantenere in vita e solida un'azienda come la FIAT, per le ragioni esposte più volte e certamente condivise da tutti. Non so, però, se il futuro dell'azienda effettivamente possa essere garantito da questo piano; soprattutto, per quanto riguarda gli aspetti finanziari. Ho, infatti, l'impressione che, ancora, il sistema bancario italiano sia, in un certo senso, nella condizione di aver posto il cappio al collo all'azienda FIAT e, prima o poi, potrebbe strangolarla.

ALBERTO NIGRA. Signor presidente, anch'io ringrazio il ministro per la relazione svolta e farò una considerazione brevissima (già svolta, peraltro, dal presidente, nella sua introduzione). Abbiamo, in qualche modo, la fortuna di poter discutere di questo argomento ad una certa distanza dalla prima parte dell'audizione; nel frattempo, sono intervenuti alcuni nuovi fatti che ci consentono di avere, se non altro, un quadro più chiaro, compreso un aspetto non indifferente: una migliore e più definita volontà della FIAT di proseguire sulla strada dell'auto. Infatti, dal piano mi pare che ciò si evinca come una delle finalità che questa società si pone; aspetto che, qualche mese fa, era tutt'altro che scontato.

Quanto però mi preme sottolineare è che, a mio parere, l'accordo raggiunto è un buon accordo; se mai, ci si può rammaricare che un'importante organizzazione sindacale come la FIOM non l'abbia sottoscritto, ma ogni associazione sceglie cosa intende fare circa gli accordi e, quindi, quell'organizzazione avrà fatto le proprie valutazioni.

L'accordo è buono perché è innovativo e introduce una serie di elementi che da tempo erano oggetto di discussione, e non solo nel mondo FIAT; elementi legati sia agli aspetti formativi sia, anche, a quelli « rotativi » della cassa integrazione. Peraltro, la stessa azienda, in passato, si era sempre opposta a qualsiasi tipo di rotazione del sistema della cassa integrazione; la rotazione, invece, è essenziale perché lo strumento sia teso, così come era stato

immaginato, a fronteggiare una crisi e non ad emarginare, di fatto, una parte dei lavoratori di quell'azienda.

Rimane, però, il problema già sollevato dal collega Lettieri; lei stesso, onorevole ministro, in occasione della sua visita a Torino, all'inizio di questa fase della crisi FIAT — infatti, la crisi dell'azienda sta andando avanti da tempo —, aveva annunciato misure atte a fronteggiare la crisi anche nel settore dell'indotto. Come lei, ministro, sa bene, ed ha già riferito anche nella scorsa occasione, le ricadute sull'indotto sono spesso più pesanti, in termini non solo occupazionali ma, addirittura, esiziali per le aziende stesse.

Sussistono quindi dei problemi per i lavoratori delle aziende dell'indotto che, peraltro, sono una realtà importantissima nel settore dell'auto: per quanto possa sembrare strano a chi non è avvezzo a discutere di questi argomenti, tuttavia sappiamo che si tratta di un settore fatto dalla grande e media impresa nonché da tante piccole imprese che svolgono una funzione essenziale. I lavoratori di queste ultime, ad un anno, ormai, dall'apertura della crisi, non hanno ottenuto alcun miglioramento sul piano degli ammortizzatori sociali; le stesse imprese — ma è argomento che non riguarda il suo ministero; riguarda, piuttosto, le attività produttive (ministero del quale sottolineiamo la totale e completa assenza nella vicenda FIAT) — non hanno ricevuto l'aiuto necessario. Il Ministero delle attività produttive, infatti, non ha emanato un solo provvedimento che vada nella direzione di aiutare queste imprese, né per facilitare l'accesso al credito né per aumentare i cosiddetti crediti di imposta; è mancato il pur minimo sostegno agli imprenditori del settore. Questo è un problema serio perché, tra l'altro, nel frattempo, stiamo assistendo, quotidianamente — sono un parlamentare di Torino e, quindi, lo posso dire con assoluta certezza — alla crisi di decine di queste imprese: se per i lavoratori la crisi vuol dire perdere posti di lavoro, per l'imprenditore significa « chiu-

dere», dover rinunciare ad una attività alla quale ha dedicato anni di vita, a volte per più generazioni.

È un problema serio e ci interessa capire come il Governo, al di là delle ristrettezze finanziarie con le quali opera — a causa di scelte compiute da questo stesso Governo su altri terreni — intenda affrontare tali temi e tali problemi, che interessano, ripeto, migliaia di lavoratori e imprenditori.

ANDREA DI TEODORO. Anch'io ringrazio il ministro per la circostanziata informativa che ha reso in Commissione. Vorrei spendere una parola, atteso che, se non sbaglio, sono l'unico deputato lombardo di questa Commissione...

ROBERTO MARONI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Anch'io!

ANDREA DI TEODORO. ...a parte, ovviamente, il ministro, sullo stabilimento di Arese. Ciò, anche perché, con alcuni amici parlamentari, abbiamo, a suo tempo, costituito un comitato di parlamentari lombardi a difesa dello stabilimento di Arese.

Lei ha fatto cenno ad un accordo che è stato sottoscritto tra le organizzazioni sindacali e le società proprietarie delle aree dell'ex CRA; accordo che ho portato con me perché mi è stato gentilmente inviato dal sindaco di Arese. Effettivamente, sussiste questo impegno, per quanto riguarda la riqualificazione dell'area, da parte delle imprese che sembrano insediarsi nell'area dell'ex stabilimento Alfa Romeo di Arese, ad assumere in via prioritaria i lavoratori dell'ex Alfa Romeo. La nostra preoccupazione riguarda il periodo di *vacatio* tra la fine della cassa integrazione, prevista per il 5 dicembre 2003 e l'insediamento effettivo da parte delle imprese che sceglieranno di investire nell'area considerata. Questi lavoratori potrebbero perdere il sostegno al reddito senza, nello stesso tempo, avere avuto la possibilità di ricollocarsi in insediamenti industriali che, ancora, effettivamente non sussistono.

Un altro problema è il seguente; ho avuto modo di incontrare le organizzazioni sindacali di Arese; per quanto abbiano tutte sottoscritto questo accordo — vi sono tutte le firme —, non nascondono, nei colloqui anche amichevoli svoltisi, i loro desideri e la loro aspirazione a ricollocarsi e ad operare nel settore della produzione dell'auto.

Ovviamente, ciò che chiedevano al gruppo FIAT era di mantenere una presenza in termini di produzione, peraltro già estremamente marginale ai tempi della crisi, nello stabilimento di Arese.

So che il ministro su questo punto non ha una competenza diretta (porremo, infatti, la questione anche ai rappresentanti dell'azienda), tuttavia il fatto che la prima regione d'Italia, la Lombardia, che rappresenta il 10 per cento del PIL nazionale, si vedrà di fatto privata di ogni forma di produzione industriale nel settore automobilistico credo rappresenti un dato su cui riflettere. Dopo la grande crisi dell'Autobianchi di Desio, risalente ad alcuni anni fa, ora la crisi che coinvolge lo stabilimento di Arese priva la Lombardia di una presenza nel settore automobilistico che lascia noi lombardi con l'amaro in bocca.

ROBERTO ROSSO. Nel documento illustrato dal ministro si afferma che «l'operazione di nuovi prodotti e di riqualificazione dell'esistente non appare produrre un consistente incremento delle vendite e delle quote di mercato» il che genera perplessità rispetto agli obiettivi del piano. Anche io leggendo i giornali avevo notato come, pur a fronte di questi consistenti investimenti, non si prevede di aumentare la quota di mercato nazionale ed europea. Se uniamo tale previsione con la constatazione che già da diversi anni esiste la consapevolezza che non è possibile sopravvivere rimanendo soltanto sul mercato nazionale, mentre invece la FIAT sembra intenzionata ad accettare la probabile contrazione della propria quota nei mercati internazionali, non si può non rilevare come verrà meno la capacità della FIAT di indirizzarsi su prodotti globali.

Vorrei sapere se il ministro può fornirci ulteriori indicazioni sull'affermazione contenuta alla fine del documento. Riguardo all'indotto abbiamo assistito ad un'azione di sostegno all'occupazione ed il ministro ha voluto specificare il fatto che, in pratica, è stato soprattutto il Ministero del lavoro e delle politiche sociali a sostenere il primo impatto della crisi, poiché non vi è stato un sostegno attivo alle politiche di ricerca e di sviluppo.

Tutto ciò assume, però, un carattere ancora più drammatico nel comparto dell'indotto, perché non soltanto non si sente beneficamente la stessa azione che il ministero ha svolto nei confronti del gruppo FIAT, ma viene meno in prospettiva anche la capacità di sostenere la ricerca e lo sviluppo nell'ambito di un settore che in termini occupazionali vale da tre a cinque volte l'occupazione diretta del gruppo. Sotto tale profilo esiste l'intenzione di pensare ad un'azione specifica sull'indotto? Perché fino ad adesso quando si è parlato della crisi del settore si è parlato soltanto del gruppo trainante e non dei produttori dipendenti da essa. Al riguardo va detto che una parte consistente di tali produttori potrebbe competere su scala quantomeno europea attraverso un'azione di sostegno alla differenziazione della committenza. Esiste la volontà da parte del ministero, naturalmente in connubio con il Ministero delle attività produttive, di sostenere tali politiche?

GIORGIO BENVENUTO. Condivido le preoccupazioni del ministro, non tanto rispetto alle possibilità di un risanamento, quanto piuttosto alle possibilità di riprendere una fase competitiva ed espansiva, perché non credo che i nuovi modelli ed i *restyling* siano sufficienti.

Il taglio di occupazione che interessa soprattutto l'estero significa che la FIAT ha dei grandi problemi nei mercati che non hanno più un grande sbocco (America latina); tuttavia sembra che da parte della FIAT non si preveda uno sforzo per essere presenti nei mercati più remuneranti (penso agli Stati Uniti, dove il marchio dell'Alfa Romeo potrebbe avere concrete

possibilità di affermarsi). Il gruppo sembra anche rinunciare a competere meglio in Europa, ma il mercato italiano, come rilevato anche dai colleghi, da solo non può giustificare speranze di sopravvivenza per la FIAT. Vorrei avere dal ministro qualche elemento di valutazione in più al riguardo. Il rapporto con la General Motors sta attraversando una fase di stagnazione oppure esistono delle prospettive che possono fornirci maggiori garanzie per il futuro?

Nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla Camera circa un anno fa avevamo evidenziato l'esigenza di una politica più organica e meno punitiva nei confronti dell'automobile nel nostro paese. Al di là degli eco-incentivi, che rappresentano delle fugaci boccate di ossigeno, noi avevamo posto il problema del riordino del sistema di tassazione, eliminando, ad esempio, l'imposta di trascrizione, che permetterebbe di dare maggiore flessibilità al mercato dell'usato favorendo anche la domanda di vetture nazionali nuove. Questi progetti sono ancora in piedi? Esiste l'idea di procedere ad una revisione organica della tassazione sull'auto piuttosto che favorire soluzioni provvisorie?

Per quanto riguarda l'indotto non solo esiste la necessità di intervenire per evitare ricadute gravi sull'occupazione, ma anche per favorire le sue potenzialità. Già oggi l'indotto del settore non è più tributario della FIAT, vi sono innovazione, ricerca e capacità di competere; perciò, quando noi poniamo il problema di un intervento sull'indotto prevedendo misure di ammortizzatori sociali e politiche di flessibilità lo diciamo per poter permettere a queste aziende di cogliere queste opportunità aumentando lo spazio di indipendenza. Per ultimo vorrei sapere se le nuove assunzioni previste sono a tempo indeterminato oppure legate a contratti con aspetti di carattere particolare.

ROBERTO GUERZONI. I colleghi sono già intervenuti in modo specifico sul corpo del piano di ristrutturazione; non è stato ricordato, però, che il nuovo piano prevede, a distanza di sei mesi dall'accordo di

dicembre, un'ulteriore riduzione di 2.800 unità per l'Italia non riguardanti, per la maggior parte, il settore auto.

Chiedo allora se ciò vuol dire che tali ristrutturazioni e le difficoltà che il gruppo ha incontrato nel settore dell'auto riguarderanno anche il settore delle macchine movimento terra e della CNH. In altre parole, gli interventi di ristrutturazione saranno concentrati in questi settori, e, se sì, con quale impatto sugli stabilimenti?

Ho fatto l'esempio delle macchine movimento terra perché l'Iveco, i veicoli industriali, erano considerati, a dicembre, settori forti del gruppo FIAT rispetto alla difficile competitività incontrata dal settore auto.

Vorrei capire di quale portata saranno le ripercussioni perché oltre i 7.600 addetti coinvolti dalla ristrutturazione del settore auto, i 2.800 degli altri settori penso che abbiano, a loro volta, un'importanza non di poco conto.

MASSIMO POLLEDRI. Dalla relazione si evince chiaramente che il Ministero del lavoro e delle politiche sociali ha fatto il suo dovere, con un consistente impegno economico.

Sulla ricerca e sviluppo da parte del Ministero delle attività produttive devo dire che la FIAT ha sempre « asciugato » i fondi della innovazione tecnologica: nei primi mesi di quest'anno ci troviamo nella situazione di aver già esaurito i fondi per l'innovazione tecnologica per il 2005.

Vorrei conoscere l'opinione del ministro su un protagonista di cui non si è parlato: le banche. Giustamente, il Governo interviene - così come i vari ministeri - ma le banche, alla fine, sono proprietarie di gran parte della FIAT, anche se mi sembra abbiano ultimamente manifestato un atteggiamento più conciliante. In sostanza, le banche credono nel piano di rilancio della FIAT?

GIOVANNI DIDONÈ. Anch'io vorrei ringraziare il ministro per la relazione illustrativa, che è stata molto chiara e dalla quale si possono anche evincere alcuni segnali sicuramente importanti e

positivi, come la riqualificazione, che mi sembra molto ampia e seguita in modo particolare, dall'inizio alla fine. Ciò dovrebbe far sì che buona parte del personale che rimane senza lavoro abbia la possibilità di essere reimmesso nel mercato.

Chiederei al Governo un impegno anche in relazione allo studio degli eventuali flussi di immigrazione, sia per quest'anno sia per i prossimi. Se vi sono, infatti, operai italiani che si riqualificano e che hanno necessità di lavorare, ritengo opportuno che sia data in precedenza a loro la possibilità di inserimento nel mercato del lavoro.

La crisi di cui ci stiamo occupando coincide con quella internazionale, molto seria e grave. Vorrei chiedere al Governo - poiché l'Italia, nel semestre corrente è alla presidenza di turno dell'Unione europea - se sia il caso di attivare barriere di tipo protettivo. Mi sembra una politica normalmente attuata dagli Stati Uniti, che vengono considerati i *global* più convinti. Quando vi sono settori in crisi - ricordo l'acciaio, ma se ne potrebbero citare anche altri - provvedono immediatamente. Suggestirei, pertanto, al nostro Governo di adottare tale misura per far sì che i paesi che non rispettano le condizioni minime o che « inquinano » e che non investono, debbano almeno compensare la competitività sleale portata alle nostre aziende.

Lo stesso discorso vale anche per l'indotto. È un settore importante, formato da molte piccole aziende, che rappresentano il nerbo del tessuto produttivo delle nostre regioni. Dette misure permetterebbero a tali aziende - che, come è stato detto in precedenza, sono già in buona parte svincolate dalla FIAT -, oltre che un recupero di competitività, la possibilità di compiere un ulteriore passo: riuscire ad assumere nuovi operai.

PRESIDENTE. Prima di ridare la parola al ministro, mi permetto soltanto di ribadire, a titolo personale, che nella prima fase di questa complessa crisi il Governo, pur faticando nel mettere in-

sieme le varie esigenze, si è contenuto in maniera corretta riuscendo a non debordare dalle proprie competenze e dai limiti imposti dalla normativa comunitaria, facendosi comunque carico di tale straordinaria emergenza che coinvolge, sotto molti profili, intere comunità nazionali.

Nella fase attuale e di fronte a tale nuovo piano, approfittando della presenza del ministro, ci si attendono valutazioni politiche, tanto più in presenza di un organo quale una Commissione parlamentare, che non è certo di valutazione tecnica. Ciò in relazione, ad esempio, agli adempimenti cui si è dato luogo sul versante delle competenze del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Nella relazione si è lasciato quasi intendere, *a contrario*, che vi possano essere anche altri settori, di competenza di altri dicasteri, in cui non ci si è attivati.

Vi sono, poi, le perplessità manifestate relativamente al fatto che tutta l'operazione non dà luogo, pur in presenza di nuovi prodotti ed alla riqualificazione dell'esistente, alla possibilità di conseguire un consistente ed apprezzabile incremento delle vendite e delle quote di mercato (che sembra, nella nostra mentalità di comuni osservatori, l'obiettivo principale e potenzialmente risolutivo di una situazione di crisi).

Ancora, il problema dell'indotto, - pur tenendo ovviamente presente che esso, per definizione, significa qualcosa di conseguente rispetto all'oggetto principale della nostra attenzione - acquista un rilievo autonomo. Dunque, sarebbero opportune valutazioni più incisive, sia pur nella prudenza che il Governo intende mantenere sotto tale profilo, rispetto alle quali lo stesso possa poi, in sede politica, assumere le proprie determinazioni ed iniziative.

La parola al ministro per la replica.

ROBERTO MARONI, *Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. Quando si parla di FIAT si fa riferimento ad un sistema complesso, che non è riconducibile soltanto ad un'azienda. Esso coinvolge l'indotto, la ricerca e sviluppo, le relazioni internazionali, le alleanze in mercati,

come quello italiano, quello europeo e quelli mondiali.

Sul tema FIAT ho espresso la visione, limitata alle proprie competenze, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. Ciò non significa che il Governo, in particolare il ministro delle attività produttive, non stia lavorando da tempo sul settore delle politiche automobilistiche. Tutto il Governo - il ministro delle attività produttive, il ministro dell'economia, la Presidenza del Consiglio, in particolare il sottosegretario Letta -, dall'inizio della sua attività, segue con grande attenzione lo sviluppo del sistema, tenendo presente la necessità di garantire l'autonomia decisionale propria delle imprese - della FIAT in particolare -, cioè la necessità di non interferire nelle scelte strategiche di sviluppo delle imprese stesse e l'altra di garantire, contemporaneamente alla libertà di impresa, in casi come quello che stiamo affrontando, il più basso impatto sociale possibile, favorendo alcune scelte. Così è avvenuto facendo presente al gruppo FIAT il gradimento, non tanto del Governo ma dell'intero paese, alla conservazione delle sue attività in Italia ed al mantenimento dell'apertura di alcune fabbriche che, dal punto di vista strettamente aziendale, sarebbe stato più utile chiudere.

Quindi, al di là dei provvedimenti da me citati, il Governo è intervenuto semplicemente in esecuzione dell'accordo del 5 dicembre dell'anno scorso; tuttavia, sia prima dell'accordo sia dopo, l'azione del Governo si è sviluppata con grande intensità, e non solo per quanto riguarda il mio ministero. Certamente, il piano di superamento della crisi della FIAT pone una serie rilevante di questioni, sulle quali Parlamento e Governo sono intervenuti ma che non sono state del tutto risolte. Una è rappresentata dall'indotto; noi ci siamo preoccupati da subito delle ricadute del primo piano della FIAT sull'indotto.

In particolare, come Ministero del *welfare*, abbiamo previsto alcuni interventi coordinati con le regioni - Piemonte, Lombardia, Sicilia e Lazio in particolare - e gli enti locali interessati; interventi tesi a valutare l'impatto effettivo sull'indotto

(aspetto non facile da accertare, per una serie di motivi). Si tratta di imprese che, spesso, riforniscono non solo la FIAT ma anche altre aziende; imprese in grado di mantenere la propria attività anche in presenza di una attività ridotta della FIAT; imprese già in crisi e che avrebbero potuto o potrebbero ora godere di interventi che prescindano dalla crisi stessa della FIAT.

Questa azione di monitoraggio è partita subito ed è stata affidata dal ministero all'Agenzia Italia Lavoro, che ha sviluppato una serie di interventi coordinati con le regioni per monitorare l'indotto e per intervenire con gli strumenti attualmente vigenti e disponibili. Quanto, eventualmente, occorrerebbe ancora fare sarebbe apportare modifiche agli strumenti legislativi, questione che il Parlamento ha cominciato ad affrontare con il disegno di legge S. 848-*bis*. Approvato tale provvedimento, sarà possibile intervenire sul versante dell'attenuazione degli impatti occupazionali; non certo su quello dello sviluppo di politiche industriali, materia non contemplata del disegno di legge citato.

Con il sistema degli ammortizzatori sociali, sarà possibile intervenire per mitigare quei impatti che oggi non è possibile mitigare. Siamo riusciti, per esempio, in particolare con la partecipazione della regione Lombardia per l'area di Arese, a finanziare un intervento straordinario e aggiuntivo alla cassa integrazione. Si è, appunto, trattato di un intervento congiunto che, su iniziativa della regione Lombardia, è consistito in risorse stanziare dalla stessa e dal ministero, destinate ad integrare l'indennità di cassa integrazione percepita dai lavoratori. Non vi è dubbio, però, che il tema, più in generale, dell'indotto — quello non solo, dunque, della FIAT, ma in genere dei grandi gruppi industriali che mostrino segnali di crisi o di mancato sviluppo negli ultimi anni —, meriti una riflessione più approfondita. Una riflessione che non si deve e non si può limitare alla riforma dei sistemi di ammortizzazione sociale.

L'occupazione è cresciuta negli ultimi anni, nonostante un calo della stessa nelle grandi imprese; ciò comporta una rifles-

sione circa gli strumenti di ammortizzazione sociale e gli investimenti nella ricerca e nello sviluppo. Investimenti che il Governo reputa fondamentali, tant'è che, come sapete, si discute della possibilità di non tenere conto delle spese per la ricerca e lo sviluppo (ma, in particolare, per la ricerca) ai fini del rispetto del patto di stabilità. È un tema sul quale, a mio avviso, bisognerà riflettere molto.

Cosa succederà per i lavoratori di Arese tra la fine della CIGS e l'insediamento delle imprese? Valuteremo se sarà necessario intervenire con strumenti per il sostegno al reddito; personalmente, sono ottimista perché credo che, in quell'area, il problema sollevato dal collega Di Teodoro si porrà ma in modo assolutamente relativo rispetto ai numeri e alle situazioni di altre regioni. Infatti, la regione Lombardia è molto attiva e segue con grande attenzione e competenza lo sviluppo della situazione di Arese; abbiamo un rapporto diretto con la regione Lombardia che, sull'area di Arese, si è fatta promotrice di un intervento diretto, sostenuto dal Governo ma gestito appunto dalla regione Lombardia e si deve riconoscere che, finora, le cose stanno funzionando.

Ho sollevato alcune preoccupazioni, condivise dal collega Rosso, per quanto riguarda, in particolare, le quote di mercato; ciò, non perché abbia sfiducia nel piano FIAT o nei modelli FIAT o nel futuro dell'azienda. Anzi, ritengo — è una valutazione (accolgo il suggerimento del presidente) squisitamente politica — che l'attuale *management* sia assolutamente in grado di sviluppare un progetto che porterà la FIAT a riprendere sostanziali quote di mercato. Tuttavia, il piano, da tale punto di vista, è, forse, volutamente, conservativo, per evitare di illustrare troppo ottimisticamente le prospettive di una situazione e doverle, poi, modificare al ribasso. Credo che l'impegno manifestato dalla FIAT nel piano, con il lancio di nuovi prodotti, con l'intenzione di investire notevolmente nella ricerca e nello sviluppo, sia molto positivo.

Le preoccupazioni nascono per la valutazione che, dell'evoluzione del mercato,

e quindi anche delle quote, viene fatta dalla stessa FIAT; se le cose stessero veramente così, o se andassero addirittura peggio, si potrebbe porre, fra non molto, la necessità di intervenire ulteriormente. Mi auguro che non sia così; naturalmente non dipende soltanto dal *management* FIAT, che - ribadisco la mia opinione - è assolutamente in grado di gestire nel modo migliore possibile questa fase di rilancio della FIAT. Dipenderà da tanti altri elementi, in particolare dal rilancio del mercato, dall'evoluzione dello stesso. Il mercato può essere certo stimolato da nuovi prodotti ma risente, ovviamente, come tutti i mercati, dell'influenza di diversi fattori. Non possiamo che sperare in una evoluzione positiva del mercato, sapendo - questa è la mia convinzione - che se questa situazione favorevole si verificherà, oggi la FIAT, per quanto riguarda la guida proprietaria e per quanto riguarda il *management*, è nelle migliori condizioni per cogliere tutte le opportunità che si presenteranno.

Quindi, più in particolare, circa le questioni poste dal collega Benvenuto sullo sviluppo del mercato all'estero, sugli Stati Uniti e sul rapporto con General Motors, sulle prospettive relative, credo che la risposta migliore la possa dare l'ingegnere Morchio che domani sarà presente in Commissione. Non posso che prendere atto delle indicazioni contenute nel piano che prevedono, per quanto riguarda le nuove assunzioni, semplicemente la previsione di 1.600 nuove unità in Italia, senza specificare di quale tipo di assunzioni si tratterà. Ovviamente, siamo orientati a pensare che saranno assunzioni stabili ma il piano prevede unicamente il numero: 3.800 all'estero e 1.600 l'Italia, senza specificare il tipo di contratto.

Raccoglio certamente la richiesta e lo stimolo a definire una politica più organica nel settore dell'auto che passa anche attraverso la revisione organica della tassazione all'interno del settore. Si tratta di temi che il Governo sta discutendo: al riguardo sono state anche formulate delle proposte che sono in discussione, e che ovviamente

vanno considerate in relazione all'andamento della finanza pubblica, che a volte non permette politiche di questo tipo.

Per quanto riguarda la questione posta dal collega Guerzoni, posso dire che il piano prevede un intervento non particolarmente specificato: esso si sofferma specificamente sulla riduzione di costi dei materiali diretti, l'evoluzione delle piattaforme e il rilancio della gamma dei prodotti, ma non mi pare che in esso sia specificato alcunché sulle riduzioni di personale nei comparti diversi dall'auto, per cui non sono in grado di fornire dettagli su tale aspetto. Credo che nel corso del vostro incontro con l'ingegner Morchio potrete sicuramente venire a conoscenza di tali particolari.

Sulla necessità di favorire il reimpiego dei lavoratori italiani rispetto ai lavoratori che non giungono dall'Unione europea, noi abbiamo previsto un piano di formazione che consentirà loro di trovare più facilmente impiego. Non so se la FIAT nel programma di assunzione di nuovi lavoratori in Italia abbia previsto lavoratori provenienti da paesi al di fuori dell'Unione europea; comunque, anche se così fosse, non ci sarebbe nulla di insolito, perché questi lavoratori entrerebbero in Italia con un regolare contratto di lavoro e andrebbero quindi a coprire fabbisogni non coperti dalla manodopera attualmente disponibile nelle aree circostanti gli insediamenti FIAT.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro a nome di tutta la Commissione. Naturalmente ricordo ai colleghi che sarà quanto mai utile proseguire questa interlocuzione anche con l'amministratore delegato del gruppo FIAT che sarà ascoltato domani.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 21,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 23 luglio 2003.

**SCOSTAMENTI DIPENDENTI IN CIGS vs PROCEDURA
RIEPILOGO GENERALE per PROVINCIA**

PROVINCIA	PROCEDURA CIGS DAL 09.12.2002 AL 30.11.2003				PRO-FORMA in CIGS al 10/03/03		
	SOCIETA'	OP. / AIS	IMP.	TOTALE	OP. / AIS	IMP.	TOTALE
TORINO	FIAT AUTO	559	431	990	512	227	739
	COMAU	140	20	160	130	18	148
	MAGNETI MARELLI	115	80	195	44	32	76
	Automotive Lighting	60	65	125	23	25	48
	Sistemi Sospensioni	0	0	0			
	Seima	55	15	70	21	7	28
	TOTALE	814	531	1.345	686	277	963
MILANO	FIAT AUTO	822	201	1.023	733	135	868
FROSINONE	FIAT AUTO	1.150	54	1.204	1.114	41	1.155
PALERMO	FIAT AUTO	1.501	123	1.624	1.475	87	1.562
	COMAU	101	29	130	93	11	104
	MAGNETI MARELLI	60	5	65	60	5	65
	TOTALE	1.662	157	1.819	1.628	103	1.731
ALTRE PROVINCE	FIAT AUTO	21	79	100	7	40	47
	MAGNETI MARELLI (SEIMA)	43	17	60	36	7	43
	TOTALE	64	96	160	43	47	90
TOTALE GENERALE		4.512	1.039	5.551	4.204	603	4.807

	PROCEDURA CIGS DAL 30.06.2003 AL 30.11.2003						
	SOCIETA'	OP. / AIS	IMP.	TOTALE	OP. / AIS	IMP.	TOTALE
TORINO	FIAT AUTO	1.630	87	1.717			
	COMAU	300	40	340			
	TOTALE	1.930	127	2.057			
TOTALE GENERALE		6.442	1.166	7.608			