

investimenti sul prodotto senza peraltro ricercare un'articolazione molto spiccata della gamma per non creare costose complessità all'interno del sistema ed evitare la produzione di versioni che non vengono vendute.

L'azienda si è inoltre dichiarata determinata a « non fare più compromessi sulla qualità del prodotto ». Per quanto riguarda la qualità, FIAT risulta aver già compiuto dei progressi. Dal 1990 al 2001 è passata da 205 problemi sorti per 100 vetture nel primo anno di vita a 135 problemi. I migliori costruttori riescono tuttavia ad avere 90 problemi per ogni 100 vetture. Oggi tutti i costruttori sono peraltro impegnati ad alzare i livelli di qualità e l'impegno è reso particolarmente difficile dall'entrata in gioco dell'elettronica.

Per quanto riguarda la distribuzione, si ritiene che, in Europa, non risultino adeguatamente coperte sette aree strategiche su cinquanta. L'obiettivo è quello di ottenere, nell'arco di tre anni, la copertura dell'80 per cento dei territori commerciali europei. Il giudizio degli esperti sulla distribuzione FIAT è risultato fortemente critico. Per il prof. Guerri FIAT manca di cultura, non ha missione, risulta troppo dispersa ed è stata abituata a vivere riccamente. Anche per il prof. Bianchi occorre intervenire con urgenza sulla rete distributiva che appare troppo concentrata in Italia, debole in Europa ed assente negli Stati Uniti ed in Medio Oriente. L'attuale rete distributiva appare, in particolare, il riflesso di una tradizionale strategia di presenza nella fascia medio bassa in paesi più arretrati. FIAT si concentrerà inoltre su alcune realtà geografiche tra le quali la Cina e l'India, che non si ritiene peraltro possano bilanciare nel prossimo quinquennio attività europee e sudamericane caratterizzate da alti e bassi. Tali mercati sono infatti ritenuti estremamente promettenti, ma non in un futuro immediato.

Fiat intende finanziare autonomamente il proprio piano di sviluppo senza accentuare il ricorso all'indebitamento.

Secondo il prof. Guerri per la FIAT esiste anche un *gap* da recuperare in termini di immagine e di comunicazione. Il pubblico percepisce infatti la qualità FIAT peggiore di quanto non sia. Per risolvere un simile problema è necessario « migliorare la capacità di comunicazione e di promozione dei propri prodotti » da parte dell'azienda.

6. Le politiche di sostegno del mercato automobilistico

Nel quadro delle politiche in favore del mercato dell'automobile, nel corso delle audizioni è stato rilevato come occorra attribuire un prioritario rilievo agli interventi in materia di ricerca scientifica e tecnologica. Come si è visto, la ricerca è svolta, a diversi livelli, dalle grandi e dalle piccole imprese che ne condividono i risultati. È inoltre chiaramente emerso come sia possibile sostenere la competizione internazionale solo se gli investimenti ed i risultati della ricerca si rivelano elevati. In materia l'industria automobilistica nazionale, come del resto l'intero sistema Paese, presenta un *gap* fortemente negativo rispetto agli altri paesi europei (in Europa la spesa per la ricerca è pari in media al 2 per cento del PIL e in Italia all'1 per cento). Il

Ministro Marzano ha dichiarato che il Governo ha deciso di sostenere programmi innovativi, con una riserva di fondi *ad hoc* sulla legge 17 febbraio 1982, n. 46 in materia di innovazione tecnologica. Il Ministro ha aggiunto che occorre puntare al medio-lungo periodo con politiche volte a rafforzare la ricerca, l'innovazione tecnologica e la promozione commerciale. Secondo l'AMMA occorre introdurre incentivi per l'attività di ricerca di tipo fiscale o automatico da erogare con rapidità, nonché stabilire rapporti diretti ed ispirati ad una maggiore collaborazione tra imprese ed università.

Il mercato automobilistico è soggetto ad una forte pressione fiscale che, secondo le valutazioni dell'UNRAE, rappresenta circa il 6 per cento del prodotto interno lordo a fronte di una media europea di circa il 3 per cento. È piuttosto evidente come, soprattutto in periodi di crescita economica debole, l'elevata pressione fiscale possa influenzare negativamente la propensione all'acquisto.

Alle Commissioni è stato in proposito ricordato, in particolare dai rappresentanti dell'UNRAE, l'elevato ammontare dell'imposta di trascrizione sui trasferimenti di proprietà delle auto usate, che non ha eguali a livello europeo ed internazionale. In Italia tale imposta ammonta a 400 - 500 euro mentre in Spagna si attesta sui 50 euro, in Germania e Francia sui 15 - 20 euro, mentre in Gran Bretagna il trasferimento di proprietà non è soggetto ad imposizioni fiscali. A riguardo è stato rilevato come l'abbattimento di tale imposta potrebbe rappresentare un significato stimolo per il mercato dell'usato, incentivando la sostituzione dei circa nove milioni di vetture non catalizzata ancora circolanti su un totale di trentadue milioni di vetture che costituiscono l'attuale parco circolante. Si tratta di vetture con oltre dieci anni di anzianità contraddistinte da più elevati livelli di emissioni e non dotate inoltre dei più moderni dispositivi di sicurezza. I responsabili FIAT hanno dichiarato che sarebbero benvenuti eventuali provvedimenti mirati a ridurre i veicoli inquinanti attualmente circolanti ed a favorire lo smaltimento dell'usato e la movimentazione dell'usato nuovo. Due obiettivi, la riduzione del parco inquinante e la stimolazione del mercato dell'usato, che, anche a giudizio dei vertici dell'azienda torinese, possono e devono essere perseguiti congiuntamente.

Sempre l'UNRAE ha sottolineato il diverso trattamento fiscale riservato in Italia alle automobili aziendali e societarie rispetto a quanto avviene negli altri Paesi europei. La differenza fondamentale è rappresentata dalla possibilità per le imprese e le società di effettuare l'ammortamento solo sul 50 per cento dell'importo mentre in Europa un tale limite non sussiste e ciò determina che, in Germania oltre il 50 per cento ed in Gran Bretagna e Francia il 45 per cento delle auto, vengono acquistate da società.

Il sostegno della domanda di automobile è stato, come si è visto, perseguito nella seconda metà degli anni '90 attraverso la rottamazione. I responsabili della FIAT hanno osservato come si sia trattato di un fenomeno dirompente che non ha avvantaggiato il leader del mercato perché ha fornito un'occasione ai concorrenti ed hanno dichiarato che una ripetizione della rottamazione non sarebbe né attraente né opportuna. La rottamazione non è in effetti apparso un provvedimento in grado di promuovere il rilancio dell'industria nazionale e, sotto il profilo industriale, ha semmai accentuato la

competizione tra i costruttori consentendo alle imprese estere di guadagnare quote di mercato.

Il Ministro Marzano ha osservato come la rottamazione presentasse tre limiti: era a favore di tutte le case, era idonea a determinare un rimbalzo negativo dopo la sua conclusione, non ha inciso in modo specifico sul problema della competitività. Il Governo, inoltre, ha adottato il decreto-legge 8 luglio 2002, n.138, che, accanto ad una serie di misure in materia tributaria, di privatizzazioni, di contenimento della spesa farmaceutica e per il sostegno dell'economia anche nelle aree svantaggiate, contiene un articolo volto ad incentivare la sostituzione degli autoveicoli non provvisti di dispositivi antinquinamento conformi alle direttive CE con autoveicoli nuovi. Viene a tal fine previsto che l'acquisto di autoveicoli nuovi con potenza massima di 85 kw, effettuati tra la data di entrata in vigore del decreto ed il 31 dicembre 2002 e che si accompagnino alla consegna di un autoveicolo non conforme alle normative CE in materia di inquinamento, non sia soggetto all'imposta di bollo, agli emolumenti dovuti agli uffici del PRA ed al pagamento dell'imposta provinciale di trascrizione e sia altresì esente dalla tassa automobilistica per un periodo di circa tre anni dall'acquisto.

Al fine di promuovere la sostituzione dei veicoli non catalizzati con vetture nuove è anche possibile procedere attraverso l'introduzione di ecoincentivi. Come ricordato dal Ministro Marzano, il Ministero dell'ambiente ha posto in essere un accordo di programma per il sostegno del trasporto pubblico alimentato a gas metano e, su iniziativa del Ministero delle attività produttive, è attualmente in corso la stipula di un secondo accordo di programma volto ad incentivare l'acquisto di autovetture strutturate a gas metano o GPL. A giudizio dell'UNRAE, peraltro, simili misure interesserebbero solo una nicchia di mercato e non potrebbero avere effetti significativi in termini di sostegno della domanda. Ciò in quanto, per altri 10 - 15 anni risulterà prematuro parlare di auto ad idrogeno ed inoltre, per quanto riguarda le vetture alimentate a GPL ed a metano, non esiste ancora un sistema distributivo che possa stimolare la domanda di veicoli con questo tipo di alimentazione. L'ANFIA ha sostenuto che tutti gli indicatori dimostrano come il metano sia preferibile al GPL sia per il livello di inquinamento sia sotto il profilo della diversificazione delle fonti ed ha affermato che la stessa FIAT è convinta che il futuro sia più promettente per il metano.

Il presidente di Confindustria ha osservato come in una logica di mercati aperti ed integrati non siano proponibili misure di carattere protezionistico a difesa di un'azienda o di un settore, ricordando come, negli ultimi mesi, il Governo tedesco abbia tentato di risolvere la crisi di alcune aziende impiegando risorse ingenti, senza tuttavia riuscire ad evitarne il fallimento.

7. Il futuro dell'industria automobilistica in Italia tra politica e mercato

7.1 Le prospettive dell'industria automobilistica nazionale

La crisi dell'industria automobilistica italiana non dipende solo dall'attuale fase recessiva del mercato automobilistico mondiale,

particolarmente accentuata a livello nazionale, ma risulta determinata da cause strutturali ed ha origini remote.

Gli interventi diretti a dare impulso alla domanda di automobili non possono ritenersi idonei a garantire recuperi di efficienza e di competitività da parte delle imprese del settore, alle quali possono peraltro ovviamente arrecare temporanei benefici. Simili interventi devono pertanto ritenersi orientati a perseguire in primo luogo obiettivi di altra natura. Favorire, ad esempio, la sostituzione di un parco di veicoli non catalizzato altamente inquinante che, secondo le più recenti stime del Governo, ammonta a circa 13 milioni di unità, è una scelta che va sicuramente condivisa sotto il profilo della tutela dell'ambiente, dell'incremento della sicurezza stradale e della riduzione del consumo di carburante. Per conseguire un simile obiettivo, come dichiarato da tutti i soggetti ascoltati dalle Commissioni, occorrerebbe in particolare agire sulla leva fiscale, intervenendo in primo luogo sulla imposta provinciale di trascrizione e sulla tassa automobilistica, piuttosto che con le modalità previste dai provvedimenti in materia di rottamazione adottati tra il 1997 ed il 1998. Un intervento fiscale, suscettibile tra l'altro di produrre effetti permanenti e di non limitarsi dunque a modificare l'andamento della domanda nel breve periodo, sarebbe apprezzabile anche sotto il profilo dell'equità qualora fosse diretto ad uniformare il regime fiscale dell'automobile a quello proprio dei principali Paesi europei. Il Governo, come in precedenza ricordato, ha deciso, per il momento, tenuto conto di evidenti problemi di compatibilità con la dinamica dei conti pubblici, di adottare un provvedimento di tal genere ma di portata limitata e la cui applicazione è circoscritta al secondo semestre del 2002.

Ad analoghe valutazioni si prestano i provvedimenti definiti ecoincentivi, volti a favorire la diffusione di autoveicoli alimentati da combustibili con un minore impatto ambientale. In questo caso, si perseguono essenzialmente finalità di tutela dell'ecosistema, anche se possono essere indirettamente valorizzate le competenze acquisite dalle industrie nazionali in materia di sviluppo della predetta tipologia di veicoli. L'impatto di simili provvedimenti sui volumi produttivi delle imprese sembra peraltro, nella fase attuale, destinato a risultare piuttosto modesto, mentre andrebbe verificata l'idoneità degli stessi ad orientare la domanda. A quest'ultimo proposito, al fine di modificare gli orientamenti del mercato nel medio e lungo periodo, sembrerebbe in ogni caso necessario adottare misure di natura non transitoria.

In linea generale, appare in realtà assai difficile concepire interventi pubblici di sostegno all'industria automobilistica con effetti certi e duraturi. Questo non solo in virtù dei vincoli estremamente rigorosi posti in materia di aiuti alle imprese dalla disciplina dell'Unione europea. Limitarsi infatti a sovvenzionare, in qualunque forma, le strutture industriali esistenti, in assenza di un radicale mutamento delle strategie aziendali, rappresenterebbe una scelta di corto respiro che non potrebbe determinare un'effettiva inversione di tendenza. Una simile conclusione appare avvalorata e rafforzata alla luce degli odierni assetti del mercato automobilistico mondiale, contraddistinto da una serrata competizione tra un numero assai

ristretto di produttori globali che, direttamente o indirettamente, sono presenti nei diversi continenti.

Una politica industriale per il comparto automobilistico che aspiri ad essere incisiva deve risultare in linea con le dinamiche del mercato stimolando l'innovazione e la trasformazione delle imprese. Per tale ragione appare fondamentale agire sulla leva della ricerca e dello sviluppo al fine di favorire l'aggiornamento tecnologico delle imprese che rappresenta uno dei principali fattori competitivi ed un requisito indispensabile per mirare alla conquista di nuove quote di mercato. Gli investimenti in ricerca e sviluppo andrebbero in particolare finalizzati a promuovere la collaborazione tra la grande e la piccola e media industria nonché a realizzare sinergie fra tutti gli attori del complesso sistema dell'automobile.

Sono inoltre indispensabili, evidentemente non solo per l'industria automobilistica, interventi di tipo strutturale finalizzati alla creazione di un ambiente favorevole allo sviluppo delle imprese. Potenziare le infrastrutture, moltiplicare i servizi alle imprese, diminuire i prezzi dell'energia, ridurre la pressione fiscale sul sistema produttivo significa intervenire su altrettanti fattori competitivi che attualmente penalizzano le industrie nazionali rispetto a quelle europee ed internazionali. Solo così, tra l'altro, l'Italia potrà rivelarsi in grado di attrarre investimenti esteri nel settore automobilistico, come hanno dimostrato di saper fare in misura notevole Regno Unito e Spagna, ove non sono presenti industrie nazionali di tal genere. Simili politiche, oltre agli interventi in favore della ricerca, appaiono le sole in grado di fornire un effettivo e duraturo sostegno allo sviluppo delle diverse categorie di imprese che operano nel comparto automobilistico. Non bisogna tra l'altro dimenticare come, nel settore della componentistica, sia presente un numero estremamente significativo di piccole e medie imprese la cui produzione è già in larga misura orientata all'esportazione.

In ogni caso, la convinzione generale tratta dalle audizioni è che siamo di fronte ad una nuova fase di massicce ristrutturazioni industriali in Europa. Negli anni 1998-2001 vi sono state ingenti operazioni di fusione ed acquisizione che ora debbono generare processi di razionalizzazione industriale, da effettuarsi peraltro in condizioni di forte ristagno economico e di esplicita crisi finanziaria e borsistica. Questa ristrutturazione coinvolge necessariamente l'industria dell'auto perché è evidente che le crisi individuali delle singole case, ieri Renault, oggi FIAT e Opel, si debbono vedere alla luce di un'industria che a livello mondiale sta accumulando una capacità produttiva inutilizzata e difficilmente utilizzabile nei prossimi anni, quindi operante in condizione di complessiva inefficienza. La vicenda italiana non può in tal senso essere disgiunta da quella più complessiva di livello europeo e mondiale ed il gruppo FIAT, nel definire le future alienazioni o *partnership*, non potrà non considerare quando sta avvenendo in ambito internazionale. Il problema non è solo come fronteggiare in termini congiunturali la crisi di domanda, ma come si partecipa a questo movimento di razionalizzazione industriale a livello mondiale, se semplicemente ci si pone in termini passivi di attesa, oppure se si riesce a delineare un ruolo attivo per l'industria nazionale e per il paese.

7.2 Trasformazioni del gruppo FIAT e sviluppo dell'industria automobilistica italiana

Il futuro dell'industria automobilistica nazionale è in gran parte legato alle prospettive del gruppo FIAT. L'azienda è investita da una crisi che presenta una sua specificità ed ha origine da cause ben determinate e tali da richiedere la tempestiva adozione di provvedimenti di forte impatto da parte del gruppo dirigente. La politica appare, al contrario, disporre di strumenti dotati di una limitata capacità di incidere sull'evoluzione della crisi.

L'azienda ha già avviato un piano di rilancio per molti aspetti ambizioso e che presuppone un radicale mutamento di strategia. FIAT ha deciso di incamminarsi con decisione sulla strada intrapresa dagli altri grandi gruppi automobilistici mondiali. L'alleanza con GM, l'impegno per la produzione di nuovi modelli, la scelta per la qualità, la ricerca di una maggiore presenza in Europa sono segnali piuttosto eloquenti circa la volontà del gruppo di muoversi in questa direzione.

Le vicende di questi ultimi mesi hanno tuttavia evidenziato la necessità di approfondire taluni aspetti del piano di rilancio e di chiarire il ruolo svolto dai diversi protagonisti intervenuti a diverso titolo nella crisi della FIAT.

Un primo aspetto è rappresentato dalla tempistica del piano industriale e commerciale. Il gruppo è chiamato a colmare un deficit competitivo formatosi negli anni in una fase in cui il mercato non appare in grado di dare, almeno sino al 2003, significativi segnali di ripresa. Il tempo, quindi, gioca a sfavore di FIAT, che non può aspirare ad uscire dalla crisi senza dotarsi degli strumenti per affrontare scenari sempre più concorrenziali. Suscita pertanto perplessità che l'introduzione di nuovi modelli, lo sviluppo dei nuovi motori, la riorganizzazione della rete distributiva siano tutti processi destinati a produrre risultati realmente significativi solo a partire dal 2005. Questo comporta infatti che, in assenza di una modificazione degli attuali scenari, si giungerà al 2004, data in cui FIAT dovrà valutare se cedere la residua quota del pacchetto azionario a GM, senza avere chiarito le prospettive dell'azienda e comunque senza avere potuto verificare gli effetti del piano di risanamento.

Un secondo aspetto riguarda la quota di risorse che la proprietà ritiene di dovere investire nel piano di rilancio. L'industria automobilistica richiede la disponibilità di ampi volumi di risorse finanziarie da destinare alla ricerca ed allo sviluppo di nuovi progetti. Da qui l'esigenza, per tutti i grandi gruppi automobilistici, di concentrarsi sul *core business*. FIAT, invece, pur avendo un'evidente necessità di mobilitare capitali ingenti per risanare il settore automobilistico, ha di recente deciso di fare il proprio ingresso in Italoenergia. Tale scelta ha tra l'altro alimentato nei mercati l'incertezza circa la futura presenza nel gruppo nel settore automobilistico, generando il convincimento che gli azionisti volessero in tal modo precostituirsene una sorta di uscita di sicurezza. L'azienda, anche recentemente, ha dichiarato di non escludere una più accentuata presenza nel settore energetico. Questo avviene, è bene sottolinearlo, quando gli ambienti finanziari si interrogano circa la possibilità per l'attuale proprietà di effettuare gli investimenti di capitale necessari per innovare i processi,

riconquistare posizioni di *leadership* nell'innovazione e definire una più profittevole gestione dei marchi nel settore dell'automobile.

Come ricordato dal dott. Masera, l'operazione Italenergia, effettuata dopo una serie di altre acquisizioni, ha posto inoltre il problema del consolidamento o accumulo del debito ai sensi della normativa della Banca d'Italia in tema di concentrazione dei rischi. L'esposizione debitoria che si è in tal modo venuta a determinare, ha comportato per FIAT la necessità di cedere nel giugno scorso, come evidenziato dal presidente Fresco, una quota pari al 14% della proprietà di Italenergia alle banche *partner*.

Le modalità con cui si è realizzato il coinvolgimento di FIAT in Italenergia ha posto e pone un ulteriore problema di diverso tenore. Problema aggravatosi alla luce dell'accordo intervenuto tra le banche ed il gruppo FIAT. Vi è infatti oggi il rischio che EDF, società pubblica che opera in Francia in regime di monopolio, acquisisca il controllo del secondo gruppo energetico italiano. È questo un esito che, a prescindere dalle vicende della FIAT, non può ritenersi ammissibile. Una società che a casa propria opera al riparo dalla concorrenza non può pretendere di acquisire posizioni di controllo in paesi terzi in spregio del principio di reciprocità.

Un ulteriore elemento di incertezza è rappresentato dal ruolo svolto dalle banche nell'attuale crisi di FIAT. Non è infatti chiaro fino a che punto l'intervento delle banche possa e voglia orientarsi ad un sostegno diretto delle prospettive industriali di Fiat auto sia dal lato del rafforzamento dei processi di innovazione sia dal lato del ricorso ad accordi industriali su scala internazionale. In proposito va ricordato come, secondo quanto riferito dal dott. Masera, le banche, pur non avendo influito sulla definizione dei piani industriali, attendono sollecitamente indicazioni chiare su di essi, al fine di valutare se siano tali da consentire all'azione finanziaria di esplicare i propri effetti. Vengono così in evidenza le problematiche relative agli assetti finanziari dell'industria italiana, la palese fragilità del sistema determinata dall'assenza di investitori istituzionali, la supplenza esercitata dagli istituti di credito, la loro « *mission* » in relazione a crisi dei grandi gruppi e la trasparenza del loro ruolo in rapporto alla funzione propria di assicurare la tutela del risparmio e dei piccoli azionisti.

Merita di essere seguita con estrema attenzione l'evoluzione dell'accordo stipulato con GM in base al quale, com'è noto, il gruppo FIAT avrà la possibilità di esercitare, nel 2004, il diritto di opzione circa la vendita del rimanente 80 per cento del capitale FIAT alla stessa GM. Tutto lascia prevedere che, sul piano industriale, la collaborazione e l'integrazione tra i due gruppi sia destinata a svilupparsi. L'accordo per FIAT ha rappresentato una strada obbligata al fine di affrontare la sfida della globalizzazione e, col passare del tempo, la sua valenza tende a rafforzarsi. Si può quindi presumere che l'intesa sia destinata a comprendere forme più articolate di cooperazione industriale e commerciale ed a coinvolgere le reti distributive. Non si può neanche escludere che si proceda sulla strada dell'integrazione della ricerca e sviluppo e della integrazione produttiva.

Più difficile appare prevedere se FIAT eserciterà l'opzione relativa alla vendita e se, nell'ipotesi che si realizzi una simile eventualità, GM

si dimostrerà propensa a procedere all'acquisto del pacchetto azionario residuo.

La presenza di una importante industria automobilistica rappresenta sicuramente un dato estremamente positivo per l'economia nazionale. La FIAT impiega quote significative di risorse finanziarie e promuove un'intensa attività di ricerca e sviluppo, determinando un accumulo di competenze scientifiche e tecnologiche a beneficio dell'intero sistema produttivo. Non vi è dubbio che la conferma dell'attuale proprietà rappresenterebbe un elemento di garanzia per quanto riguarda la permanenza di un'importante presenza industriale nel nostro paese. È dunque questa la soluzione preferibile e per la quale occorre impegnarsi, ciascuno nei limiti delle proprie competenze e responsabilità.

Poiché tuttavia l'ipotesi della cessione a GM non può venire esclusa a priori, anche un simile esito deve essere attentamente valutato. Appare innanzitutto probabile che i marchi FIAT siano comunque destinati ad avere un futuro. È da prevedere che GM risulterebbe interessata a gestire gli attuali marchi FIAT, anche se nella logica di diversificazione dei prodotti che oggi risulta accolta da tutti i principali produttori. Dovrebbe certamente essere valutato, ad esempio, come la ristrutturazione della FIAT debba coordinarsi con quella di Opel, un'industria che si rivolge per molti aspetti ai medesimi settori di mercato. I marchi FIAT appaiono in ogni caso destinati ad essere prevalentemente presenti in Europa ed in America Latina, con buone possibilità di espansione per il marchio Alfa Romeo.

Il risultato, per nulla scontato, che concordemente, si sostiene, andrebbe perseguito nell'eventualità di una cessione è rappresentato dalla permanenza in Italia del cervello dell'azienda: della direzione dei marchi, della ricerca e sviluppo. Tale obiettivo non appare tuttavia concretamente perseguibile se non mantenendo in Italia l'intero ciclo di produzione dell'automobile. Questo significa che, al di là delle scelte relative alla proprietà del gruppo Fiat, bisogna creare le condizioni per garantire il mantenimento e lo sviluppo, auspicabilmente anche attraverso l'attrazione di investimenti, di un complesso produttivo dato da grandi impianti di meccanica, motoristica ed assemblaggi, da una componentistica competitiva, da considerevoli capacità progettuali e di ricerca. In questa prospettiva va, in particolare, sottolineata l'opportunità di mantenere in Italia un produttore di grandi dimensioni nel settore delle produzioni *premium*/alta tecnologia, per le ricadute che queste produzioni possono avere sull'immagine e la diffusione tecnologica dell'intero comparto, nel quadro dei riposizionamenti che si stanno delineando nell'industria mondiale dell'auto.

In tale contesto, la possibilità di disporre nell'ambito del gruppo FIAT di produzioni come Ferrari, Maserati, Alfa Romeo, implica non solo la disponibilità di marchi di alta notorietà ed attrattività, ma costituisce un patrimonio di rilevanza fondamentale al fine di consolidare un possibile polo produttivo unitario, che renderebbe credibile non solo la gestione di mercato di marchi di grande prestigio internazionale, ma soprattutto il mantenimento nel paese di capacità progettuali, di sperimentazione produttiva, di applicazione tecnologica cioè di una parte sostanziale del cosiddetto « cervello » che altrimenti non si giustificerebbero laddove venissero meno produzioni di

riconosciuta alta qualità. Le conseguenze potrebbero altrimenti risultare tra l'altro assai gravi sotto il profilo occupazionale, per giunta nei confronti di maestranze che, negli anni passati, hanno contribuito in maniera decisiva ad elevare la produttività degli impianti e a conferire elevata competitività, per quanto riguarda i processi produttivi, all'industria automobilistica nazionale.

Un simile esito dipenderà in gran parte dalla competitività del sistema, dalle opportunità di localizzazione, dalle risorse umane a disposizione della FIAT, dalla qualità degli stabilimenti. Alcuni elementi consentono di nutrire una certa fiducia. Dopo l'intenso ciclo di riorganizzazioni industriali dei primi anni ottanta e novanta, l'industria italiana dispone di una serie di grandi impianti di produzione di motori, meccaniche ed assemblaggi, facenti capo al gruppo FIAT, il cui livello tecnologico e la produttività, secondo le dichiarazioni degli esperti, si situano ad un livello più alto della media europea. Il consolidamento di questo gruppo di impianti, il cui perno operativo è Melfi ed è ampiamente localizzato nel Mezzogiorno, costituisce un blocco operativo, che deve essere necessariamente salvaguardato e giocato in termini di vantaggio competitivo nell'ambito del settore. Apparirebbe in proposito importante chiarire il ruolo e le prospettive di tutti i diversi siti produttivi ed in particolare dello stabilimento Alfa di Arese. A questo si aggiunge un settore della componentistica, che ha assunto anche caratteri di relativa autonomia nei confronti della stessa Fiat, con un numero di operatori di primo livello, che hanno lentamente ma progressivamente diversificato verso altri produttori le loro forniture, sviluppando proprie capacità di *co-design* tecnico per componenti attive sempre più complesse, così come di carrozzieri, aventi propria capacità di progettazione e *styling* riconosciuta a livello mondiale, oltre a operatori nel settore della motoristica la cui punta di diamante per immagine è data dalla stessa Ferrari.

Pur nell'ambito di accordi internazionali, che potranno anche alterare gli attuali assetti proprietari, rispetto al quale nette sono le responsabilità proprie degli attuali azionisti, deve essere sottolineata la necessità di mantenere in Italia un adeguato livello produttivo e quel livello di capacità progettuali e sperimentali, tuttora presenti e comunque da potenziare immettendovi ancora maggiori capacità di ricerca e sviluppo, da diffondere all'intero sistema produttivo. Bisogna, in particolare, creare le condizioni perché si realizzi un'intesa tra FIAT e GM che non risulti penalizzante per il Paese in termini di presenza industriale in Italia e, soprattutto, di qualità della stessa.

In ogni caso la cessione a GM appare solo una possibilità, che la proprietà della FIAT deve comunque rapidamente definire. I vertici del gruppo hanno peraltro ripetutamente dichiarato di voler operare al fine di garantire anche per il futuro l'autonomia della FIAT.

Occorre creare subito le condizioni perché possa essere affrontata al meglio l'attuale fase di vita dell'azienda la cui gestione risulta in ogni caso decisiva per il futuro del gruppo FIAT. Pur mantenendo ben distinti ruoli e responsabilità, appare a tal fine necessario istituire uno stretto coordinamento tra le attività dei diversi soggetti coinvolti a vario titolo nella crisi del gruppo, con l'obiettivo di inviare al mercato segnali chiari ed univoci in ordine alla volontà di puntare sull'inno-

vazione e sulla trasformazione dell'azienda. Tutto ciò consentirebbe infatti una approfondita verifica della validità del piano industriale nonché della congruità del piano di risanamento finanziario. Verrebbe fatta chiarezza sull'indebitamento di FIAT, sulle risorse che il gruppo è effettivamente in grado di mettere in gioco e sui condizionamenti ai quali è sottoposto riguardo alle scelte industriali e finanziarie. L'attuale gruppo dirigente verrebbe inoltre facilitato nel compito di effettuare tutte le scelte necessarie al rilancio dell'automobile nei tempi richiesti dal mercato. Estremamente utile risulterebbe in particolare affrontare da subito la questione dello sviluppo della collaborazione industriale con GM al fine di creare ulteriori sinergie lungo la catena del valore. Una permanente assenza di coordinamento appare, al contrario, idonea ad alimentare valutazioni ispirate ad un eccessivo pessimismo ed a favorire manovre speculative in borsa.

Non può infine essere trascurato come, aldilà del settore automobili, la crisi della Fiat ponga quesiti più generali sullo sviluppo futuro dell'intero sistema industriale italiano. Il gruppo FIAT, storicamente, non è stato solo legato all'automobile ma ha rappresentato il punto di riferimento, per dimensione e prestigio, dell'intero settore privato italiano. Le scelte complessive del maggior gruppo privato italiano non possono quindi non incidere sullo sviluppo dell'intera industria nazionale, così come le operazioni attualmente in corso non potranno non incidere sui modi stessi di governo societario di un sistema produttivo, che negli scorsi anni ha conosciuto processi intensissimi di ridefinizione proprietaria.

L'industria italiana è giunta infatti sino alla fine degli anni novanta sulla base di perni regolativi definiti negli anni trenta. Vi era, da un lato, la disponibilità di un sistema bancario di proprietà pubblica, rigidamente diviso per funzioni ordinarie e mobiliari, e, dall'altro, la presenza di una vasta area di impresa pubblica, fortemente complementare nelle sue funzioni alla grande impresa privata. Tale quadro si è esaurito negli anni novanta, in coincidenza con una ulteriore fase di integrazione europea, allorché si è dato vita in Italia ad un processo di privatizzazione che non ha avuto in quegli anni eguale in nessun altro paese europeo, contestualmente ad un significativo intervento di liberalizzazione delle attività finanziarie, oltre che delle attività proprie di *public utilities*.

Di quel processo di privatizzazione e liberalizzazione è scaturito un profilo diverso del vertice della grande industria, con l'emergere di nuovi attori, il consolidamento di nuove iniziative, il compattamento attraverso acquisizioni e fusioni dello stesso gruppo già ristretto di grandi imprese, in particolare con le operazioni Pirelli-Olivetti-Telecom e Fiat-Montedison.

Questo mutato quadro regolativo ha portato del resto in tempi brevi all'emergere di gruppi bancari, che attraverso un notevole processo di consolidamento, hanno iniziato a svolgere quelle funzioni di riferimento nel mondo industriale, che le operazioni riguardanti FIAT e Italenergia hanno posto in maggiore evidenza.

7.3 Considerazioni conclusive

Occorre a questo punto precisare quali iniziative possano assumere Parlamento e Governo in favore dell'industria automobilistica.

La Commissione ritiene innanzitutto che dovrà essere definito un quadro coordinato e coerente di interventi, individuando le risorse che si ritiene di poter mettere in campo nell'arco della legislatura, con l'obiettivo di produrre effetti anche nel medio e lungo termine. Risulterebbe, al contrario, errato sposare la logica dell'emergenza e della definizione di misure straordinarie, che si rivelerebbero inevitabilmente inidonee a determinare un'inversione di tendenza. In un mercato integrato a livello europeo ed internazionale e quindi esposto alla competizione, occorre intervenire sui nodi strutturali del sistema produttivo: non esistono scorciatoie a riguardo. L'obiettivo prioritario appare pertanto quello della costruzione di un contesto favorevole alla creazione ed allo sviluppo delle imprese. Tale obiettivo andrà perseguito in piena collaborazione con gli enti locali e le regioni, tenendo conto delle competenze regionali in materia di attività produttive, mercato del lavoro, formazione e mobilità.

Bisognerà, in particolare, intensificare gli interventi di sostegno all'attività di ricerca e sviluppo che rappresenta il volano dell'industria automobilistica, con ricadute estremamente positive sull'intero sistema produttivo. Investire nella ricerca e sviluppo significa inoltre favorire la ristrutturazione ed il rinnovamento delle imprese ponendole nelle condizioni di sostenere la concorrenza internazionale. L'obiettivo dovrà essere anche quello di favorire i trasferimenti di tecnologie dalle grandi alle piccole e medie imprese secondo una logica volta a rafforzare la competitività dell'intero sistema con particolare attenzione all'indotto. Andrebbe in proposito attivato un sistema a rete con le facoltà scientifiche universitarie nonché valutata la possibilità di costituire società miste pubblico-private, con finalità specifiche di ricerca applicata alla tecnologia autoveicolistica, da estendere ai profili di risparmio energetico, nuovi materiali, nuovi propulsori, sicurezza del veicolo, elettronica di bordo, nonché a tutti i profili eco-ambientali ed alle problematiche legate alle innovazioni di processo e di prodotto. Sarebbe inoltre opportuno introdurre benefici fiscali con l'obiettivo di garantire una maggiore liquidità alle piccole e medie imprese.

Il settore automobilistico risulta ricco di opportunità per quanto riguarda la definizione di politiche ambientali volte a ridurre le emissioni inquinanti in linea con gli impegni assunti dall'Italia sulla base del protocollo di Kyoto. Obiettivi significativi possono essere conseguiti a tale livello attraverso la riduzione del parco di vetture altamente inquinanti ancora in circolazione. Le misure in astratto preferibili appaiono quelle di natura fiscale con effetti permanenti che, a differenza dei tradizionali incentivi monetari alla rottamazione, risultano in grado di accelerare la sostituzione dei veicoli vetusti senza limitarsi a determinare anticipi della domanda a breve con contraccolpi di segno negativo nel medio e lungo periodo. Non va in proposito dimenticato come la riduzione della pressione fiscale sull'automobile si giustifichi anche sulla base di principi di equità e di armonizzazione al quadro europeo.

Nel definire i provvedimenti con finalità di tutela ambientale andrà considerata anche l'opportunità di prevedere, sviluppando talune iniziative già assunte, misure volte ad incrementare la domanda di autoveicoli alimentati con combustibili a ridotto impatto ambientale. Gli ecoincentivi, per risultare efficaci, sembrano tuttavia

doversi accompagnare ad interventi volti a ristrutturare le reti di distribuzione dei predetti combustibili secondo un ordine di priorità. A quest'ultimo proposito andrebbe valutata la possibilità di assicurare contestualmente un'effettiva disponibilità di GPL e gas metano sul territorio nazionale, considerando l'ipotesi di concentrarsi in una prima fase esclusivamente su uno di tali combustibili. Una politica di incentivi assunta come elemento strategico che interessi i trasporti privati e pubblici e venga sostenuta per un periodo di tempo adeguato potrebbe avere positivi effetti sulla salute dei cittadini, soprattutto nei grandi centri urbani.

Appare inoltre opportuno che il Governo, in collaborazione con le parti sociali e gli enti territoriali interessati, approfondisca ed assicuri continuità all'attività di monitoraggio dell'andamento dell'industria automobilistica nazionale.

La crisi della FIAT riguarda un gruppo privato ma non è certamente priva di riflessi di interesse pubblico a livello industriale ed occupazionale, anche per la consistenza e la rilevanza dell'indotto. Le vicende della casa torinese sono state del resto da sempre all'attenzione dei pubblici poteri e, nel corso degli anni, vi è stato un significativo investimento di risorse statali volte a sostenere in varie forme la FIAT nei periodi di crisi. La situazione odierna, come si è avuto modo di evidenziare, richiede innanzitutto che la proprietà assuma una serie di iniziative di propria esclusiva competenza, individuando in primo luogo le disponibilità finanziarie che è in grado di mettere in campo. Il Parlamento, ed in particolare il Governo - oltre a definire una politica del lavoro non limitata alla gestione degli ammortizzatori sociali ma volta, in particolare, a salvaguardare il patrimonio di competenze dei lavoratori FIAT attraverso interventi relativi alla formazione ed alla qualificazione professionale - sembrano pertanto tenuti a sollecitare tutti i diversi protagonisti della crisi affinché, tenendo conto di quanto è emerso nel corso della presente indagine conoscitiva, individuino misure e prefigurino soluzioni in modo del tutto trasparente e nei tempi richiesti dalla gravità della situazione che si è venuta a determinare. Tali iniziative sono da ritenersi pregiudiziali rispetto a qualsiasi intervento pubblico.

Il gruppo appare, infatti, chiamato ad assumere iniziative rapide e chiarificarici al fine di evitare che il Paese si ritrovi privo, nel 2004, di una presenza industriale di estrema rilevanza nel settore automobilistico e, nel 2005, di una importante presenza nel settore energetico.

È inoltre da sottolineare come la proprietà, gli azionisti, le banche risultino tenuti ad operare nell'ambito di un quadro di regole, interne ed internazionali, di cui è compito del Governo garantire l'assoluto rispetto. Non va per altro verso trascurato come gli accordi intercorsi tra la FIAT ed altri soggetti, come nel caso di Italoenergia, abbiano chiare implicazioni di politica industriale che giustificano non solo la vigilanza ma anche l'adozione di specifici provvedimenti da parte dell'esecutivo.

La necessità di un'attenta attività di vigilanza deriva anche dal fatto che le decisioni già assunte definiscono una *corporate governance* più articolata del passato, in cui agli interessi familiari consolidati si aggiungono responsabilità del sistema bancario, oltre

alla presenza di un vastissimo numero di piccoli e medi azionisti indipendenti. In questo ambito le scelte che verranno effettuate dalle banche coinvolte nelle operazioni a sostegno di FIAT e Italoenergia assumeranno un ruolo essenziale nella definizione del modello di *corporate governance* che prevarrà nel Paese.

Compito delle istituzioni appare conclusivamente quello di operare affinché tale processo, di radicale cambiamento, possa preservare ed accrescere le risorse competitive a disposizione del sistema Paese, la cui attuale consistenza e solidità consentono peraltro di nutrire un ragionevole ottimismo.