

A L L E G A T O

ALLEGATO

Indagine conoscitiva

Sull'industria dell'automobile

**OSSERVAZIONI E RILIEVI
ALLO SCHEMA DI DOCUMENTO CONCLUSIVO**

24 luglio 2002

Al paragrafo 6 Le politiche di sostegno del mercato automobilistico si osserva che:

-) nel quadro delle politiche in favore del mercato dell'automobile sarebbe opportuno inserire, fra le altre, strategie di politica industriale di medio periodo.

Al paragrafo 7.2 Trasformazione del gruppo FIAT e sviluppo dell'industria automobilistica si osserva che:

-) sul piano industriale predisposto da Fiat si ritiene condivisibile una distribuzione di responsabilità, tuttavia le future alienazioni o *partnership* dovranno tenere conto del nuovo assetto economico-politico che si sta delineando in Europa; a tal fine si potrebbe istituire una cabina di regia, anche governativa, in grado di assicurare quella trasparenza che operazioni di così forte impatto necessariamente richiedono.

-) Circa il ruolo svolto dalle banche nell'attuale crisi di FIAT, è legittimo che gli istituti assicurino la tutela del risparmio, ma è, altrettanto necessario che gli stessi si adoperino per tutelare i piccoli azionisti, considerato che rappresentano l'anello debole della catena.

Al paragrafo 7.3 Considerazioni conclusive si osserva che:

-) una *corporate governance* più articolata del passato potrebbe rivelarsi una buona soluzione laddove l'assetto proprietario non venga considerato prioritario *tout court*, ma solo in relazione alla funzionalità che lo stesso assumerà all'interno del piano di rilancio del Gruppo Fiat che diviene strategico per l'intera economia nazionale.

POLLEDRI

A pag. 171, quinto capoverso:

Dopo la parola Italenergia fino alle parole Tale scelta aggiungere le seguenti:

Suscita dubbi, in questa direzione, l'annunciata cessione di imprese come COMAU e TEKSID, la cui collocazione all'interno del sistema auto appare invece strategica e qualificante per le scelte future. Andrebbe in ogni caso evitata una dismissione degli asset senza le garanzie adeguate di conservare le attività in Italia. Rischio che si determinerebbe se i compratori fossero prevalentemente interessati alla acquisizione della quota di mercato, più che al rilancio delle attività industriali.

La scelta verso Italenergia

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 172, secondo capoverso:

Sostituire il periodo dalle parole L'intervento delle banche alle parole sufficiente ponderazione:

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 dell'affiancamento ad accordi industriali su scala internazionale. Si segnala qui un grande tema che riguarda gli assetti finanziari dell'industria italiana, la sempre più evidente fragilità causata 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.

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 173, terzo capoverso:

Dopo le parole la possibilità di disporre *aggiungere le seguenti:*

nel gruppo FIAT.

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 173, terzo capoverso:

Dopo le parole alta qualità *aggiungere le seguenti:*

Le conseguenze risulterebbero altrimenti drammatiche 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, sotto il profilo dei processi produttivi, all'industria automobilistica italiana.

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 174, terzo capoverso:

Dopo le parole richiesti dal mercato aggiungere le seguenti:

Per l'insieme di queste ragioni è perciò necessaria la costituzione di un vero e proprio Tavolo per il futuro dell'industria automobilistica italiana.

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 175, terzo capoverso:

Dopo le parole sviluppo delle imprese aggiungere le seguenti:

Alla definizione di questo quadro è decisiva la collaborazione ed il coinvolgimento attivo degli enti locali e delle regioni, per le competenze che su di esse ricadono in materia di attività produttive, di mercato del lavoro, di formazione e di mobilità.

(Gambini, Nigra, Roberto Barbieri, Bersani, Buglio, Cazzaro, Cialente, De Brasi, Lulli, Nieddu, Quartiani, Ruggia, Buemi)

A pag. 176 *Al primo capoverso, dopo l'ultimo alinea, aggiungere il seguente nuovo alinea:*

Garantire in coerenza con gli obiettivi del punto precedente una politica per il lavoro non limitata alla semplice gestione degli ammortizzatori sociali. Occorre, invece, un intervento che attraverso la formazione e la qualificazione professionale e una gestione innovativa della politica degli orari, si proponga di valorizzare il patrimonio di conoscenza e di competenza dei lavoratori della FIAT.

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

A pag. 176 *Al primo capoverso dopo il terzo alinea aggiungere il seguente nuovo alinea:*

Chiarire anche per il territorio nazionale il ruolo e le prospettive dei diversi siti produttivi. In particolare per quanto riguarda l'Alfa di Arese, che come prevedono gli accordi vigenti, deve continuare a svolgere il ruolo di polo produttivo per la produzione dell'auto elettrica ed ecologica.

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

Pag. 176 *Alla fine del sesto capoverso sostituire il periodo:*

da "Il Parlamento" a "qualsiasi intervento pubblico" con le parole:

Il Parlamento deve svolgere un ruolo importante nel definire ed indicare linee di sviluppo della politica industriale.

Il Governo, in particolare, non può limitarsi alla predisposizione dei necessari ammortizzatori sociali, ma deve assumere precisi orientamenti e decisioni efficaci per sostenere lo sviluppo industriale attraverso il sostegno alla formazione, alla ricerca e alla creazione di un ambiente favorevole alla crescita e allo sviluppo.

Anche per questo si impegna il Parlamento a costituire un osservatorio per monitorare costantemente l'andamento del settore e per valutare l'efficacia delle misure adottate.

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

Pag. 175 *Al quarto capoverso dopo le parole:*

"la sostituzione dei veicoli vetusti" eliminare le seguenti parole:

"senza limitarsi a determinare anticipi della domanda a breve con contraccolpi di segno negativo nel medio e lungo periodo"

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

Pag. 175 *Al quarto capoverso, dopo le parole:*

"con effetti permanenti che" *eliminare le seguenti parole:*

"a differenza dei tradizionali incentivi monetari alla rottamazione"

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

Pag. 175 *Dopo il secondo capoverso aggiungere:*

Gli interventi fino ad ora proposti dal Governo appaiono inadeguati a fare fronte alla crisi attuale ed ad accompagnare una solida e duratura ripresa dell'industria automobilistica nazionale, né si intravedono le iniziative di politica industriale di più largo respiro, capaci di tracciare la traiettoria industriale e finanziaria di questa ripresa, consegnando esclusivamente al piano del Gruppo Fiat con tutte le sue contraddizioni, il compito di qualificare e sviluppare un comparto industriale decisivo per il futuro del Paese.

Sarebbero invece opportune misure strutturali capaci di consolidare il mercato automobilistico italiano, adeguandolo alle norme degli altri paesi europei, liberandolo dal peso di oneri e balzelli che lo condizionano, penalizzando i consumatori italiani e rallentando il ricambio del parco automobilistico. In tal senso sarebbero opportune misure strutturali quali l'abolizione del PRA e del IPT che avrebbero certamente l'effetto di consolidare il mercato e di alleggerire il differenziale negativo che grava sull'acquisto di automobili in Italia.

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

SCHEMA DI DOCUMENTO CONCLUSIVO
INDAGINE CONOSCITIVA INDUSTRIA DELL'AUTOMOBILE

A pag. 175, terzo capoverso:

Dopo il primo periodo inserire il seguente:

Ciò vale particolarmente per la ricerca e l'innovazione tecnologica, che dovrebbero essere sostenute ed agevolate da provvedimenti mirati che vadano oltre le agevolazioni e i contributi tradizionalmente erogati dallo Stato e dall'Unione europea. Una vera politica industriale non può fare a meno di sviluppare la ricerca di base ed anche la ricerca applicata costituendo un sistema di "centri di eccellenza" della ricerca nel Paese, anche e soprattutto attraverso l'attivazione di "sistemi a rete" con le facoltà scientifiche universitarie (i Politecnici in particolare), per sfruttare tutte le possibili sinergie tra i centri di ricerca privati ed i centri universitari. A tal fine potrebbe anche essere prevista la costituzione di società miste "pubblico-private", con finalità specifiche di ricerca applicata alla tecnologia autoveicolistica in senso lato, intendendo comprendere in questo non solo gli aspetti innovativi di risparmio energetico, nuovi materiali, nuovi propulsori, sicurezza del veicolo, dispositivi elettronici di bordo, ma anche tutti gli aspetti eco-ambientali, di sicurezza stradale, inquinamento, logistica di trasporti, nonché tutte le problematiche legate alle innovazioni di processo e di prodotto, alle tecnologie ed all'organizzazione produttiva, alla logistica degli approvvigionamenti e della distribuzione. Gli interventi di politica industriale dovrebbero inoltre essere rivolti a sviluppare tutti i possibili mezzi di formazione specifica in campo autoveicolistico e in tutti i campi ad esso collegati come la progettazione dei componenti e di tutto quello che rientra nella categoria più generale dei sistemi per l'autoveicolo. Ovviamente, non dovrebbe essere trascurata una adeguata formazione gestionale e tecnico-commerciale, che prepari operatori qualificati ad operare in tali campi.

GAMBINI, NIGRA, Roberto BARBIERI, BERSANI, BUGLIO, CAZZARO, CIALENTE, DE BRASI, LULLI, NIEDDU, QUARTIANI, RUGGHIA, BUEMI

Nota del deputato Mario Lettieri

Si ritiene utile sottolineare la necessità di salvaguardare la presenza produttiva della FIAT nel Mezzogiorno ed in particolare nel polo industriale di Melfi, che per tecnologie, modalità di produzione e numero di occupati è tra gli stabilimenti più moderni a livello mondiale nel settore auto.

Anche per quanto riguarda questa realtà produttiva (Fiat SATA) si sono verificate decisioni da parte aziendale abbastanza contraddittorie come la decisione di una settimana di cassa integrazione ad agosto e la contestuale richiesta di aumento di produzione pari a 36 vetture al giorno.

La localizzazione dello stabilimento FIAT di Melfi avviene sulla base di un contratto di programma e, quindi, con un notevole finanziamento pubblico. Ciò non può essere trascurato ed esige iniziative adeguate di salvaguardia dei livelli produttivi ed occupazionali nello stabilimento in questione e in tutto il comparto dell'indotto, che risente non poco dell'attuale situazione di crisi complessiva del settore auto a livello nazionale.

Mario LETTIERI