

La seduta comincia alle 17,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

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'esame del documento conclusivo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, il seguito dell'esame del documento conclusivo.

Riprendiamo oggi la discussione rinviata, da ultimo, nella giornata di ieri allorché abbiamo affrontato temi di carattere prettamente procedurale; mi sono riservato di verificare oggi le modalità per il prosieguo dei nostri lavori. Avverto che oltre alle osservazioni al testo dello schema di documento conclusivo di cui è stato dato conto nella precedente seduta, ne è pervenuta una ulteriore a firma dei deputati Gambini ed altri *(vedi allegato)*.

Considerato che si prospetta un supplemento di lavoro, riterrei opportuno che la decisione su una seduta della Commissione da tenersi presumibilmente martedì 30 luglio 2002, alle ore 12,30, sia adottata in sede di ufficio di presidenza, la cui riunione è prevista al termine di questa seduta. Nella seduta di martedì prossimo si potrebbe votare il documento conclu-

sivo. Nel frattempo proporrei di svolgere oggi una discussione sul merito, in modo da avere la possibilità di aggiornare il documento e di riscriverlo alla luce delle osservazioni che saranno formulate. Sottolineo che ho intrattenuto contatti con il Senato prospettando questa ipotesi di lavoro; pertanto anche i senatori sono, per così dire, in « preallarme » e disponibili ad accordarsi su questa prospettiva. Ovviamente informerò il presidente della 10^a Commissione del Senato, il senatore Pontone, qualora le intenzioni che vi ho anticipato fossero confermate dalla Commissione.

Se vi è intesa sul metodo, darei quindi la parola ai colleghi per alcune osservazioni e successivamente proporrei di passare all'esame — possibilmente rapido — delle osservazioni e dei rilievi presentati allo schema di documento conclusivo.

SERGIO GAMBINI. Presidente, ritengo di dover intervenire ulteriormente sul metodo ai fini di un chiarimento. Ieri sera ci siamo lasciati in una situazione un po' incerta rispetto al prosieguo dei lavori. Nella giornata di ieri abbiamo annunciato la nostra disponibilità — e la confermiamo ora — a concludere entro martedì i lavori della Commissione con l'eventuale approvazione del documento: dipenderà da come ciascun gruppo parlamentare deciderà di rapportarsi nei confronti del documento e da come verranno valutate le diverse osservazioni, sia quelle presentate per iscritto sia quelle che emergeranno negli interventi di oggi.

Credo che sarebbe utile se per la giornata di martedì si potesse prevedere una seduta non dedicata esclusivamente alla votazione, in ciò dovendo considerare la possibilità di trovarci di fronte ad un testo che dovrà subire una rivisitazione in forza

della discussione e delle proposte di modifica presentate. Dovrebbe essere pertanto possibile poter svolgere in quell'occasione degli interventi da parte dei singoli gruppi. Ovviamente, ci piacerebbe acquisire da parte dei colleghi della maggioranza la disponibilità ad impegnarsi affinché la conclusione di martedì sia certa, evitando così di trovarci di fronte, per quella data, all'esigenza di un nuovo rinvio. Si tratta di un accordo fra gentiluomini che credo debba essere assunto nel corso dei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Per completare le mie considerazioni, potrei impegnarmi, ovviamente se da voi delegato, a trasmettere un nuovo testo per lunedì 29 luglio alle ore 11, in modo tale da concedere ai colleghi ventiquattro ore di tempo per esaminarlo, avendo come obiettivo dell'appuntamento di martedì. Si tratterebbe di un lavoro che terrebbe conto delle riflessioni intervenute ed anche di quanto è già stato scritto e rispetto al quale sono pronto a fornire le opportune risposte.

Una volta superata questa pregiudiziale, potremmo anche entrare nel merito degli argomenti al fine di mettere in luce alcuni punti rispetto ad altri.

Mi riservo pertanto di svolgere questo lavoro nella giornata di domani e ritengo di essere in grado di fornire entro lunedì mattina il testo rielaborato, quanto meno in relazione al punto 7 che è la parte sulla quale si sono concentrate le osservazioni.

STEFANO SAGLIA. Signor presidente, intervengo per ribadire semplicemente che la nostra volontà è quella di riuscire a giungere alla conclusione di questo lavoro, valorizzando il contributo che la presidenza ha messo a disposizione. Quindi, il nostro gruppo ritiene che martedì prossimo rappresenti il momento adatto per concludere i nostri lavori su questo documento.

LUIGI LAZZARI. Intervengo brevemente per ribadire l'orientamento che mi sembra stia già emergendo. Siamo in linea con le previsioni del calendario dei lavori

presentato; credo che anche l'ultima proposta del presidente, di rivisitare cioè il testo in tempo per poterlo valutare adeguatamente entro la giornata di martedì, arricchisca questo percorso. Non vi è da parte nostra alcuna difficoltà ad assicurare una conclusione dei lavori entro la giornata di martedì.

PRESIDENTE. Con queste dichiarazioni, mi sembra sia stata chiarita la parte relativa al metodo, alle procedure da seguire.

A questo punto, anche al fine di mettere a fuoco le questioni che sono state sollevate, potremmo iniziare l'esame delle proposte di modifica dello schema di documento conclusivo che sono state presentate, e di cui avete potuto prendere visione. Una di esse, a firma dell'onorevole Polledri, fa riferimento al piano industriale predisposto da FIAT e ritiene condivisibile una distribuzione di responsabilità, anche se le future alienazioni o *partnership* dovranno tenere conto del nuovo assetto economico-politico che si sta delineando in Europa; inoltre, l'onorevole Polledri osserva che, «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». Si tratta di due osservazioni che possono essere inserite nel contesto generale senza particolari difficoltà: è un problema lessicale piuttosto che di sostanza.

Quanto alla proposta di modifica dell'onorevole Lettieri, vi è contenuto un riferimento allo stabilimento di Melfi. Come i colleghi ricorderanno, un elemento emerso durante le discussioni svoltesi nel corso di numerose audizioni è che gli stabilimenti FIAT, specie quelli del Mezzogiorno, hanno un altissimo grado di efficienza. In particolare, quello di Melfi è considerato uno dei più efficienti nel mondo dell'auto. Ritengo che un accenno in proposito possa essere sicuramente inserito, considerando peraltro che questa circostanza l'avevamo accertata. Per can-

cellare

lo stabilimento di Melfi, dovremmo sostenere la tesi che in Italia non si debbano più produrre automobili perché, ove se ne dovesse produrre anche una sola, la si dovrebbe fabbricare in quello stabilimento. Perciò, possiamo inserire un riferimento di questo genere nello schema di documento conclusivo. Mi riservo di approfondire le altre proposte di modifica anche alla luce delle vostre ulteriori osservazioni.

Nello schema di documento si fa cenno anche un profilo riferito al ruolo delle banche, la cui formulazione è apparsa attenuata. Proverò a riformulare questo capoverso, che ha suscitato alcune perplessità. Non ho nessuna difficoltà. Non era mia intenzione distinguere tra banche « buone » e banche « cattive », anche perché non saprei quali siano le une e quali le altre. Durante questi mesi, ho cercato di ragionare in ordine ad un sistema di regole. A mio avviso, le regole sono fondamentali. Quando ho posto, in altra sede, la questione della vigilanza, e del rigore con cui deve essere esercitata, senza essere contraddetta da altre iniziative, compresa la persuasione morale, mi riferivo alla necessità, che noi abbiamo, di articolare un sistema di vigilanza inoppugnabile, proprio per evitare conflitti di interesse. In una fase di queste vicende, è sembrato vi siano stati sconfinamenti che hanno indotto a ridurre il potenziale finanziario che avrebbe dovuto essere concentrato sul *core business* dell'auto, essendo state dirottate risorse sul settore dell'energia attraverso l'operazione nota come OPA Montedison. Come ho affermato, questo è un fatto incontrovertibile che esce da ogni logica. Non si tratta di una critica ma di una semplice constatazione. Tuttavia, la possiamo tradurre per iscritto in altra forma. Ciò non deve significare uno sconfinamento nell'ambito dei problemi dell'energia, in quanto quella indagine conoscitiva è già stata conclusa e ritengo che la nostra posizione in merito a EDF sia sempre stata chiara e precisa: i francesi stiano a casa loro fino a quando non si sarà determinata una condizione di reciprocità. Perciò, le barriere italiane

sono assolutamente legittime e anche la annunciata parziale privatizzazione non risolve i nodi della liberalizzazione del mercato dell'energia. Ma tutto questo non c'entra. Semplicemente, esiste un punto di interconnessione legato alle vicende di questa estate, dalle quali partono, ahimè, alcune delle condizioni che hanno appesantito la tendenza del mercato automobilistico, di per sé già in difficoltà.

Come ho letto in questi giorni, mi sembra, a proposito della Farnesina, le nozze non si fanno con i fichi secchi: effettivamente è così, e questo vale anche per un settore estremamente delicato nel quale si devono concentrare molte risorse. Se non vogliamo parlare d'altro, è ovvio che ci sia il desiderio di sapere come gli impegni pubblici di questi anni si sposino con la concentrazione nel *core business* da parte degli azionisti di riferimento del gruppo FIAT che, come è noto, è l'unico gruppo rimasto in attività, in Italia, nel settore dell'automobile.

Altri aspetti riguardano i temi occupazionali. Non c'è dubbio che un riferimento al profilo occupazionale debba essere tenuto presente, perché ci rendiamo conto che bisogna salvaguardare le capacità produttive e, come conseguenza, la tutela dei posti di lavoro. Indubbiamente, si tratta di un fenomeno sociale così rilevante che non può essere negato. Anzi, dobbiamo affermare che questo lavoro di ristrutturazione ha lo scopo di consolidare la struttura occupazionale italiana nel settore dell'auto.

Invece, un problema dal quale inviterei a stare lontano è quello della cosiddetta « cabina di regia ». Come avete notato, nello schema di documento conclusivo non vi è alcun riferimento ad essa. È un termine che rischia di generare confusione. Riteniamo che le responsabilità debbano essere molto precise e che ognuno debba fare la sua parte. Il dialogo, il confronto e la discussione con il sindacato sono utili ma non credo che su un punto come questo vi debbano essere elementi di confusione, cioè tra la responsabilità propria del *management* FIAT e quella propria di altri corpi sociali, compreso il

ruolo delle banche. Semmai, ci siamo riferiti a forme di coordinamento, nel senso che tutti coloro che operano è bene che trovino una maniera per raccordarsi, ma non ad un meccanismo rigido che possa essere in qualche modo sostitutivo delle responsabilità del *management*.

Altre proposte di modifica dello schema di documento conclusivo spostano il discorso sulle responsabilità del Governo, ed è legittimo pensarla così. Ovviamente, mi auguro che non si voglia insistere su questo tema perché, senza voler essere al di sopra delle parti, nello schema di documento si è evitato accuratamente di coinvolgere il Governo in giudizi, essendo in carica da pochissimo tempo e, comunque, valutando che in questa fase ciò che è stato possibile è stato realizzato. Può essere giudicata come si vuole, ma qualcosa è stata fatta. Com'è noto, la crisi di questo settore e, in particolare, della FIAT ha origini molto più lontane ed ha attraversato almeno tutto il periodo che va dagli anni 1993-1994, epoca dell'ultima crisi della FIAT, ad oggi. In questo periodo non è il caso di tirare in ballo il Governo. Con riferimento alla responsabilità sul piano istituzionale, bisogna considerare che il paese ha fatto molto per questa impresa — nello schema di documento conclusivo vi sono anche alcuni dati in proposito — e noi, come Parlamento, abbiamo il dovere di avere un riscontro sui motivi della crisi, che in qualche modo abbiamo compreso, e soprattutto sulla garanzia che questo impegno non sia fine a se stesso ma sia volto ad un superamento delle difficoltà.

Ulteriori minori rilievi sono di natura lessicale e, in sede di rielaborazione, non avrò alcuna difficoltà a tenerne conto in maniera adeguata.

In questa prima fase mi sono limitato a tali osservazioni. Se i colleghi intendono accentuare alcuni aspetti rispetto ad altri, o se ce ne sono altri da aggiungere, non ho alcuna difficoltà a prenderne buona nota, in modo da giungere rapidamente ad una nuova redazione dello schema di documento conclusivo che, spero, risulterà definitiva.

ERMINIO ANGELO QUARTIANI. Non so se il presidente pensava che il riferimento alle questioni occupazionali esaurisse le osservazioni riguardo al punto specifico del polo produttivo per la produzione dell'auto elettrica ed ecologica, in particolare l'Alfa di Arese; se mi è consentito, chiederei una definizione precisa — come è contenuta nel rilievo che ho sottoscritto — su questo aspetto, che non è solo di tipo occupazionale, ma costituisce una scelta strategica, che riguarda anche il piano industriale e gli indirizzi del gruppo FIAT.

PRESIDENTE. Come per Melfi, possiamo fare uno sforzo per inserire questo concetto che, per la verità, era stato ribadito da tutti a più riprese; avevo evitato di introdurlo nel documento conclusivo ma, nel momento in cui richiamiamo Melfi, possiamo fare un accenno ad Arese.

STEFANO SAGLIA. Presidente, non vorrei esaminare ogni singolo punto del documento, ma esprimere la nostra opinione sulle proposte di modifica ed alcune considerazioni generali, soprattutto per dimostrare il nostro atteggiamento non pregiudiziale nei confronti di proposte avanzate dalla minoranza, che riteniamo condivisibili.

Fornendo indicazioni agli uffici per la stesura del nuovo testo, esprimo la nostra opinione favorevole alle proposte emendative n. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 14, 15. Si tratta di proposte che riguardano la questione occupazionale, il coinvolgimento degli enti locali, il tema della ricerca e dell'indotto; inoltre, potrebbe trovarci d'accordo la riformulazione proposta sul tema delle banche. Come affermato dal presidente, escludiamo le proposte emendative che danno un giudizio negativo sui provvedimenti del Governo che, per ovvie ragioni, non possiamo condividere. Strumenti come l'osservatorio o la cabina di regia ci lasciano perplessi in merito all'efficacia di intervento sulla situazione reale del gruppo.

Presidente, al fine di fornire agli uffici indicazioni sulle nostre istanze, mi permetterò di esprimere solo alcune conside-

razioni in merito allo stralcio di alcuni passaggi: ci riconosciamo appieno nel lavoro svolto dal presidente, ma chiediamo che alcune questioni non siano poste all'interno del documento conclusivo, sottolineando la riflessione che abbiamo svolto nei giorni scorsi. L'intervento del Governo e del Parlamento sul piano della politica industriale deve manifestarsi in modo certamente ampio ed importante, però riteniamo debbano stabilirsi confini abbastanza precisi; non si può assolvere semplicemente al ruolo di arbitro, visto che stiamo ragionando del più grande gruppo industriale che ha beneficiato nel passato e nel presente di importanti provvidenze e di interventi di carattere politico e legislativo. È quindi assolutamente lecito e legittimo che ci si esprima sul piano industriale e sulle prospettive del gruppo, ma crediamo che in alcuni punti il documento si sia spinto un po' oltre.

Ripeto, non diamo un giudizio politico di contrarietà sui passaggi dei quali chiederemo la soppressione, ma esprimiamo semplicemente un giudizio di opportunità; queste considerazioni sono state formulate durante le audizioni e sono agli atti della Camera e del Senato, ma se fossero comprese nel documento conclusivo potrebbero essere, in qualche misura, eccessivamente « spinte » rispetto ai limiti dell'intervento della politica.

Per non comportarsi in modo omeroso, ma cercando di affrontare i problemi, chiederemo al presidente di eliminare alcuni passaggi, il più significativo dei quali ritengo sia quello relativo alle conclusioni del documento. Riteniamo che le conclusioni siano corrette, nel senso che contengono un indirizzo ed indicazioni sugli impegni politici del Governo e del Parlamento, oltre ad alcuni opportuni suggerimenti riguardo la politica industriale della FIAT, affinché possa omogeneizzarsi con gli interventi che il Governo e Parlamento riusciranno a mettere in campo; siamo meno convinti che sia opportuno inserire nel documento indicazioni precise (pur se in diversi punti del documento si chiede di chiarirle e verificarle) che possano fornire un orientamento alle scelte

del gruppo che, nell'ambito della sua politica industriale, non possono essere che di loro....

PRESIDENTE. Il 5 punti conclusivi... !

STEFANO SAGLIA. Esatto. Inoltre, sarebbero necessarie altre piccole correzioni, ma credo che il senso politico del nostro intervento possa ricondursi a questo tipo di spiegazione.

GONARIO NIEDDU. Vorrei sollevare una preoccupazione, anche se intervenire sullo schema di documento dopo le affermazioni del collega Saglia mi sembra piuttosto difficile, poiché rischiamo di esprimere una valutazione su un testo che cambierà. Conosciamo, perché le abbiamo presentate, le osservazioni della minoranza, mentre non siamo in condizioni di conoscere ancora le altre; dunque, mi riservo di esaminare la stesura finale del documento.

Presidente, lei ha fatto un elenco di questioni che possono essere recepite nella nuova stesura del documento: mi pare, però, di non aver sentito parlare del tema dell'indotto, a meno che non sia stato collocato tra i problemi di minore importanza e, dunque, la mia preoccupazione aumenterebbe. Penso, invece, che, pur non essendo compreso nella elencazione, sia necessario considerarlo con attenzione particolare, perché riterrei incompleta una discussione sulla situazione attuale del gruppo FIAT che non contempli l'indotto.

Penso e spero che eventuali interventi che verranno promossi a sostegno della situazione attuale prevedano anche la problematica dell'indotto: in caso contrario, si rischia di intervenire in modo parziale.

RUGGERO RUGGERI. Secondo me, la discussione sta assumendo una piega non corretta. Stiamo vivendo il momento storico della crisi del sistema del capitalismo italiano, che ha coinvolto il nostro settore industriale più grande. Per comprendere tali questioni, nei prossimi anni si scriveranno centinaia di libri, ma anche il primo documento sarà studiato ed interpretato, perché è un fatto storico.

Si tratta di un documento che, a mio avviso, andava recepito integralmente, senza presentare proposte emendative: questa non è una legge! A settembre ognuno di noi potrà presentare una risoluzione, con una indicazione specifica che riguarda il proprio gruppo, tenendo conto addirittura di quanto sta avvenendo, ma oggi questo documento ha fotografato la realtà e nelle conclusioni ha tirato alcune somme, ed a mio avviso non vi sono affatto forzature.

La brutta piega di cui parlavo precedentemente è nel senso che avremmo dovuto adottare il documento finale — ovviamente dopo una discussione — ma non considerarlo un elemento da modificare o emendare. Secondo me, infatti, valgono le indicazioni e gli orientamenti di fondo presenti, non tanto le piccole cose, e se martedì il documento sarà uguale a questo (perché le linee di fondo rimangono quelle), non possiamo modificare un giudizio sul quale si è registrata una convergenza di quasi tutti i soggetti sulle cause per cui è avvenuta questa crisi, soprattutto in Italia, del gruppo FIAT, vale a dire la diversificazione, alcuni sbagli interni del *management*, la preferenza per i mercati dei paesi in via di sviluppo piuttosto che per l'Europa e via dicendo.

Quindi, spero che questa indagine si concluda martedì, anche se quel giorno potremmo avere una realtà diversa, perché la situazione sta mutando giorno per giorno. Ad esempio, vi è stata la messa in mobilità di tutti questi lavoratori: ebbene, se il documento fosse stato licenziato prima, signor presidente, e fosse emersa una delle indicazioni del documento — legata cioè al piano industriale (ma il piano industriale è legato anche al piano finanziario) —, vale a dire pervenire con rapidità all'autosufficienza, ciò avrebbe significato porre mano subito, e non dopo, ad Italenergia, e quindi avere conseguenze anche sulla messa in mobilità. Infatti, se gli investimenti sono concentrati sul *core business* e non sulla riduzione dei costi, probabilmente una soluzione immediata su Italenergia poteva consentire di recuperare mezzi finanziari per compiere altre

scelte rispetto alla messa in mobilità pura e semplice. Quindi, oggi concordo con la valutazione data dal sindacato, secondo il quale il piano industriale non è convincente, perché non ha risolto questi nodi, nodi che il documento originario, invece, ha identificato.

Per quanto riguarda il merito del documento, si tratta di un atto che segnerà un'epoca, poiché è un documento molto equilibrato che ha dato alcune indicazioni. Le sue conclusioni, infatti, alla fine riprendono ciò che è emerso dalle audizioni, come ad esempio il discorso per cui ogni soggetto deve avere alcune responsabilità oggettive rispetto a quanto potrebbe accadere domani, e nel documento sono state indicate: vi sono gli azionisti, la famiglia Agnelli, che devono decidere cosa fare; si parla delle banche e del sistema bancario, in particolare per quanto riguarda l'invasività delle banche nel sistema industriale, non esclusivamente con funzioni di supporto ai piani industriali della FIAT. Ripeto: queste cose, anche in termini di vigilanza, sono state affermate.

Nel documento è richiamato anche il grande discorso di ciò che si viene a chiedere, perché vi sono elementi straordinari per il Governo per poter intervenire e per poter dare una mano senza rimanere arbitro. In primo luogo, è indicato un metodo: è previsto non dico una cabina di regia, ma un coordinamento di tutti i soggetti coinvolti, e vengono indicate linee strategiche strutturali e non contingenti, e dunque non la rottamazione o un elemento specifico, che possono andar bene come un palliativo, ma interventi di lungo periodo. Nel documento abbiamo indicato addirittura qualcosa di più rispetto a quello che dovrebbe fare la FIAT Spa: concentrarsi sul *core business* e disinnescare le uscite finanziarie, o reinvestirle per riportarle all'interno del settore, e dunque investire nel settore automobilistico.

Inoltre, si dà anche una valutazione positiva per quanto riguarda la famiglia Agnelli, perché si afferma che se la famiglia vuole investire va bene, e vi sono alcune indicazioni: l'ancoraggio all'Europa,

le alleanze (come hanno fatto tutte le altre aziende automobilistiche), una maggiore presenza ed un maggior campo di collaborazione con la *General Motors* che vada al di là di quello che appare abbia sottoscritto. Nel documento si afferma anche che se anche la famiglia Agnelli dovesse vendere, va bene: anche in questo caso, viene prefigurato uno scenario in cui si dice, in modo molto deciso, che il Governo deve aiutare la *General Motors* a rimanere in Italia.

Non si tratta di piccole cose, perché si afferma che il cervello dell'industria automobilistica deve rimanere in Italia. Si afferma anche che il sistema produttivo deve rimanere in Italia, strutturalmente...

PRESIDENTE. Il concetto che la « testa » deve rimanere in Italia è esattamente questo !

RUGGERO RUGGERI. Sto ripetendo quello che lei ha scritto, signor presidente.

PRESIDENTE. Sono le parole del Presidente del Consiglio !

RUGGERO RUGGERI. Sto richiamando ciò che è emerso dalla lettura del documento presentato dal presidente della Commissione, e quindi anche le conclusioni.

Ciò vuol dire che abbiamo prefigurato una serie di indicazioni, di consigli e di suggerimenti, molto ampi ed equilibrati, rivolti direttamente al Governo. Se non dovessero essere seguiti, poi ognuno si assumerà le proprie responsabilità, ma il documento non può andare oltre.

Anche sul piano industriale, vediamo che gli elementi individuati in questo documento sono semplici. Si parla dei tempi: il tempo è il grimaldello per dire che, alla fine, il piano finanziario non può avere esiti positivi se non si pone mano al problema di Italenergia. E, guarda caso, la soluzione del problema relativo ad Italenergia risolve anche l'altra grande questione di politica industriale, quella del settore dell'energia, e dunque il tema della presenza di EDF, la reciprocità, un'indu-

stria dell'energia che rimanga non dico ancora italiana, ma che abbia un'impronta nazionale, senza sminuire il tema della concorrenza e del mercato (ci mancherebbe altro !).

Quindi, mi sembra che avremmo dovuto tenere un altro ritmo, perché ogni giorno le cose cambiano. L'utilità di questo documento si è concretizzata nel momento in cui è stato reso noto, al di là delle piccole cose. Ho paura di perdere tempo martedì, e di ritrovarci in questa Commissione con una realtà che magari è già diversa, oppure si è ulteriormente aggravata, ma che comunque ha bisogno di altre scelte. Ho sentito il collega Quartiani fare un cenno al tema dell'occupazione, ed ha ragione: noi, lunedì o martedì, avremo un'altra realtà. In altri termini, rincorriamo gli eventi.

Ho solo esposto questa mia preoccupazione e vorrei dare un suggerimento ai colleghi: non esageriamo con le proposte di modifica; rimaniamo sui contenuti strutturali del documento, ma non entriamo nei dettagli; poi, ognuno di noi potrà proporre una risoluzione ed assumere quindi una posizione politica molto precisa, anche quella di differenziarsi rispetto alle questioni o di dare un'interpretazione diversa.

Il mio intervento vuole dare atto del giudizio positivo che la Margherita formula sullo schema di documento conclusivo, ma la mia grande preoccupazione è che il suo utilizzo risulti addirittura negativo: infatti, ho la preoccupazione — e nel documento viene detto — che se non c'è un minimo di chiarezza e di certezza, vi siano indicazioni alle borse che potrebbero ottenere effetti contrari a quelli che noi vogliamo.

PRESIDENTE. Ieri sera abbiamo discusso a borse chiuse, ma oggi la FIAT ha perso il 5,80 per cento. E siccome l'onorevole Zanetti aveva collegato gli andamenti borsistici ai nostri lavori, lo volevo tranquillizzare: noi non c'entriamo... !

SERGIO GAMBINI. La prima questione da analizzare è di metodo, in relazione

alla funzione di un documento conclusivo, soprattutto per ciò che riguarda la forza di opposizione.

Riteniamo che sia nella natura stessa dell'indagine conoscitiva l'obiettivo di poter individuare una base di ricognizione comune tra le forze di maggioranza e di opposizione sulle questioni e sui fenomeni riguardanti la crisi automobilistica del nostro paese.

Ci muoveremo perciò, come abbiamo fatto durante l'indagine conoscitiva, affinché sia possibile alle forze politiche che compongono la Commissione individuare nella fase conclusiva dell'indagine un terreno comune unitario, che sintetizzi il lavoro svolto, la ricerca, e la ricognizione, per sviluppare ognuno la propria iniziativa politica.

Non ho grande imbarazzo nel dire che le nostre osservazioni sul comportamento del Governo sono considerate di « bandiera », quindi possono anche non comparire nel testo del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva. Ciò farà parte della nostra iniziativa e delle conseguenze che verranno dalla lettura comune della crisi del settore automobilistico; voi, invece, ne trarrete altre, di conclusioni politiche. Ci interessa stabilire un campo il più largo possibile di comune condivisione sulla crisi del settore, per cui ognuno poi sarà in grado di specificare ed individuare le ricette più opportune per far fronte alla crisi in atto: tale è lo spirito con cui avviciniamo il tema.

Vogliamo concludere l'indagine conoscitiva e vogliamo che il campo comune sia il più ampio possibile; sapremo trarre dal comune riconoscimento della conclusione dell'indagine conoscitiva le conseguenze politiche, che svilupperemo con nostre iniziative, attraverso proposte di legge o risoluzioni.

Desidero sottolineare due argomenti, di cui il primo riguarda il tema delle banche. Abbiamo proposto una ridefinizione più appropriata della parte relativa alle banche, di cui condividiamo la sostanza. Gli assetti finanziari del capitalismo italiano sono di fronte a sfide per qualche verso sconosciute in passato. L'assetto familiare

ed il ruolo tradizionale delle grandi famiglie nello sviluppo del capitalismo italiano, i loro limiti di fronte alle sfide della globalizzazione, impongono di saper pensare gli scenari futuri.

Abbiamo una grande debolezza, rappresentata dalla mancanza di investitori istituzionali: in Italia non si è giunti, anche di fronte a tali sfide, alla realizzazione e costituzione di *public company* capaci di un azionariato diffuso, comprendendo gli investitori istituzionali, che rappresentano soggetti che giudicano la bontà di un piano industriale nel momento in cui si presenta una crisi, e che coinvolgono il risparmio in relazione ad un giudizio espresso da istituti predisposti a tali valutazioni. Tale ruolo oggi è sopperito impropriamente dalle banche; ma certamente siamo in una fase di transizione. Di fronte a tale situazione di grave crisi, che attraversa un'industria così importante per gli assetti produttivi del nostro paese, si tratta di traguardare il ruolo delle banche, per il perseguimento di obiettivi di rilancio e di irrobustimento della ripresa dell'industria automobilistica, con trasparenza, con la definizione di *mission* chiare, con risorse adeguate a sostenere tali sfide. Tutto ciò fa parte del lavoro svolto e della ricerca compiuta, e deve trovare la sua collocazione nel documento.

La seconda questione riguarda l'indicazione, presente nel documento, del carattere prioritario che deve avere la centralità dell'automobile nel *core business* del grande gruppo industriale. Si tratta di un elemento emerso con evidenza dall'indagine conoscitiva svolta. Si potrebbe innestare una polemica politica, ma non è nostro interesse farla.

Il presidente ha detto che si tratta di una crisi che viene da lontano; certamente è una crisi che viene da lontano.

La scelta dell'OPA Montedison è però dell'anno scorso e non di dieci anni fa e le risorse utilizzate per essa sono state con ogni evidenza sottratte all'attività volta ad affrontare la fase più difficile della crisi dell'automobile, che si è manifestata con l'andamento del mercato internazionale nel settore ed è stata aggravata da quello

del mercato italiano nel corso dell'ultimo anno e mezzo. Per noi questo è un altro tema importante, che pensiamo debba trovare collocazione nell'ambito del documento.

L'ulteriore questione è quella della cosiddetta cabina di regia. Possiamo discuterne, è ovvio. Vorrei però sottolineare, colleghi, e lo dico soprattutto al presidente, che il giudizio andrebbe ripreso anche rispetto alla proposta di modifica n.1, nella quale viene usato il termine « cabina di regia ». Noi non l'abbiamo mai fatto, ma abbiamo parlato di tavolo, osservatorio e concetti del genere. Avvertiamo l'esigenza di mantenere un faro acceso della politica sull'evolversi del piano industriale presentato e sugli aspetti finanziari che lo sostengono e rendono credibile. Chiamiamolo come vogliamo, ma qui c'è un monitoraggio continuo che deve essere attivato, per dare credibilità all'azione che viene intrapresa, anche nei confronti di tutte le parti coinvolte. Mi riferisco, ovviamente e prima di tutto, ai lavoratori, ma anche alla larga platea di piccole imprese, che sono anch'esse coinvolte in questo percorso.

Il faro della politica acceso credo che debba essere una esigenza — che noi poniamo con decisione e nettezza — di cui vada tenuto conto nell'ambito del documento, ben sapendo qual è la distinzione dei ruoli e delle funzioni. Non pensiamo che la politica possa sostituirsi alle imprese e, se mai tale pensiero è appartenuto alla sinistra e al movimento operaio, si tratta di una storia ormai consumata da anni. Ci interessa invece che — sempre per la necessaria coesione sociale che deve essere considerata una delle risorse importanti per percorrere la strada del rilancio dell'industria automobilistica nel nostro paese — la politica garantisca trasparenza e possibilità di verificare con continuità i passi che vengono percorsi lungo questa direzione. Questi sono i punti che, almeno a mio avviso, sono da considerare particolarmente significativi nell'ambito del documento.

ALBERTO NIGRA. Condivido tutte le osservazioni e i rilievi che faceva poc'anzi l'onorevole Gambini. Voglio solo sottolineare un aspetto, che credo possa più valere sul piano del metodo, riservandomi ovviamente nella giornata di martedì un intervento incentrato sui contenuti. Nel momento in cui noi abbiamo attivato questa indagine conoscitiva ci siamo dati, credo, un compito ambizioso. Direi che esso sia stato del tutto assolto, sia alla luce dello svolgimento dell'indagine sia in base al documento finale che ci è stato proposto. Il compito era quello di indagare sul settore dell'auto nazionale e di indicare anche una prospettiva di politica industriale per questo paese atta ad ottenere i risultati che ci siamo proposti in fase di partenza e nel corso della nostra indagine conoscitiva.

Tutto ciò che noi abbiamo indagato e in qualche modo appurato attraverso l'indagine è tuttora in divenire. Faccio l'esempio del faticoso e, a mio giudizio, sostanzialmente positivo accordo siglato nella giornata di ieri sul tema della mobilità. Esso risolve contingentemente una questione, ma non risolve il problema dell'occupazione né, tanto meno, cambia una prospettiva di lungo periodo. Sappiamo bene che le conseguenze della crisi attualmente in atto si stanno riversando sull'indotto, dove non esiste invece un sistema di ammortizzatori sociali e di tutela delle attività paragonabile a quello della grande impresa. Sappiamo bene che le prospettive strategiche di mantenimento del « cervello » nel nostro paese di qui al 2004 sono legate ad una serie di scelte che dovranno essere compiute, a partire ovviamente da quella che richiama prima, cioè una politica industriale. C'è il ruolo dei soggetti finanziari, che qui veniva ricordato per quelli che sono già i soggetti attualmente in campo, ma che, laddove si decida di rafforzare le politiche finanziarie, richiederebbe di attivare una serie di scelte che in qualche modo consolidino l'esistenza di altri soggetti che intervengano a definire una politica industriale.

Allora, e mi assumo la responsabilità dell'affermazione che sto per fare, è evi-

dente che le difficoltà del settore dell'auto — al di là delle responsabilità di FIAT e del peso non irrilevante che gioca, come è stato ricordato nell'intervento di Gambini, la vicenda di Italenergia — risiedono anche in un ritardo, in una insufficienza di una politica industriale nel settore, che non è certo solo configurabile come un ritardo ed una insufficienza di questo Governo, ma che affonda le sue radici anche in mancate scelte dei Governi precedenti. Questo è evidente: i ritardi non sono mai figli di un periodo, sono figli di un complesso di scelte che si collocano nel medio e lungo periodo.

È indubbio però che se noi oggi vogliamo andare positivamente oltre questo stato di cose, dobbiamo farlo attraverso delle proposte che possiamo indicare grazie al documento. È chiaro che esso non può essere reso monco di tutta quella parte che dovrebbe contenere delle proposte, perché altrimenti rimarrebbe una interessante, utilissima e validissima indagine conoscitiva, che poi mancherebbe di un suo sbocco politico, cioè quanto serve maggiormente per andare oltre lo stato delle cose che abbiamo osservato. Noi abbiamo presentato, lo dico ironicamente, una proposta di modifica che chiede un osservatorio; non vorrei però che ci limitassimo a fare solo l'osservatorio, perché ciò che proponiamo, non a caso, è di andare semmai ad osservare e verificare la riuscita delle misure indicate nel documento, le quali dovrebbero essere tradotte in atti del Governo e del Parlamento, secondo le diverse specificità.

Pertanto, credo che il punto sostanziale sia il seguente: per martedì è importante, e questo è un fatto positivo, che ci sia la volontà da parte di tutta la Commissione di concludere l'indagine conoscitiva, ma al tempo stesso non è solo importante che essa si concluda ma anche il modo ed i contenuti con cui ciò avviene. Da ciò scaturisce la differenza tra l'aver indicato una prospettiva seria e reale di politica industriale, che, ripeto, emerge come un bisogno indissolubile rispetto al mantenimento del settore e della sua « testa » nel nostro paese, e l'atteggiamento che consi-

ste semplicemente nell'assistere da spettatori ad una vicenda che può avere varie evoluzioni, ma che a tutt'oggi — e spero che ciò non contribuisca al crollo delle borse — non ci fa pensare ad una evoluzione che sia di per sé positiva né per il mantenimento del « cervello » né, tanto meno, per tutto quel che ne consegue, a cominciare dall'occupazione e dalla sopravvivenza di questo settore, che abbiamo appurato, anche se già lo sapevamo, ha nel nostro paese un'importanza che ormai va ben al di là, ma non in maniera da potervi prescindere, dell'esistenza del soggetto casa madre, cioè della presenza del gruppo FIAT.

GIORGIO BENVENUTO. Sono d'accordo sul metodo e sul modo con cui pervenire alla rielaborazione documento, come indicato dal presidente Tabacci, nonché sulle modalità con cui tenere conto delle proposte formulate. Mi limito a sottolineare alcuni aspetti, per poi fare delle considerazioni di carattere più generale. Penso che riservare attenzione al fattore lavoro sia importante e io rafforzerei qualcosa in questa direzione, ricordando anche quel contributo importante proveniente dalla FIAT, cioè il fatto di aver riconosciuto che uno degli errori compiuti è stato quello di aver puntato enormemente su investimenti sul processo a scapito di quelli sul prodotto. È stata la prima volta che non ho sentito nelle esposizioni fatte dalla FIAT, ma anche dagli altri interlocutori, parlare di giustificazioni riconducibili all'eccessivo costo del lavoro o a una notevole mancanza di produttività.

Se dalla FIAT (come da altri interlocutori) sono stati sollevati dei problemi, ciò è avvenuto riguardo ad un eccesso di tassazione sull'auto. Quindi, come ricordava anche il presidente, dobbiamo sottolineare l'importanza e l'alta produttività della FIAT. Se vogliamo puntare ad un futuro nel quale nel nostro paese vi sia ancora l'industria dell'automobile, dobbiamo valorizzare proprio questi aspetti. Sottolineo l'esempio di Melfi (comprendo

le preoccupazioni del collega Lettieri); si tratta di uno stabilimento che, per produttività, è terzo al mondo.

Non sono dati di comodo che provengono da parte nostra, bensì di dati certificati e quindi penso che questo aspetto andrebbe valorizzato. Così come ritengo importante (al di là delle valutazioni dei sindacati, sulle cui vicende non voglio interferire) affrontare il problema degli esuberi; ricordo anche che nel noto accordo — che non ha avuto il consenso da parte di tutti — si è parlato, ad esempio, anche di assunzioni di alta qualità, cioè nel settore delle alte professionalità, degli ingegneri.

Sottolineo pertanto una questione: non si tratta di intervenire in una realtà assistenziale ma in un settore dove c'è alta produttività. È un alta produttività che deve far focalizzare l'attenzione sulla tematica degli stabilimenti; penso allo stabilimento dell'Alfa di Arese dove si presuppone di investire in un settore che, davanti a sé, ha un futuro dal punto di vista dell'innovazione delle tecnologie.

Nelle nostre osservazioni rafforzerei fortemente anche il discorso dell'indotto su cui si è espresso con attenzione, in più di un'occasione, lo stesso ministro del lavoro. Il ministro Maroni in ogni occasione, negli incontri con i sindacati, nelle dichiarazioni pubbliche e negli incontri con i rappresentanti delle autonomie locali, regioni, province e comune di Torino, ha affermato che dobbiamo prestare attenzione al problema dell'indotto. Penso che ciò sia un aspetto positivo che vada ulteriormente rafforzato.

Nell'affrontare un secondo elemento importante della parte descrittiva delle conclusioni, colgo l'occasione per chiarire un equivoco, evidenziatosi ieri sera quando si è affermato che diamo un giudizio negativo delle misure adottate nel decreto *omnibus*: non è così. Lo voglio ricordare perché sia io, sia il collega Pinza, intervenendo in quel dibattito affannoso, abbiamo sottolineato che se si fossero votate le singole misure separatamente, in alcuni casi, come ad esempio sull'articolo 2 di quel provvedimento, avremmo dato il

nostro voto favorevole. Ma ciò in Commissione non poteva avvenire, trattandosi di un decreto legge.

Noi diciamo che quelle misure sono meglio di niente ma il nostro giudizio è che quelle misure riguardano comunque aspetti importanti. Ricordo anche che abbiamo presentato degli emendamenti e abbiamo dato una forte indicazione che penso anche il Governo abbia chiaro dinanzi agli occhi. In sostanza, siccome non vogliamo ripercorrere la strada dei provvedimenti sulla rottamazione, chiediamo che, accanto a queste misure, legate più che altro all'urgenza, ne vengano adottate altre, come ad esempio le misure che la stessa maggioranza aveva ipotizzato in passato presentando delle proposte di legge. Auspichiamo in particolare, l'adozione di misure di carattere strutturale. Penso, ad esempio, all'onorevole Frattini, che aveva presentato delle proposte simili a quelle che formuliamo noi oggi relativamente all'imposta provinciale di trascrizione e per assicurare delle forme di flessibilità. Penso ad una politica sull'innovazione e la ricerca, che pure è presente nell'impostazione del Governo, ad una politica attenta alla necessità di dare una risposta anche sul terreno del futuro, in relazione ai problemi dell'ambiente e di riqualificazione del settore dell'automobile. Aggiungo, infine, che auspico una politica verso la quale anche il ministro dell'industria è sensibile (finora siamo stati sfortunati in questa direzione), una politica fiscale diversa per quanto riguarda la RC auto sulla quale, come voi sapete, grava un peso improprio. Con la RC auto, infatti, si finanziano sia le province sia, in parte, la sanità. Il meccanismo tariffario è tale che (come ha ricordato il ministro Marzano in Commissione finanze) ogni nuova polizza che si accende presenta un indice di incremento notevolmente superiore alle altre. Queste misure da noi indicate hanno carattere prettamente strutturale.

Hanno ragione il presidente ed alcuni colleghi quando affermano che « una cabina di regia » è troppo vincolante. Ritengo utile però considerare un tavolo che funga

da monitoraggio, cioè uno strumento utile per verificare l'evolversi della situazione; si tratta di un qualcosa già previsto nell'accordo, ossia un'azione di raccordo del Ministero del lavoro che coordina altri ministeri al fine di seguire l'evoluzione delle politiche dell'innovazione, di ricerca, quindi un mezzo che non sia rigido ma che permetta di mantenere aperto un confronto: a mio avviso ciò potrà essere utile.

Ritengo che le affermazioni — a mio avviso molto importanti — contenute nella parte conclusiva del documento tengano conto dei lavori di questa indagine e delle indicazioni pervenute da parte di tutti i soggetti. Penso che, di fronte all'evolversi « forte » della situazione ed in relazione al futuro di un settore strategico per il paese (per come incide sul PIL e per l'occupazione), vi sia il bisogno di sciogliere quei nodi che esistono sui temi qui indicati. Dico ciò perché i momenti di decisione sono molto stringenti: penso al rapporto con la *General Motors* ed ai problemi legati ad Italenergia.

Al riguardo, sottolineo che il Presidente il Consiglio dei ministri ha dato un'indicazione e non credo che abbia parlato a vanvera; egli ha affermato esplicitamente che il settore dell'auto è importante e deve rimanere nel nostro paese (ciò è stato di aiuto per alcuni punti dell'accordo sottoscritto dalle organizzazioni sindacali). Non vogliamo imporre alcunché al Governo che, attraverso il suo esponente più autorevole, ha già assunto un'indicazione precisa. In un certo senso è stato reso meno drammatico il problema del confronto con le organizzazioni sindacali perché si è affermato che il settore dell'auto deve rimanere in Italia.

Trovarei quindi singolare che noi che abbiamo svolto questa indagine e che abbiamo discusso di queste questioni, ci creassimo degli ostacoli e assumessimo determinati comportamenti, facendo un po' come lo struzzo che nasconde la testa sotto la sabbia.

L'evolversi della situazione è tale che bisogna prendere posizione. Penso che questo problema sia forte; da tutte le

parti, anche dalla FIAT (tramite l'accordo che sottoscrive), viene confermato che la vocazione dell'azienda è quella del settore dell'auto. Credo che sia giusto chiedersi come la FIAT intenda affrontare questo delicato problema. Non credo di essere il solo in questo, non vorrei trovarmi fra 2 anni, anche come esponente del Parlamento (non solo dell'opposizione), di fronte a questo rischio reale: non sappiamo se rimarremo o meno leader nel settore dell'auto o dell'energia.

Questo problema di sapere, di avere indicazioni da parte della FIAT (che abbiamo anche sollecitato) è fondamentale. Condivido quanto affermato dal presidente, cioè che noi corriamo il rischio di non avere né l'auto né l'energia. Rischiamo di fare come l'asino di buridano: dal momento che la FIAT non sa che cosa scegliere, il pericolo è quello di non essere più presenti né in un settore né nell'altro. Per noi è importante sapere. Non intendiamo suggerire alla FIAT come scegliere, ma è importante conoscere questa scelta di carattere strategico. Si tratta di un problema fondamentale, perché in mancanza di questa decisione a noi non resterebbe che prendere atto di scelte che non sono state definite.

Desidero anche aggiungere una considerazione a proposito del delicato problema del rapporto delle banche con il sistema industriale. Problema delicato, perché comporta un rapporto con il mondo del risparmio, con il ruolo svolto dalle banche e con la vigilanza che deve esserci, nei confronti delle banche, per assicurare chiarezza e trasparenza. Il tema, evocato con grande attenzione, della *corporate governance* costituisce un problema di fondo che, a mio avviso, ci troveremo ad affrontare nel mese di settembre, se non prima. Le vicende americane e quelle europee porranno fortemente questo tema alla nostra attenzione. Presso la Commissione finanze stiamo conducendo una indagine conoscitiva sul testo unico in materia di intermediazione finanziaria, su come stia funzionando e su come si debba modificare. Inizialmente, pensavamo di svolgere un lavoro di ordi-

naria *routine*. Nel frattempo, negli Stati Uniti, è esploso il problema della trasparenza. Come lo stesso Fresco ha affermato, da queste vicende statunitensi deriveranno conseguenze che influenzeranno le scelte politiche. Lo ha ricordato anche il presidente della Confindustria, D'Amato.

Ritengo che il problema, sollevato anche in questa sede, sia di grande attualità e non possa essere ignorato, pur con le necessarie prudenza e cautela, ma debba essere evocato. Perciò, questa indagine, pur con riferimento allo scenario esistente, pone interrogativi nonché la necessità di compiere scelte, in modo da non essere semplicemente spettatori, soggetti passivi, e di poter offrire un nostro contributo, una indicazione, un indirizzo in una discussione nella quale siamo chiamati a compiere valutazioni più ampie e individuare scelte che tengano conto di quanto sta accadendo.

PRESIDENTE. A questo punto, ritengo di essere nelle condizioni di poter rielaborare il testo alla luce delle osservazioni che sono state formulate, tenendo anche conto di un problema di efficacia nella esposizione.

Ad esempio, a proposito della proposta di modifica al documento conclusivo presentata dall'onorevole Lettieri, secondo la quale « 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 tecnologia, modalità di produzione e numero di occupati è tra gli stabilimenti più moderni, a livello mondiale, nel settore auto », ricordo che nello schema di documento conclusivo si legge che « 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 giocato in termini di vantaggio competitivo nell'ambito del settore ». Mi permetto di affermare che questo passaggio dello schema di documento è formulato meglio e risponde all'obiettivo. Non c'è necessità di dire le stesse cose in modo peggiore. Questo è per indicarvi quale sia

la filosofia con la quale il documento dovrà essere redatto. Peraltro, ci sono alcune idee a proposito dell'indotto che possono essere sviluppate e lo stesso vale per il problema dell'occupazione, in merito al quale una frase potrà essere inserita.

Per quanto riguarda le questioni legate al cosiddetto giudizio sul settore bancario, non ho difficoltà ad utilizzare la formula proposta dall'onorevole Gambini, sulla quale mi sembra che ci sia anche il consenso dell'onorevole Saglia, che avanza una proposta di modifica analoga, anche se espressa in maniera diversa. Questa potrebbe essere la soluzione per quel che riguarda gli altri concetti, cercheremo di acquisirli tutti.

Una osservazione riguarda le premesse dello schema di documento conclusivo, laddove si afferma che « EDF avrà la facoltà di acquistare dalle banche la quota del 23 per cento dalle stesse originariamente detenuta ». In esso sono riportate le parole del dottor Iozzo, che è il custode dell'accordo. Egli ha affermato « avrà la facoltà »; l'espressione « potrebbe avere la facoltà » non corrisponde a quanto ha detto. Noi possiamo eliminare dal testo quanto ci ha riferito ma non possiamo fargli dire ciò che non ha detto. Ripeto, egli ha affermato « avrà la facoltà » e non « potrebbe ». In effetti, i francesi sono convinti di essersela già comprata. Devo ricordare che questa parte è riportata nel resoconto stenografico della audizione dei rappresentanti dell'Istituto San Paolo di Torino ed è a vostra disposizione. Ahimé, essa è apparsa molto, molto preoccupante ed anche intrigante !

Non voglio aggiungere altre considerazioni, salvo ricordare che nel corso dell'audizione del dottor Boschetti sono state lasciate a questa Commissione una serie di *slides* che, successivamente, sono state corrette. Nel resoconto stenografico sono riportate tutte le affermazioni dell'amministratore delegato, riprodotte solo in parte nello schema di documento conclusivo, che basterebbero, da sole, a portare alla

conclusione

del documento finale. Sarebbe sufficiente riferirsi a tale audizione per capire il tutto.

Quanto ai cinque punti elencati nelle conclusioni, e richiamati dall'onorevole Saggia, avendo io già affermato che tali iniziative sono da ritenersi pregiudiziali rispetto a qualsiasi intervento pubblico, di fatto, avrei voluto fermarmi lì. C'è stata una discussione. Quei cinque punti, in realtà, si riferivano a quanto emerso dall'indagine. Penso che il problema possa essere risolto con una formulazione con la quale si affermi che il gruppo è chiamato ad assumere una iniziativa rapida, a diretta ad evitare che il nostro paese nel 2005 sia privato di una presenza strategica sia nel settore automobilistico sia in quello dell'energia. Questo mi sembra il minimo che possiamo chiedere perché, se non garantiscono neanche questo, che cosa possono rispondere a Berlusconi, il quale vuole che la testa resti qui? Questa formulazione comporterebbe l'eliminazione dei cinque punti citati, poiché si entra nel *put and call*, cioè in problemi da super addetti ai lavori.

In questi termini, è possibile una riscrittura precisa dello schema di documento conclusivo, che sarò in grado di redigere nella giornata di domani. Mi impegno a trasmettervelo il prossimo lunedì mattina, colleghi, in modo che possiate constatare se quanto è stato inserito è conforme alle vostre aspettative. Potremo convocare la prossima seduta per martedì 30 luglio, per poter procedere alla votazione. Mi impegno a trasmettere il nuovo schema anche al Senato.

Rinvio quindi il seguito dell'esame del documento conclusivo ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 1° agosto 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

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

A pagina 176, prima riga, dopo la parola: indotto, aggiungere i seguenti periodi:

L'indotto ha una importanza riconosciuta nel settore industriale automobilistico, dimostrata dalle crescenti committenze da parte di soggetti non nazionali. Occorre quindi rafforzare l'autonomia di tale settore attraverso una rivisitazione ed un rilancio dei distretti, ma anche attraverso un adeguato e puntuale sostegno finanziario finalizzato al sostegno finanziario delle attività di ricerca e di inno-

vazione tecnologica. Inoltre é urgente varare misure capaci di consentire alle piccole e medie imprese di superare l'attuale fase di crisi a cominciare dalla possibilità di elevare il tetto della compensazione di imposta sull'IVA, che darebbe a queste imprese una immediata ed indisponibile liquidità.

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

