

La seduta comincia alle 12,35.

(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.

Ringrazio i colleghi per la loro partecipazione a questo incontro e chiedo loro scusa per aver eventualmente interrotto le loro vacanze: per «solidarietà» con il Senato abbiamo ritenuto di darci un supplemento di lavoro. Peraltro, l'omologa Commissione del Senato si riunirà nella pausa dei lavori dell'Assemblea, alle 14,30, per procedere all'approvazione del documento conclusivo.

Rammento che nella seduta dello scorso 23 luglio è iniziata la discussione sullo schema di documento conclusivo dell'indagine. Sulla base delle osservazioni e delle indicazioni pervenute ho predisposto un'ulteriore versione dello schema di documento (*vedi allegato*) su cui invito i componenti la Commissione ad esprimersi. Ricordo che nell'ultima seduta ha avuto luogo un dibattito volto ad approfondire le

osservazioni e le proposte di modifica, pervenute soprattutto da parte dei colleghi dell'opposizione, al termine del quale è emersa una sostanziale intesa sulle modifiche ed integrazioni da apportare al documento conclusivo. Ricordo altresì che in quella sede sono intervenuti alcuni colleghi tra cui l'onorevole Gambini, uno dei presentatori delle proposte di modifica. L'onorevole Polledri, che pure era assente, aveva indicato una proposta di riformulazione. C'era poi stato un intervento molto preciso dell'onorevole Saglia ed un intervento del vicepresidente Cosentino. Mi ero impegnato a rielaborare lo schema di documento alla luce delle osservazioni intervenute e, mantenendo l'impegno preso, nella giornata di venerdì l'ho trasmesso al collega Pontone perché potesse, a sua volta, rifletterci ed eventualmente acquisire le indicazioni dai rappresentanti di gruppo del Senato.

Ieri mattina, poiché il Presidente della 10^a Commissione del Senato, senatore Pontone, non aveva formulato osservazioni sostanziali, ho fatto pervenire ai rappresentanti di gruppo il testo riformulato alla luce delle osservazioni presentate. Il documento che avete ricevuto lunedì mattina è, quindi, quello risultante dall'ultima stesura disponibile.

Ringrazio i deputati di altre Commissioni, oggi presenti, e do senz'altro la parola ai colleghi che intendano intervenire per formulare valutazioni conclusive.

STEFANO SAGLIA. Signor Presidente, intervengo brevemente per dichiarare la condivisione del gruppo di Alleanza nazionale sull'ultima formulazione dello schema di documento conclusivo. Ringraziamo il Presidente e i suoi collaboratori che hanno messo insieme i concetti ed i principi emersi dall'indagine.

Riteniamo che lo schema di documento conclusivo, nell'attuale formulazione, possa rappresentare uno stimolo importante e non solo per accendere riflettori — se ciò fosse necessario, ma credo siano accesi da tempo — sulla crisi del mercato dell'auto, in particolare del gruppo FIAT (nessuno intende nascondere), su cui deve essere focalizzata una particolare attenzione da parte della politica. Riteniamo che l'indagine conoscitiva abbia raggiunto questo obiettivo e, soprattutto, riteniamo che ciò possa servire da indirizzo anche per ulteriori iniziative del Governo e del Parlamento.

Per quanto riguarda, in particolare, gli incentivi alla domanda, riteniamo che la partita sia stata consumata con le iniziative contenute nel decreto-legge *omnibus*. Altre iniziative importanti, come sollecitato da alcune categorie audite, riguardanti l'indotto, il sostegno alla ricerca ed alla formazione potranno, sicuramente, trovare cittadinanza in future iniziative del Governo, anche alla vigilia del varo di una legge finanziaria importante.

Credo che il Parlamento abbia esercitato fino in fondo le sue prerogative, virando verso una politica industriale non dirigista, che dia gli indirizzi e consenta di creare il clima e le condizioni utili alla crescita ed alla prosperità da un punto di vista economico, senza però sostituirsi al fare impresa, fornendo le occasioni di intervento che ci auguriamo il Governo possa cogliere rendendo praticabile una politica industriale sicuramente utile al paese, tanto più oggi, in presenza di crisi non indifferenti, soprattutto per quanto riguarda il sistema dell'impresa tradizionalmente concepito.

Si è discusso a lungo dell'esposizione finanziaria del gruppo e, in particolare, di quale debba essere il ruolo delle banche. Credo che anche in questo caso il documento al nostro esame fornisca spunti interessanti, non foss'altro che per la presenza importante nella copertura dei debiti che, in qualche misura (è giusto dirlo), rischia di avere una prevalenza quasi industriale e non meramente finanziaria. Questo è un problema che ci riguarda,

anche perché la Commissione attività produttive ha svolto un'interessante indagine conoscitiva sull'energia. La preoccupazione, evidenziata nel documento conclusivo, per le difficoltà nelle quali versa l'esposizione finanziaria (anche per quanto riguarda la società Italenergia), ci preoccupa e deve preoccupare la politica; siamo però anche convinti che gli interventi messi in campo dal Governo, e che il gruppo dirigente della FIAT sta attuando, consentiranno di mantenere una forte presenza italiana sia nel campo dell'auto sia nel campo dell'energia. Qualora ciò non fosse possibile, appare evidente che l'intervento della politica non potrà rimanere sotto traccia ma dovrà farsi sentire in maniera importante.

RUGGERO RUGGERI. Signor presidente, il giudizio del gruppo della Margherita sul lavoro svolto e da lei compendiato nello schema di documento è molto favorevole. Si tratta di un lavoro non limitato ad alcune considerazioni o a piccole cose ma che è riuscito a cogliere la complessità dello scenario che abbiamo di fronte, il mutamento degli assetti del capitalismo italiano, con la nuova presenza, anche con qualche elemento inquietante, del sistema bancario nell'ambito di una società come la FIAT che rappresenta ed ha rappresentato, sino ad oggi (ed io spero possa rappresentarla ancora) l'Italia buona, l'Italia che ha creato benessere e ricchezza anche all'estero.

Un elemento che qui non è stato preso in considerazione, che vorrei sottolineare e che, probabilmente, ha a che fare, in modo indiretto, anche con le difficoltà della FIAT, riguarda la famiglia Agnelli: nella famiglia Agnelli, purtroppo, c'è stato un salto di due generazioni che, probabilmente, ha influito sulla gestione dell'azienda del gruppo FIAT.

Sono convinto che molte cose sono state dette (sul documento precedente, un po' più analitico, il giudizio mio personale e del mio gruppo era favorevole). Vorrei che anche i colleghi dell'opposizione, con cui abbiamo lavorato, ritenessero queste considerazioni conclusive una piattaforma

con cui misurare le iniziative del Governo. Qui sono indicate alcune iniziative strutturali di fondo che condivido, perché è in questo modo che oggi noi possiamo gestire la politica industriale e la politica energetica. Esistono questi punti interrogativi che riguardano il 2004 e il 2005 (in particolar modo il 2005) e che devono essere sciolti dal Governo: i rapporti con la *General Motor*, il tema dell'Italenergia. Questa è attività del Governo. Noi misureremo l'attività del Governo proprio sulla base delle conclusioni che l'indagine ha tratto.

GIORGIO LA MALFA. Signor Presidente, intervengo come membro della Commissione finanze, e lo faccio in parte come presidente di quella Commissione, essendo un profilo dell'indagine relativa a problemi bancari che rientrano nella nostra attenzione, in parte perché, per tante ragioni, non ultima quella di essere stato deputato di Torino per vent'anni, ho seguito e seguito i problemi della FIAT con molta attenzione. Questa vostra indagine si è svolta molto bene e mi fa piacere che si prospetti una conclusione all'unanimità o a larga maggioranza, fatto sempre molto positivo nei lavori parlamentari, anche perché i contrasti su certe materie sono già forti, ed è positivo che su alcune si possa trovare un elemento in comune.

Leggendo i due documenti, ho riflettuto su una circostanza: è in fondo la prima volta dal dopoguerra, da quando ciascuno di noi si occupa di politica e di questi temi, che la FIAT invece di essere protagonista di una posizione di prepotenza, per così dire, sembra più essere vittima della situazione. In fondo noi, i colleghi della sinistra, siamo stati abituati sempre a considerare la FIAT come un interlocutore che chiedeva e otteneva, e così si arricchiva, si rafforzava. L'indagine conoscitiva che voi avete svolto mette in evidenza una situazione nella quale per la prima volta la FIAT corre un pericolo e nella quale, addirittura, il sistema bancario — si tratta di un punto su cui, del resto, il presidente Tabacci ed io abbiamo scritto insieme un articolo che ha suscitato molte

polemiche (ma crediamo di aver colto un punto di fondo) — invece di aiutare la FIAT la mette in ulteriore difficoltà. Nell'ultima versione del documento è stato aggiunto un riferimento, al rischio che il paese si ritrovi nel 2004 privo di una presenza industriale nel settore automobilistico e dal 2005 senza un'importante presenza nel settore energetico. Queste sono due preoccupazioni politiche di fondo che il Parlamento fa bene a sottolineare. È molto difficile trovare dei mezzi per aiutare il settore automobilistico e intervenire dal punto di vista legislativo, però l'interesse nazionale in questo momento richiede di salvare l'industria automobilistica italiana, perché da essa dipendono centinaia di migliaia di posti di lavoro, non solo nel Piemonte, ma in importanti regioni del Mezzogiorno. L'Italia non si può permettere che il settore automobilistico finisca, si smonti, e che rimanga magari un marchio straniero. Per il paese sarebbe una crisi di tale importanza che ne sentiremmo le conseguenze per decenni. Ringrazio quindi la Commissione attività produttive per avere affrontato questo tema e per averlo fatto con tanto equilibrio.

LUIGI LAZZARI. Signor Presidente, il gruppo di Forza Italia esprime un giudizio positivo sul percorso che si è seguito, sulle conclusioni e sulla stesura ultima del documento, non limitandosi a dire che è positiva l'ultima versione, ma, sostanzialmente, valutando favorevolmente l'intera iniziativa, anche per la crudezza con cui sono stati esaminati i diversi problemi. Questa iniziativa parlamentare focalizzata — lo ha detto il collega la Malfa prima — sul più grande gruppo italiano, sul più grande settore dell'economia italiana, credo restituisca protagonismo all'attività parlamentare, e questo di per sé è un fatto positivo.

Credo debba essere sottolineato — forse questo è uno degli aspetti risultati meno evidenti alla fine del lavoro — che il gruppo FIAT è un grande contribuente; lo abbiamo ricordato per quanto riguarda il settore auto (il 22 per cento di entrate, 134

mila miliardi di lire, derivano da tale settore), ma è mancato forse qualche richiamo a dati riferiti al gruppo FIAT nella sua interezza. Questo per parlare del peso, dell'importanza e quindi della necessità di un'indagine così approfondita, che ha suscitato vasta eco (lo abbiamo detto già la volta scorsa).

Ritengo altresì che merito vada dato all'impostazione del lavoro, perché non si è indietreggiato davanti a niente e sono stati focalizzati i temi fondamentali del settore auto. Sono stati messi in luce il *deficit*, il suo peso, i dubbi e i punti interrogativi che solleva, le difficoltà del prodotto. Anche qui credo sia positivo l'aver rilevato che c'è una crisi che viene da lontano, come pure l'aver sostenuto che la politica e l'iniziativa della finanza pubblica non sempre hanno aiutato il settore dell'auto a camminare con le proprie gambe e a diventare competitivo a livello europeo e mondiale. Da qui discende anche un giudizio sostanzialmente negativo sugli strumenti utilizzati in passato, compresa la rottamazione; tutti fatti molto evidenti e ben focalizzati all'interno dell'indagine e nel documento conclusivo.

Credo anche che vadano rimarcati i nodi che sono emersi, le difficoltà della rete commerciale; li sottolineo perché da come essi verranno sciolti in futuro ci aspettiamo la soluzione o meno dei problemi del settore: le difficoltà della rete commerciale, l'eccesso produttivo, che il sistema automobilistico in Italia ha sulle sue spalle e che prima o poi dovrà fare i conti con gli equilibri del mercato internazionale, la cosiddetta incidenza delle politiche di diversificazione del gruppo FIAT rispetto al settore auto e alle strategie dell'auto in maniera più specifica. È un tema di grande rilevanza sul quale, al limite, esprimerò qualche riflessione di natura personale, non impegnativa per il gruppo, perché si tratta del cuore del problema, almeno così come emerge dalla relazione.

Credo anche che sia stato colto come oggi (anzi, non da oggi) il gruppo FIAT sia in un passaggio epocale. Emerge con chiarezza come gli indirizzi e gli assetti pro-

prietari di FIAT siano arrivati ad un nodo cruciale, ad un passaggio decisivo, probabilmente negli anni scorsi, non oggi; oggi cominciamo a vedere gli effetti di questo passaggio epocale. Pertanto, è giusto porre domande quali « Dove va la FIAT ? » o, più esplicitamente — se mi consentite —, « Dove vanno gli Agnelli ? » (problema che pure ha una sua importanza nelle scelte da compiere). Ognuno troverà le sue risposte. Credo pure che sia stato messo in luce — e forse avrebbe dovuto essere un po' amplificato nel documento — il *deficit* di comunicazione esistente oggi all'interno di FIAT auto. Mi permetto di aggiungere qualche piccola osservazione, — lo ripeto — più a titolo personale che a nome del gruppo di Forza Italia. Innanzitutto, non considero ineluttabile la tesi secondo cui le attività finanziarie e le attività di diversificazione del gruppo rappresenterebbero il cuore del problema. Personalmente, sono convinto che le sorti dell'intero settore auto in Italia, e del gruppo FIAT in particolare, dipendano piuttosto da come andranno a finire e da quanto successo incontreranno il progetto di rilancio di FIAT auto e il piano industriale. A mio avviso, siamo partiti da un convincimento troppo forte, secondo il quale sono state le attività di diversificazione ad aver influenzato negativamente il settore auto. Io sono portato a pensare che sia vero anche il contrario e, soprattutto in prospettiva, credo vada sottolineato questo aspetto: ciò non è ineluttabile.

Credo rappresenti un azzardo troppo forte anche chiedersi brutalmente se tra qualche anno ci ritroveremo senza FIAT e senza Italennergia. A mio parere andrebbe operata una correzione: noi abbiamo sempre considerato il 2004 e il 2005 come anni decisivi per le scelte da compiere in questo settore. Se non vado errato, nell'accordo con GM si fa riferimento al periodo 2004-2009; quindi, teoricamente, si tratta dell'arco di tempo lungo il quale si potranno esplicitare, se ci saranno, gli effetti positivi del piano industriale presentato da Boschetti. Sarei, dunque, più prudente nel prospettare l'ineluttabilità di determinati sbocchi.

Oltretutto, se vogliamo azzardare ancor di più, credo che la crisi sarebbe arrivata comunque. In presenza o in assenza di specifiche scelte di diversificazione, credo che la crisi del settore auto si sarebbe comunque determinata: è importante aver operato determinate scelte in termini di diversificazione, ma è più importante, secondo la valutazione personale che posso esprimere, aver trascurato il settore auto o non aver avuto — diciamo — la volontà di competere a livelli più alti. Lo dico per onestà di intenti, proprio perché sono convinto che queste riflessioni possano essere utili.

Vorrei affrontare un ultimo aspetto: forse è bene che gli interrogativi su quale sia l'interesse generale del paese oggi appartengano alla discussione generale. Oggi, nell'interesse del paese, è più importante seguire le vicende finanziarie del gruppo FIAT o verificare gli sviluppi del piano industriale di rilancio ed essere capaci di esercitare una sorveglianza soprattutto su questo aspetto? Comunque vadano le cose, anche nell'ipotesi che in futuro la FIAT non sia più italiana e sia in mano ad altri, credo che le sorti di FIAT auto e del settore nel suo complesso debbano rappresentare l'interesse generale preminente rispetto alle altre attività del gruppo.

Concludo con una notazione. Noi siamo soddisfatti che nel documento finale non siano state riportate le conclusioni che comparivano nella prima versione, non perché quelle conclusioni non fossero giuste o non fossero adeguate al dibattito emerso, ma perché credo che, per prudenza, ci dovessimo fermare al livello a cui ci siamo limitati con l'ultima stesura. Le conclusioni, le scelte e le iniziative devono appartenere al dibattito e all'iniziativa politica che si svilupperanno nei prossimi tempi. Consideriamo positivo l'aver messo in luce dati, problemi e nodi e riteniamo che questa base rappresenti uno strumento fondamentale per la politica, per l'opinione pubblica, per il Parlamento, ma anche per il mercato finanziario, perché può costituire un elemento di riflessione

ed un punto di partenza per le scelte che ognuno dovrà compiere per la propria parte.

LUIGI D'AGRÒ. Signor presidente, colleghi, credo di dover esprimere, a nome del mio gruppo, un apprezzamento importante per il lavoro svolto, non tanto perché è stata fatta una fotografia della realtà dell'azienda FIAT. Avremmo potuto trarre le stesse conclusioni, forse decisamente meno approfondite, ma chiaramente individuate, anche senza svolgere tutta una serie di ricerche nel settore auto. Mi pare che da questo documento emerga una situazione emblematica che riguarda il sistema industria paese e che ha attinenza, soprattutto, con tre specifici fattori.

Quanto al primo, la carenza di competitività della FIAT esprime la carenza di competitività del sistema impresa Italia. Se è vero che nel 1990 il nostro paese aveva una quota di mercato internazionale pari al 5,6 per cento, ridottasi al 3,4 per cento nel 2000, non occorre il soccorso dell'indagine sulla FIAT per sostenere che il sistema non tiene nel suo complesso. Siamo in un sistema tradizionale e maturo: come viene emblematicamente rimarcato nel documento, l'auto rappresenta un sistema tradizionale e fortemente maturo.

Il secondo aspetto è determinato da un altro dato che emerge dall'indagine e che fa riferimento al sistema paese nel complesso. Ne abbiamo discusso in questa sede parecchie volte, facendo riferimento al tema dell'innovazione e della ricerca e delle risorse che vengono investite in questo campo. Se è vero, come è vero — i dati non lo smentiscono — che la FIAT rappresenta, in chiave di ricerca, il 24 per cento della ricerca complessiva privata italiana, vuol dire che anche sotto questo profilo siamo fortemente carenti. Un altro dato è emblematico: ci ritroviamo una ricerca indirizzata verso settori che sostanzialmente non hanno più *appeal* in un mercato che presenta un *target* alto, di grande qualità nei consumi. È vero: abbiamo visto che il sistema FIAT ha preferito andare sui mercati del terzo mondo

o in via di sviluppo, piuttosto che scegliere la competizione nell'ambito dell'Europa o del Nordamerica. Anche questo è rappresentativo della nostra mentalità: l'intero sistema Italia mi sembra una squadra difensivistica, che rinuncia alla capacità offensiva. Quindi, anche su questo aspetto dovremmo cominciare a trarre considerazioni estremamente interessanti e valutazioni complessive.

L'ultimo aspetto riguarda la risposta. Secondo me il Governo ha fatto bene a non prendere in considerazione il caso FIAT come il caso per eccellenza. Se avesse fatto ciò, avrebbe operato scelte legate esclusivamente al settore auto e ci saremmo trovati dinanzi al solito, grande dilemma: predisporre una reazione momentanea rispetto ad un problema, anche di natura occupazionale, per alcuni versi strategico per il paese. Faccio riferimento al fatto che la FIAT è la prima delle venti aziende italiane collocate fra le mille più importanti del mondo. Anche in questo caso, dobbiamo cominciare a considerare che esiste effettivamente la necessità di una crescita dimensionale delle aziende italiane. Pensate che l'Inghilterra ha ottantasette aziende fra le mille più importanti del mondo, il che significa una percentuale dimensionata alla capacità del prodotto interno lordo italiano, in termini di competizione. Quindi, noi siamo sottostrutturati. Diciamolo con franchezza: non abbiamo alcuna capacità di attacco verso posizioni alte perché la dimensione della nostra impresa è mal strutturata rispetto al concetto della globalizzazione.

Ritornando alla risposta del Governo, mi è parso estremamente interessante che vi sia non una risposta immediata, ma una risposta strategica. La risposta strategica è quella della leva fiscale, che non è soltanto legata al tema del contingente, ma anche a quello della armonizzazione complessiva con il sistema europeo. Per esempio, abbiamo visto che in altri paesi per le automobili di azienda vi è una diversa attenzione fiscale.

Voglio dire che mi è parso importante il riferimento alle attenzioni di monitoraggio — espresse dalle conclusioni dell'in-

dagine — da parte del Governo e del Parlamento. Francamente non sarei così pesantemente legato al discorso del 2004 perché, effettivamente, rischiamo di creare degli eventi che possono avere delle ripercussioni prima ancora che avvengano. Dobbiamo lavorare con un'armonizzazione tale per cui portiamo il risultato indipendentemente dal carico di aspettative che ci siamo posti. Si tratta di fare in modo che il sistema sia autogovernato, senza che da parte nostra vi sia questa vocazione a prospettare quasi fatti di tregenda, o cose di questo genere.

Ho ancora fiducia nella capacità del mercato di selezionare e nella possibilità della FIAT — anche per l'indotto che si ritrova — di rimanere la prima delle mille aziende più importanti del mondo.

ALFONSO GIANNI. Signor presidente, sto cercando di orientarmi tra il vecchio e il nuovo testo perché, come il collega La Malfa, debbo denunciare un'estraneità ai lavori dovuta alla mancanza del dono dell'ubiquità e, quindi, devo in qualche modo arrangiarmi. Il mio discorso avrà una conclusione diversa da quella degli altri colleghi; lei mi consentirà di esprimere un pacato e ragionato parere sfavorevole, che però — come vedrà e come cercherò di dimostrarle, anche se molto succintamente — non è privo di apprezzamenti positivi su alcuni aspetti del lavoro svolto dalla Commissione.

Il motivo di fondo della contrarietà è tutto di contenuto rispetto alle ricette da dare; naturalmente, non ho l'ambizione di prefigurare la nuova e vincente politica industriale per il nostro paese, però a me pare che noi, in questo caso, non siamo di fronte ad una crisi di carattere congiunturale. Vi sono ragioni — relative al mercato internazionale e al mercato interno — di ecosistema, di organizzazione della vita sociale, di densità della popolazione in alcune zone del mondo, che indicano che il tema della mobilità è fondamentale per le sorti future dell'economia mondiale e dell'umanità nei prossimi decenni. Tale tema andrebbe affrontato a questo livello di complessità analizzando il problema

relativo all'auto e alla sua produzione; ciò non è contenuto — se me lo permette — nelle considerazioni finali del documento, anche se con un po' di buona volontà si possono cogliere qualche nesso, qualche allusione o qualche riferimento, che tuttavia mi paiono al di sotto delle necessità.

I dati analitici relativi alla prima parte dell'indagine conoscitiva sono alquanto ben esposti e, secondo me, per risolvere il carattere strutturale di questa crisi bisognerebbe agire con una maggiore determinazione dal punto di vista delle soluzioni da proporre. In particolare, mi riferisco al problema della modifica dell'oggetto della produzione. Se le cose stanno nei termini da me appena accennati — a questo riguardo sono stati fatti innumerevoli studi — è l'oggetto auto che va ripensato. Noi non possiamo ragionare in termini di migliore articolazione degli specchietti retrovisori o della rapidità di scorrimento dei vetri o di altri *optional* su cui insiste una mediocre pubblicità nostrana e non solo. Probabilmente, dobbiamo ripensare ad un sistema integrato tra privato e pubblico, tra un sistema di mobilità collettiva ed individuale o plurindividuale. La mobilità urbana non può muoversi in automobile perché è antieconomico, mentre la mobilità extraurbana è un'altra cosa: insomma, bisognerebbe fare un ragionamento di sistema. Su questo, naturalmente, occorrerebbe improntare la ricerca ai fini dello sviluppo. Insisto da anni sul fatto che non è sufficiente sostenere la necessità di un incremento delle spese per la ricerca sia in generale — quando parliamo in sede di legge finanziaria —, sia nello specifico, relativamente ad un determinato settore.

La ricerca è sempre, inevitabilmente predeterminata da un obiettivo che sia in mente e questo vale per la scienza e, a maggior ragione, per la scienza applicata. Tale obiettivo da alcuni viene scioccammente chiamato pregiudizio, per me rappresenta semplicemente un'ipotesi cui finalizzare una scommessa, altrimenti nessuno ricercerebbe il vuoto. Significherebbe abbandonarsi al puro caso; in effetti, qualche scoperta scientifica è anche

dovuta al puro caso o a un'eterogenesi dei fini. Noi, comunque, dobbiamo decidere che cosa andiamo a ricercare. A volte la ricerca è improntata sulle qualità di un'automobile, sull'individuazione dei gusti di determinate fasce di spesa, sulla moltiplicazione dei marchi. Bisognerebbe invece affrontare nel complesso il problema relativo alla mobilità, cercando di impostare una ricerca per arrivare ad un nuovo oggetto auto nel terzo millennio. Tutto ciò, sapendo che il mercato non solo è maturo, ma è anche saturo, quindi non può essere ulteriormente ingigantito. I nuovi terreni di conquista non possono crescere allo stesso livello di incremento del parco automobilistico che l'Europa ha avuto nell'epoca d'oro del capitalismo, cioè quella postbellica, perché distruggerebbero semplicemente l'ambiente circostante. Vi è un limite invalicabile: è molto evidente. Vi è anche un limite ambientale e un limite economico dal punto di vista della capacità di acquisto. Ciò, naturalmente, comporta tutti discorsi fatti anche dalle organizzazioni sindacali che, contrariamente a quanto pensano alcuni, non si preoccupano soltanto — anche se partono da lì — della difesa dell'occupazione e dei diritti, ma utilizzano anche i termini di *car sharing* e di *car net*. Quest'ultimo è un neologismo che trovo molto simpatico e che vede l'oggetto auto come una connessione tra varie forme complesse, articolate di mobilità.

A mio parere, il futuro è qui, la scommessa è qui, non riesco ad immaginare un'altra politica industriale che non parta da questo obiettivo. Tutto il resto, francamente, mi sembra molto al di sotto delle necessità. Ciò, naturalmente, comporta tutta una serie di politiche commerciali ed accordi internazionali. Ad esempio, è stato osservato — non per motivi ideologici, ma per motivi bassamente economici — che se la FIAT, anziché puntare sul mercato sudamericano, si fosse mossa sul versante asiatico — dove è in corso una ricerca, un tentativo di sperimentazione —, probabilmente nel medio e lungo periodo le prospettive di vedere un po' di luce, dopo il tunnel auto rappresentato dalla crisi, sa-

rebbero maggiori. Avrei desiderato che l'indagine conoscitiva si concludesse con questo auspicio, il che non è stato.

Per quanto riguarda la seconda questione, vi è un problema di organizzazione del lavoro. Noi abbiamo insistito — anche in un'audizione in cui era presente Cantarella, che poi se ne è andato non degnandoci nemmeno di una risposta — per battere una strada diversa da quella che ha portato all'accordo di Torino rifiutato dalla FIOM. Bisogna ridurre l'orario di lavoro e ciò può anche essere fatto in due tempi, introducendo i contratti di solidarietà e fuoriuscendovi in seguito attraverso una riduzione strutturale dell'orario di lavoro che, come dimostrano il caso Volkswagen ed il caso Renault, può essere attuata nel settore manifatturiero automobilistico.

Qui, invece, non c'è alcuna scelta; anzi, nella pratica, come sappiamo, c'è addirittura l'idea della moltiplicazione dei turni e dell'incremento della produttività su una base più ristretta di unità produttive e di occupazione. Ci si dovrebbe muovere in senso assolutamente contrario e, allora, un'istituzione come il Parlamento, al termine della sua indagine conoscitiva, potrebbe dare questa indicazione: questo, obiettivamente, manca nella proposta di documento conclusivo.

La terza questione, che originerà la proposta di un'ulteriore Commissione, che avanza a tempo debito, nell'imminente autunno, riguarda un'affermazione che, tuttavia, ho riscontrato nel documento: non so se è stata modificata nel passaggio tra il documento vecchio e quello nuovo, perché, non facendo parte, della Commissione, ho ragionato sulla base del documento vecchio, anche se le variazioni non sono moltissime. A un certo punto della bozza di documento, si afferma, giustamente — spero lo si dica ancora —, che vi è stato un significativo investimento di risorse statali volte a sostenere in varie forme la FIAT nel periodo di crisi. Noi insistiamo sulla necessità di conoscere l'entità di queste risorse, le modalità con cui sono state date e, soprattutto, la fine che queste hanno fatto.

Su questo, vorremmo una Commissione che abbia capacità e potestà penetrative di indagine, anche per mettere, finalmente, alla corda qualcuno, perché non è possibile che ognuno faccia sempre quello che vuole utilizzando i soldi della collettività.

Quindi, questa è la terza questione, dietro la quale vi è il problema dell'intervento pubblico. Anche qui, giustamente, vi è un accenno e si dice che la proprietà deve chiarire cosa deve fare, come elemento prioritario rispetto alla possibilità di un intervento pubblico. Ma, appunto, le crisi automobilistiche di altri settori, Volkswagen e Renault, hanno trovato una soluzione — non so quanto definitiva, ma certo positiva per loro, rispetto a come si prospettava la situazione — anche grazie ad una presenza pubblica rilevante e a un condizionamento delle scelte manageriali e industriali sul versante pubblico. Non penso ad una nazionalizzazione o ad un azionariato popolare, ma a un condizionamento dell'intervento pubblico su determinate scelte di politica industriale: questo sicuramente sì!

Concludo, dicendo che, in ogni caso, per quanto ci riguarda, noi siamo perché continui il metodo di un monitoraggio, di una conoscenza continua, di un fiato sul collo da parte delle strutture del Parlamento sulla vicenda FIAT, in vista dei rapporti con la *General Motors*, della scadenza del 2004 e di quant'altro, visto che non è chiaro qual è il percorso e quale ne è l'esito. Inoltre, che sia viva l'attenzione — questo me lo auguro — da parte di tutti per compiere, comunque, ogni sforzo, anche con provvedimenti temporanei, per tutelare l'occupazione in un settore che ha già subito perdite rilevantissime, nello spirito di mantenere il nostro paese all'interno di un settore produttivo che, seppure in un periodo di transizione e di profonda modificazione, rimane uno dei punti alti dello sviluppo tecnologico e industriale nel mondo intero.

In conclusione, preannuncio voto contrario sulla proposta di documento conclusivo.

SERGIO GAMBINI. Signor Presidente, gli interventi svolti nel corso della precedente riunione della Commissione e la nostra presenza nell'ambito dei lavori dell'indagine conoscitiva ci consentono di svolgere una dichiarazione di voto più rapida e più sintetica di quanto sia stato fatto da parte di altri colleghi.

Anzitutto, esprimiamo un sostegno convinto al documento conclusivo dell'indagine conoscitiva, anche con un po' soddisfazione per il fatto che sia stato possibile concludere i lavori della Commissione prima della pausa estiva. Avevamo considerato con estrema preoccupazione il fatto che alcune incertezze presenti nella maggioranza non consentissero la conclusione di questo lavoro. Invece, la nostra soddisfazione è maggiore e più significativa, non solo per i contenuti di questo documento, ma anche perché siamo riusciti a giungere alla conclusione nei tempi della politica e dell'economia, che erano necessari perché il Parlamento potesse fornire indirizzi all'azione del Governo, nonché, per quello che è possibile, ai diversi attori economici e sociali della crisi che attraversa il settore dell'automobile nel nostro paese.

La seconda, brevissima, considerazione è che il sostegno è convinto ad una ricognizione attenta e puntuale per l'individuazione dei punti critici, anche di quelli che il nostro sistema si porterà dietro per un certo periodo, nella transizione che vivono gli assetti dell'industria e del capitalismo italiano. Nessuno potrà dire che non sapeva; quest'indagine indica quali sono i punti di criticità, lo fa con chiarezza e a nostro avviso mette allo scoperto anche le inadeguatezze dell'intervento del Governo nel corso degli ultimi mesi. Ma rimanendo al di qua di questo elemento polemico, la cosa che mi interessa sottolineare è che l'indagine conoscitiva, individuando questi punti critici, mette tutti nelle condizioni di poter dire « oggi sappiamo », nonché di conoscere quali sono le esigenze di intervento politico che questa crisi richiama, sia quelle che dovranno tradursi in interventi di natura legislativa, sia quelle che hanno più il carattere

dell'iniziativa sostenuta dalla *moral suasion*, che dovrebbe essere condotta da parte del Governo.

Mi auguro che nelle settimane immediatamente successive alla ripresa dei lavori parlamentari e alla piena attività del Governo, in settembre, sia possibile costruire una griglia di interventi che consentano al settore automobilistico del nostro paese di superare la crisi che attraversa. I dati dell'ultimo trimestre forniti ieri e gli osservatori che si sono cimentati su di essi indicano la centralità del settore auto sia come fattore della crisi del gruppo FIAT, sia come occasione e possibilità di ripresa. Da qui non si esce, ed è questo l'elemento importante e significativo più saliente che vogliamo sottolineare nell'ambito di questa indagine conoscitiva: la centralità di questo asse per gli assetti produttivi del nostro paese e per il gruppo FIAT; l'esigenza che si concentrino su di esso le risorse economiche e finanziarie, le azioni politiche e gli interventi legislativi per poter rilanciare l'industria automobilistica nel nostro paese.

Sottolineo con soddisfazione che sono state accolte nella proposta di documento conclusivo anche alcune osservazioni che avevamo segnalato nella discussione. Ci interessano particolarmente l'aspetto dell'indotto, quello del lavoro ed il ruolo degli enti locali, come fattori che consideriamo particolarmente importanti e che sono stati messi in evidenza, perché riteniamo che queste siano altrettante risorse e altrettanti attori che devono essere chiamati in campo per affrontare e risolvere la crisi.

Non consideriamo un sacrificio la mancanza nel testo delle cinque indicazioni conclusive presenti nel testo precedente. Ci pare che la frase che sostituisce quelle indicazioni — che forse erano troppo di dettaglio e, detto tra virgolette, « invasive » — sia assai più impegnativa di quelle indicazioni. La consideriamo molto importante come indirizzo che il lavoro dell'indagine conoscitiva della nostra Commissione consegna agli attori economici e sociali e all'azione del Governo per le prossime settimane.

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, il giudizio della Lega Nord Padania sullo schema di documento conclusivo è sicuramente positivo, non solo per i contenuti ma anche per il metodo. Credo sia importante il ruolo che, attraverso questa Commissione, è stato svolto dal Parlamento, nonché, in generale, dalla politica, ruolo che non sempre è stato ben compreso (mi riferisco a qualche incresciosa assenza da parte di rappresentanti di alcune banche).

Ritengo essenziale il ruolo centrale della politica: esiste, in Italia, una sovranità popolare? Esiste un Parlamento che deve emanare le leggi e che è il massimo organo democratico? Ritengo che questa indagine conoscitiva abbia ribadito tali principi, principi che è bene vengano a volte rimarcati (mi fa, ad esempio, riflettere il fatto che il Consiglio di Stato, eletto da nessuno, disattenda completamente una legge dello Stato, come è avvenuto a proposito delle fondazioni). È bene quindi che si sia ribadito il ruolo della politica nel condividere le scelte strategiche per il paese.

La domanda del presidente della Commissione finanze su dove sia oggi, in questa crisi, la cabina di regia, è fondamentale. Penso che oggi la politica — quindi questa Commissione ed il Governo — abbiano in qualche modo iniziato a fornire risposte. Rimane un grande interrogativo: dove vuole andare la FIAT? Soprattutto, dove vuole andare l'Italia? Qual è il ruolo strategico della produzione auto nel futuro del nostro paese? Tali questioni sono state affrontate nel corso dell'indagine, nelle dichiarazioni di voto dei colleghi Saglia e D'Agrò, nonché nello schema di documento conclusivo. Certo, non pretendiamo di conoscere quale sarà la strategia di FIAT nel 2004; non pretendiamo cioè di sapere se venderà, o meno, alla *General Motors*. Non pretendiamo neanche di conoscere, fino all'ultimo dettaglio, il piano delle banche circa i progetti di vendita dei « gioielli di famiglia ». Il nostro paese, che ha sempre avuto una capacità progettuale proiettata sull'oggi e sul domani, deve però domandarsi se voglia, o

meno, investire ancora nel settore auto. Dico questo anche perché sono di ritorno da una recente missione in Corea; ebbene, i coreani — si dice in alcuni ambienti — sanno già che tra 20 anni non produrranno più automobili, e si stanno quindi attrezzando per altre produzioni, in particolare per le nanotecnologie e per le biotecnologie, investendo in tali settori. In Italia abbiamo invece ancora il 24 per cento della ricerca legata alla produzione di automobili e non sappiamo se tra cinque o dieci anni continueremo a produrre auto: ritengo pertanto che un piano industriale, una strategia industriale di lungo periodo per il sistema Italia debba essere pensata.

L'obiettivo attuale della politica è quello di dare un sostegno leale alla FIAT, ricordando però quale sia l'interesse generale del paese, interesse generale che non coincide più soltanto con l'interesse della famiglia Agnelli. Abbiamo sicuramente un debito di riconoscenza nei confronti di questa famiglia, ma il controllo proprietario non deve essere l'unico obiettivo, l'unica preoccupazione dell'azione congiunta delle forze economiche e del Governo.

Se intendiamo uscire da questo clima buonista che si sta profilando ed andiamo a vedere cosa è accaduto nel passato, dobbiamo riconoscere che alcuni errori sono stati commessi. Sicuramente la FIAT è una ricchezza del sistema Italia, ma molto ci è sicuramente costata la difesa, a volte supina da parte della politica (della classe politica e di chi ci ha governato in passato), di scelte che non sono state non solo condivise, ma neanche discusse dalla politica stessa. Oggi questa crisi ha sicuramente pertanto radici lontane, legate a scelte a nostro giudizio errate. Ad esempio, quando in passato, con Prodi, si è difeso in modo estremo la proprietà FIAT e Alfa Romeo, è stato commesso, a nostro giudizio, un errore. La Toyota, infatti, è comunque penetrata nel nostro paese (costruisce infatti in Inghilterra); se fosse stata invece « accettata », fissando magari paletti ben precisi, probabilmente non si sarebbe trattato di uno « scatafascio »,

come era stato prospettato, ma magari il sistema paese avrebbe gestito il processo di globalizzazione in altri modi.

Ripeto che l'Italia ha sicuramente un debito di riconoscenza verso il gruppo FIAT, ma a questo ha anche dato molto: ad esempio, le piccole e medie imprese italiane non hanno avuto così tanto. La preoccupazione che emerge nel documento è pertanto quella di creare una rete per le piccole e medie imprese che — come constatato — sono le protagoniste di oltre il 70 per cento della produzione del blocco dell'auto. Solo il 30 per cento viene prodotto dalla FIAT, mentre il 70 per cento viene realizzato dalle piccole e medie imprese, che non hanno cassa integrazione straordinaria e che non hanno altra rete di sicurezza se non quella di guadagnare o di portare i libri paga in tribunale. Nel documento è perciò prevista la necessità, da parte del Governo, di tutelare anche la piccola e media impresa: ritengo che questa sia una scelta importante.

Un'azione di risanamento è pertanto auspicabile, ed oggi, dalle pagine de *Il Sole 24 Ore*, abbiamo già constatato il compimento di qualche piccolo passo.

L'azione di integrazione di sinergie con *General Motors* è sicuramente un altro obiettivo. Non dobbiamo sapere, oggi, se FIAT venderà; se venderà, ci auguriamo che ciò avvenga al prezzo migliore nonché alla condizione di mantenere nel sistema paese una presenza della produzione FIAT. Compito della politica è comunque quello di interrogarsi sul futuro dell'assetto industriale e su quale sia la scelta per il futuro dell'Italia. Siamo preoccupati per tale fatto e la preoccupazione emerge anche per i piccoli azionisti. Certo, oggi le banche hanno la capacità e la possibilità di gestire il loro credito. Quello che però vorremmo sapere — in tal senso le preoccupazioni espresse dal presidente Tabacchi e dal presidente della Commissione finanze sono certamente condivisibili — è non solo come eventualmente si venderà, ma anche a chi si venderà.

La Lega Nord Padania voterà a favore di questo documento, auspicando che il ruolo della politica non sia quello di

pagare a « piè di lista » i debiti della FIAT, bensì quello di considerare il ruolo del gruppo FIAT all'interno del sistema paese.

GIORGIO BENVENUTO. Signor presidente, lo schema di documento proposto è all'altezza della situazione e dei problemi che erano dinanzi a noi, nonché all'altezza del lavoro di indagine svolto.

Naturalmente, in un documento conclusivo quale quello in esame, si è dovuto tenere conto delle diverse sensibilità, delle opinioni, delle preoccupazioni. Debbo dire che il prodotto finale rappresenta un punto di incontro valido, intelligente e concreto, che non elenca solo problemi. Dico ciò perché si corre sempre il rischio che, di fronte alle difficoltà, noi scappiamo per la tangente: o elenchiamo solo i problemi e non le soluzioni oppure, per affrontare problemi lontani nel tempo, inciampiamo nei problemi del presente. Lo schema di documento invece, così com'è proposto, rappresenta un importante e utile elemento che raccoglie le diverse sensibilità, i diversi aspetti della discussione e di quanto abbiamo ascoltato.

Vi sono alcune motivazioni che voglio sottolineare brevemente. La prima riguarda l'importanza del fattore tempo; ho apprezzato la testardaggine, la cocciutaggine di molti di noi che si sono impuntati affinché il Parlamento il rapido svolgimento dell'indagine e indicasse le soluzioni in un tempo rapido. Ho quindi molto apprezzato anche questa indagine che è stata molto impegnativa, molto ristretta nel tempo ma per questo molto attuale, non si è diluita, non si è frammentata, per così dire non si è « sfarinata ». Il fattore tempo, a mio avviso, è fondamentale perché si tratta di una crisi del settore dell'auto ma anche degli assetti di politica industriale ed economica del nostro paese; quella che è dinanzi a noi è una crisi nella quale è fondamentale che le indicazioni arrivino in tempo utile, che non servano per la storia ma per la cronaca.

Una seconda considerazione riguarda un fattore di importanza che noi sosteniamo. Noi non consideriamo insufficienti o inutili ma apprezziamo gli interventi

predisposti dal Governo. Richiamiamo però la necessità di una politica industriale che corrisponda ad una strategia e poniamo subito un problema che dobbiamo affrontare ora, nel 2003 2004; mi riferisco a scelte di politica industriale che garantiscano al nostro paese di avere la *leadership* dell'autonomia in settori fondamentali quali quelli dell'auto e dell'energia. Ciò lo diciamo in maniera non diplomatica ma concreta; vi è quindi la necessità di una scelta strategica che il paese deve compiere considerando l'importanza del ruolo fondamentale che questi due settori rivestono per il presente ed il futuro del nostro paese. Chiediamo naturalmente che, accanto a provvedimenti di carattere congiunturale, vi siano una politica di riforme, una politica strutturale, un uso intelligente della politica fiscale ed una politica che sia basata sull'innovazione e sulla ricerca.

Al riguardo, aggiungo un altro elemento di valutazione, a mio avviso di grande importanza, e mi riservo di parlarne anche con il presidente La Malfa con il quale stiamo affrontando questi problemi di *corporate governance*. Rilevo che è presente, con lungimiranza ed opportunamente anche sotto il profilo temporale (quindi non per recriminare successivamente), la necessità di definire, di affrontare questo problema del rapporto tra banche e impresa, tra politica del credito e politica industriale. Devo dire che sono presenti un'attenzione ed una visione lungimiranti; si pone in termini nuovi, in quanto i problemi sono nuovi, questo problema della vigilanza. Si tratta di un problema importante e fondamentale in relazione al quale penso che dovremmo lavorare senza diplomazia e senza accettare, come veniva ricordato, che vi siano dei recinti riservati dove non si possa intervenire. Questo è un problema di grande attualità sul quale dovremmo intervenire.

Condivido e ho condiviso fortemente come viene affrontato il problema dell'occupazione; e ho apprezzato, in più di un'occasione, il cambiamento della strategia da parte della FIAT. Quest'ultima ha riconosciuto il fondamento importante di

valorizzare questo patrimonio del nostro paese, il quale non è rappresentato solo dal mondo dell'indotto ma anche dal mondo del lavoro e del suo sapere. Nello schema di documento conclusivo di questa indagine viene detto con molta precisione che non si può continuamente parlare solo di esuberi. Questo è stato un modo molto vecchio di affrontare le questioni, tramite gli esuberi, i prepensionamenti e quant'altro. Si parla invece di valorizzare il sapere, le professionalità e si sottolinea l'importanza che si punti anche sul valore degli uomini. Dal resto, se si affrontano i problemi della ricerca, dell'innovazione, i problemi della scuola, dell'università (ci sono delle indicazioni intelligenti), allora anche questo è un patrimonio che dobbiamo valorizzare.

È inoltre giusto ricordare nel documento, come del resto la stessa FIAT ha ricordato e ammesso, che vi sono delle punte di eccellenza; ricordo, ad esempio, stabilimenti quale quello di Melfi che rappresentano un punto di eccellenza, di grande importanza.

Al di là dei singoli giudizi, trovo importante che la FIAT sia vincolata ad assumere nei prossimi anni degli ingegneri, ad investire molto nelle fasce alte di occupazione, per ricerca, perché questo corrisponde ad un nuovo modo di vedere problemi.

Concludo, ricordando che è importante porci anche il problema del monitoraggio. La FIAT in passato tendeva a risolvere i problemi per conto proprio. Questa questione invece, presentatasi in maniera forte e rispetto alla quale abbiamo valorizzato il ruolo del Parlamento, comporta la necessità di prevedere un monitoraggio, in quanto non tutti i problemi sono risolti. Le questioni vi sono e si dovrà verificare come si evolvono; vi sono segnali meno bui rispetto al passato ma le scadenze incombono.

Vi è quindi la necessità di prevedere un monitoraggio, di prevedere la possibilità che queste soluzioni vengano supportate; nel frattempo vanno definiti gli aspetti più generali di politica industriale, dei vari ruoli; questo ci può porre nelle condizioni

di approntare un documento che non risolva tutti i problemi ma dimostri che vi è attenzione e presenza che collocano la crisi in un quadro nel quale il Parlamento fornisce un suo contributo in tempi utili e dando il giusto ruolo e il giusto fondamento all'importanza della politica.

ENRICO BUEMI. Registriamo una novità derivante dalla gravità della situazione. È cambiato sostanzialmente il rapporto tra la FIAT e lo Stato. Oltre ai tradizionali atteggiamenti, spesso di malcelata arroganza, emerge oggi una maggiore disponibilità al dialogo; per chi vive e ha vissuto l'esperienza negli anni precedenti, si tratta di un fattore di non poco conto.

Per quanto riguarda i nostri lavori, considero importante lo sforzo di approfondimento e di analisi della situazione qui compiuto; ed in questo senso voglio esprimere l'apprezzamento dei Socialisti democratici italiani al presidente Tabacchi che ha voluto, insieme a molti altri colleghi, portare avanti con determinazione e rapidità questo lavoro estremamente necessario. Siamo giunti così alla stesura di questo documento finale, che coglie nella sostanza quei nodi della crisi che sono riferiti al *management* e alle sue scelte, all'inadeguatezza della linea dei prodotti, all'intreccio già richiamato tra l'industria e sistema bancario (per alcuni aspetti ancora da chiarire), all'incertezza strategica tra continuità nel settore tradizionale e diversificazione, ovvero la messa in discussione dell'esistenza dell'industria nazionale nel settore dell'auto.

Emerge in modo esplicito anche la prospettiva di un'azione auspicabile, senza peraltro imporre dei vincoli (non avremmo neanche potuto farlo) e credo pertanto che le indicazioni di un percorso, di una prospettiva di lavoro siano abbastanza esplicite.

È per queste ragioni che annuncio il voto favorevole dei Socialisti democratici italiani.

GABRIELLA PISTONE. Desidero anzitutto svolgere una considerazione, anche a

nome nel mio gruppo, sui tempi della politica che in questa occasione, una volta tanto, sono in linea con le esigenze che il problema rivestiva. Si tratta di una questione molto seria che viene da lontano; è questa una crisi seria che non nasce in questi ultimi mesi ma che, evidentemente, proprio negli ultimi mesi ha avuto un suo *exploit*, dovuto ad errori di *management*, errori di previsioni del mercato, cioè, sostanzialmente, ad una mancanza di strategia.

Vorrei insistere su questo tema centrale, anche in relazione al futuro dell'azienda, il cui difetto, come quello dell'intero sistema industriale italiano, risiede nella scarsa lungimiranza, nell'eccessiva rigidità, nell'insufficiente propensione alla qualità industriale: ritengo, cioè, si tratti di un sistema fondamentalmente carente di attività di ricerca — anche applicata —, sola capace di assicurare un livello qualitativo soddisfacente della produzione.

E mi pare, signor presidente, che queste considerazioni siano necessarie, proprio in ragione del particolare momento vissuto a livello mondiale: dove esiste un'alta competitività, indubbiamente, il problema della qualità industriale è fondamentale.

Alla luce di ciò, è essenziale che una particolare attenzione sia dedicata alle scelte di investimento statale ed alle iniziative di agevolazione fiscale o defiscalizzazione. È prioritario, infatti, qualificare e definire, attraverso l'innovazione e la ricerca, una politica industriale di qualità, lo ripeto, che ci consenta realmente di concorrere a livello della competizione, appunto, globale.

Dico questo, tenendo certamente presente l'esigenza primaria di tutelare in misura crescente anche i lavoratori impiegati nel settore: le dinamiche occupazionali costituiscono uno dei fondamentali problemi a noi a cuore, unitamente alla garanzia della più elevata professionalità degli addetti. Esprimo le mie preoccupazioni più sentite in merito a tali ampi e delicatissimi temi: noto che nel documento

è stato inserito anche questo aspetto, la cui rilevanza non può certamente essere disconosciuta.

A tale proposito, noi ci eravamo battuti alacramente. Onorevoli colleghi, la questione dell'indotto, che in questo caso riguarda ovviamente FIAT, è legata ad un enorme mondo di piccole e medie industrie, microimprese, direttamente dipendenti dalla politica industriale di FIAT medesima. Come già sottolineato dal collega Benvenuto, ritengo che la Commissione finanze sia la sede più opportuna per approfondire i temi relativi al problema degli investimenti bancari, e soprattutto trasparenza e controllo da assicurare agli investitori istituzionali.

In questo senso, ritengo che le riflessioni svolte in questa sede pongano le basi per un'attività seria di approfondimento ed indagine che avremo occasione di proseguire, alla ripresa dei lavori parlamentari, dopo la chiusura estiva. Auspico fortemente che i risultati siano anche ravvisabili nelle future politiche del Governo, finora dimostratosi scarsamente sensibile a questo importante settore strategico nazionale.

La ricerca rappresenta certamente un costo, ma essa costituisce pure un investimento a lungo termine, in assenza del quale è oggettivamente impossibile procedere, nel campo automobilistico come in altri settori. Per questo, io ritengo essenziale e doveroso, proprio da parte del Parlamento, una particolare attenzione a tali questioni, determinanti per il futuro del nostro paese.

PRESIDENTE. È stata ribadita, in questa sede, la centralità del Parlamento: devo, ora, ringraziare tutti i colleghi della maggioranza e dell'opposizione, che hanno assicurato il loro contributo, ed i gruppi che essi rappresentano. Eguale e sentito apprezzamento rivolgo agli illustri ospiti

intervenuiti nel corso delle diciotto audizioni, susseguitesi nell'arco di due mesi, il cui esito è visibile nello schema di documento conclusivo. Desidero anche ringraziare gli uffici che hanno collaborato nella stesura dello stesso. Detto a margine, rammento che, proprio stamane, partecipando alla cerimonia del ventaglio, il Presidente della Camera, oltre a porgere a tutti noi gli auguri di rito, ha preso in rassegna i risultati del lavoro parlamentare di quest'anno, e ha citato, fra le varie attività parlamentari, anche le indagini conoscitive svolte: devo dire che la Commissione, a merito di tutti i colleghi, ha completato la sua terza indagine conoscitiva, intervenendo nel settore della chimica, dell'energia e, oggi, dell'automobile. Per cui siamo attualmente, in ragione dei dati raccolti, nella condizione, per conto del Parlamento, di ragionare in modo esaustivo, essendo pienamente informati dei fatti relativi a gran parte della produzione interna nazionale.

Ringrazio tutti i colleghi intervenuti, accogliendo anche le obiezioni sollevate da parte di coloro che hanno ritenuto di doverle formulare, nonché gli apprezzamenti manifestati al documento conclusivo.

Pongo, quindi, in votazione lo schema di documento conclusivo, nella sua ultima versione.

(È approvato).

La seduta termina alle 13,55.

*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