

fine di incentivare la sostituzione di modelli di auto vecchi con l'acquisto di modelli nuovi; un incentivo che riguardi anche l'usato — qualora dotato di certe caratteristiche — potrebbe, secondo lei, avere una certa utilità?

Una seconda domanda; concordo con la sua valutazione in ordine agli accordi tra FIAT e General Motors, che trovo una sperimentazione interessante su come sia possibile, mantenendo l'autonomia dei singoli produttori (con caratteristiche e dimensioni diverse), realizzare delle sinergie che contribuiscono a ridurre fortemente i costi attraverso lo sviluppo di produzioni comuni. A suo tempo espressi un giudizio positivo su tale esperienza. Oggi vorrei comprendere se questo tipo di accordi possa rappresentare un modello che permanga nel tempo o se invece inevitabilmente rappresenti soltanto l'anticamera di atti diversi e, in modo particolare, di integrazioni societarie.

LUIGI LAZZARI. Intervengo per approfondire meglio la questione su quanto peserà nel tempo l'eccesso produttivo registrato in tale settore nel nostro paese; al riguardo, chiedo al nostro ospite se si disponga di valutazioni attendibili della domanda di mercato a regime e non della domanda modificata da incentivi o da altro.

Vorrei inoltre chiarimenti, in termini quantitativi e temporali, sulla modificazione del mercato dell'auto italiano, allo scopo di comprendere qual è la domanda del mercato rispetto all'eccesso produttivo.

CARLO SINCERI, *Presidente dell'ANFIA*. Cercherò di rispondere ai quesiti che mi sono stati posti per argomenti.

Vi è un aspetto collegato alla fiscalità, e peraltro un parlamentare ha anche fatto un riferimento al problema della copertura. Sappiamo benissimo che tali problemi esistono (senz'altro l'acquisto di vetture nuove genera introiti per lo Stato) ma, qualche volta, stringere troppo i rubinetti può comportare effetti da non sottovalutare. In altri termini: la salsa viene a costare più del pesce. Negli ultimi

dieci anni, mentre la fiscalità generale è aumentata del 40 per cento, quella dell'automobile è aumentata del 69 per cento.

Ciò detto, in termini di fiscalità, per quanto riguarda le RC auto, abbiamo premi assicurativi alti. Anche in questo caso, siamo secondi in Europa dopo la Francia: siamo tra coloro che pagano più tasse sulle RC auto e, aumentando i premi di queste ultime, aumentano anche le tasse relative. So per certo che il settore delle RC auto è in perdita. Non sono in grado tuttavia di dirle quanto ciò sia legato ad una cattiva gestione da parte delle compagnie assicuratrici, le quali comunque ricavano profitti secondo altre formule — che non so e non intendo insinuare nulla —, oppure al fatto che siano più o meno attendibili le loro affermazioni circa le troppe truffe o la generosità da parte dei tribunali, per i quali, ormai, il colpo di frusta non si nega più ad alcuno. Probabilmente si tratta di una combinazione delle due.

Certamente, in qualità di costruttori — ma anche come cittadini — vorremmo che i premi fossero più modesti di quanto non siano. Tuttavia, non saprei da che parte iniziare ad affrontare l'argomento poiché manco degli elementi di base.

Sempre in tema fiscale, per rispondere alla domanda sulla Tremonti-*bis*, dico questo: è certo che la Tremonti-*bis* ha funzionato molto bene per quanto riguarda il comparto dei veicoli industriali e commerciali. Anche in Italia, quest'ultimo settore è in ulteriore espansione (avrà forse avuto un leggero rallentamento lo scorso anno, quando, appunto, si attendeva tale legge, ma, dall'autunno dello scorso anno, è ripartito e quest'anno dovrebbe rivelarsi l'anno record per le immatricolazioni).

Non ci risulta invece così evidente un impatto sulle vetture medio-alte (straniere o italiane che siano). In questo caso, probabilmente, se anche c'è stato un effetto, è stato però attenuato nel corso del primo periodo di applicazione della legge stessa — nell'autunno dello scorso anno — in virtù della dinamica ancora positiva

del mercato, mentre oggi, probabilmente, viene oscurato dalla caduta dello stesso.

Quindi, sicuramente, tale effetto c'è stato per quanto riguarda i veicoli commerciali, ma è risultato molto più debole per la parte delle autovetture.

Ancora, sempre in tema di fiscalità, per quanto riguarda usato e nuovo — e quindi interventi sul primo in favore del secondo — nell'ambito della fiscalità complessiva dell'automobile risulta, a mio giudizio, abbastanza iniqua l'imposta sui trasferimenti, la quale colpisce sia il nuovo, sia l'usato. Tale tassa presenta, sostanzialmente, la stessa rilevanza economica, applicandosi tuttavia a due beni con valori completamente differenti, perché la vettura media arriva a poco meno di 20 mila dollari quando è nuova, mentre quella usata arriva ad un terzo di tale cifra (in qualche caso anche a meno).

Non è questa certamente la sola causa, ma in Europa siamo, dal punto di vista automobilistico, tra i paesi che mandano a morte le autovetture più lentamente: in media due o tre anni dopo di quanto non facciano i francesi o i tedeschi. Ciò accade soprattutto perché, quando la vettura è vecchia, queste tasse, che poi si accompagnano ad una serie di altri fastidi (recarsi dal notaio, al PRA e via dicendo), si sommano alle spese vive, costituendo un vero deterrente.

Non viene quindi a crearsi un ciclo per cui, in funzione anche della capacità economica, sia preferibile sostituire una vettura molto vecchia con una di tre o quattro anni. Se ciò accade, significa che chi possiede una vettura di tre o quattro anni incontra più facilità di collocamento immediato della stessa, anziché girare per mille concessionari o fra cugini e parenti alla ricerca di qualcuno che sia interessato. Tale fenomeno, inevitabilmente, risale fino al nuovo.

Intendiamoci: non è che l'assenza di ciò comporti la moltiplicazione dei pani e dei pesci, ma forse qualche cosa in più per il mercato si otterrebbe. Si tratterebbe però, a mio avviso, più di un fattore di stabilità e di riduzione delle escursioni piuttosto che di una causa di vero e proprio innal-

zamento. In altri termini, se il mercato italiano — e con questo anticipo in parte la risposta ad una domanda sollevata — vale, nel senso che tale è la sua normale potenzialità, due milioni e duecentomila veicoli, si potrà magari arrivare a due milioni e duecentoventi o trenta mila (questo è l'ordine di cui stiamo parlando), ma il fatto rilevante è che non si sarebbero verificate le escursioni, che invece ci sono state, da un milione e sette a due milioni e quattrocentomila, in funzione di certi andamenti economici (e grazie anche ai supporti governativi del 1997 e via dicendo). Quindi, non verrebbero generate significative aggiuntività ma verrebbe stabilizzato il sistema.

Teniamo conto del fatto che la situazione di crisi attuale esiste — siamo a meno il 13 per cento circa —, ma è particolarmente grave, oltre che per l'entità, per la subitanità, cioè per essere stata repentina, trovando quindi tutto il sistema impreparato non solo in termini di stock, dal costruttore alle reti di vendita, in modo che tutte le previsioni del sistema industriale sballassero.

È chiaro che, se attraverso un discorso mirato dell'usato si riesce ad anticipare la vera rottamazione delle vetture — quindi a fare uscire prima le vetture che oggi non sono catalizzate —, questo apporterebbe un significativo beneficio strutturale nel settore del nuovo (non si tratterebbe più di venti o trentamila vetture ma di centoventi, centotrenta o addirittura centoquaranta mila vetture all'anno). Il meccanismo dovrebbe essere tale da far uscire dal parco circolante un certo numero di vetture.

Mi è stato chiesto chi è risultato avvantaggiato o si avvantaggia della rottamazione. Risponderei affermando che questa ha avvantaggiato un po' tutti, nel senso che, se andiamo a vedere quanto è accaduto nell'anno 1997-98, ci rendiamo conto che il gruppo FIAT ha mantenuto le quote che aveva, anzi come tutti gli altri costruttori ha addirittura venduto di più. Certamente — lo ricordo perfettamente perché fu anche oggetto di un monitoraggio — le vendite, accompagnate da rotta-

mazione, di modelli Afa Romeo furono percentualmente ben inferiori di quelle della gamma FIAT (ma anche all'interno di quest'ultima vi erano una gamma bassa ed una alta).

Il mercato dell'automobile è un mercato di sostituzione e quindi può subire accelerazioni o rallentamenti violentissimi se soltanto la gente decide di aspettare o di anticipare, per esempio di tre mesi, la data di acquisto: questi tre mesi vogliono dire duecentocinquanta mila vetture su base annua (naturalmente, se tale ragionamento lo facesse tutta la popolazione).

Perché tutti i costruttori stanno vendendo meno di quanto si potrebbe? Perché è in atto la crisi. Se il mercato ripartisse, vi assicuro che — si tratta di storia vissuta in tanti anni — si vedrebbero subito gli effetti perché, come ho detto, si tratta di un mercato di sostituzione.

Lo scorso anno in Italia sono state immatricolate circa due milioni e quattrocento mila vetture, ma il parco, secondo i dati ACI, è aumentato solo di trecentoventimila, quindi tutte le altre sono autovetture uscite dal mercato.

Il discorso è ovviamente legato a fattori economici (aspettative di reddito, congiuntura economica, clima di fiducia) ma è anche collegato fortemente a fattori emotivi per cui, se si pensa che vi sia crisi e che non sia il caso di comprare autovetture, non le si acquistano.

Della precedente rottamazione, ripeto, ha beneficiato tutto il mercato. Certamente, se esaminiamo la composizione per segmenti, quelli che noi definiamo A e B (i segmenti della FIAT Panda o della FIAT Punto, per intenderci) sono cresciuti un po' più degli altri, è evidente, ma non in maniera drastica. Vale a dire, non c'è stata una addizionalità per le sole imprese che operano nei segmenti inferiori, gli altri rimanendo sui loro volumi. Ne hanno beneficiato tutti; un po' di più chi opera nei segmenti più bassi, ma non c'è stata una differenza clamorosa.

Per quanto riguarda la questione se temere o meno gli incentivi alla rottamazione in relazione al settore dell'usato, a mio avviso non può trattarsi di una scelta

da compiere in funzione del proprio momento storico della gamma di prodotti, perché nessuno è solo a questo mondo. Nell'arco di un anno, l'uscita di un modello forte della concorrenza può alterare determinate posizioni che taluno poteva considerare di proprio vantaggio. Credo che l'esperienza degli incentivi alla rottamazione abbia portato anche qualche insegnamento. Certamente, è stata importante per lo sviluppo del PIL, certamente l'aggancio all'Europa è avvenuto anche grazie a quella operazione, certamente i conti complessivi dello Stato hanno presentato, alla fine, un bilancio positivo grazie anche ad un maggior volume di vendite. Tuttavia, si tratta di una droga del mercato, con effetti anche violenti. Ricorderete, infatti, che gli incentivi consistevano in un contributo governativo ma doveva esserci anche un eguale contributo da parte del costruttore. Quindi, comportano una accelerazione violenta della domanda, che poi si paga. Questo contraccolpo si è verificato anche con un po' di ritardo ed i costruttori, tutti, hanno continuato la loro politica di incentivi, finché è arrivato il momento in cui non è stato più possibile continuarla. Perciò, al posto della politica di rottamazione, noi pensiamo che debba essere ricercata una soluzione che dia, magari, meno *boost* al mercato ma lo regolarizzi e lo sostenga in maniera più strutturale. Sono queste le riflessioni che io suggerisco su questo tema: non c'è, a mio avviso, un anno buono e uno cattivo.

Per quanto riguarda la domanda, il discorso è stato legato anche all'eccesso produttivo, alle caratteristiche della domanda stessa, al *mix* e così via. Come ho ricordato poc'anzi, per quest'anno la previsione centrale (che sicuramente sarà sbagliata) è intorno ai due milioni e ottantamila, due milioni e centomila vetture. Sostengo che sarà errata perché è più probabile che sia inferiore, intorno ai due milioni e cinquantamila, o poco più. È una indicazione finalizzata a commettere l'errore minore possibile.

Riguardo a quale sarà il livello medio del mercato italiano nei prossimi anni,

come ho affermato in precedenza, in un anno neutro, cioè né di *boom* né di crisi, esso non dovrebbe essere su valori molto più alti rispetto a quelli di oggi, cioè valori vicini ai due milioni e duecentomila. Quindi, dovremmo aspettarci, fatte salve situazioni particolari, valori oscillanti tra i due milioni e centocinquantamila e i due milioni e duecentocinquantamila. Questo può far nascere la domanda: ma allora la crisi dov'è? Come ho ricordato, la crisi c'è nella misura in cui taluno non si trovasse preparato e avesse viaggiato fino al mese di dicembre con una media di vendite, sottratti i fattori stagionali, dell'ordine delle duecentomila e si ritrovasse, da gennaio, con una media, sempre tolti i fattori stagionali, dell'ordine di centosettantamila, quando avrà tutti gli *stock* per far fronte a una domanda dell'altro tipo, la sua rete disporrà degli *stock* dell'altro tipo e così via. Questi sono i valori prevedibili per il prossimo futuro. Quindi, di per sé un problema di eccesso produttivo non si pone necessariamente se consideriamo, naturalmente, questi valori analoghi o addirittura migliori rispetto a quelli attuali e, quindi, sostanzialmente gestibili. Le dichiarazioni rese da FIAT, con le indicazioni di esuberi, sono di un certo tipo, le conoscete bene. Poter contare, per i prossimi anni, su valori addirittura più alti non credo che ponga il problema degli eccessi produttivi.

Un'ulteriore questione era relativa al *mix*. Certamente, l'Italia ha, e manterrà ancora per molti anni, almeno a mio giudizio, un *mix* più povero rispetto a quello medio europeo. Ciò per una serie di motivi. Un fattore è costituito dal reddito disponibile, un altro dai prodotti nazionali che, in qualche modo, sono maggiormente comperati e fanno tendenza, fanno mercato. Sicuramente, c'è anche la necessità, in parte collegata al tema del reddito, di dover mantenere un parco abbastanza numeroso che, quindi, difficilmente potrebbe essere sostituito da vetture di gamma molto più alta. Infatti, una delle metodologie usate per effettuare le previsioni circa le vetture è la compatibilità della spesa economica delle famiglie al

momento dell'acquisto. Il *range* di reddito delle famiglie destinato all'acquisto delle vetture è relativamente limitato, però con effetti dirompenti, perché normalmente oscilla tra il 4 e il 4,5 per cento. Passare ad un *mix* più alto significa poter contare su di un reddito più alto. C'è un processo di avvicinamento del *mix* italiano a quello europeo ma, secondo me, richiederà l'intero decennio per poter essere completato.

Una questione riguardava il metano, la rete di distribuzione e gli altri paesi europei. Effettivamente, oggi esiste una « strozzatura » nella rete di distribuzione. Peraltro, nel protocollo di intesa che è stato firmato tra FIAT, Ministero dell'ambiente e Unione petrolifera è anche previsto un programma per ampliare questa rete, in modo da coprire le necessità. Per quanto riguarda gli altri paesi europei e, quindi, la possibilità di esportare, ricordo che tra questi ultimi alcuni si erano mossi verso la soluzione GPL. È il caso della Francia ma anche di altri paesi. Tutte le indicazioni che emergono dalle varie analisi, tuttavia, mostrano che il metano è sicuramente vincente rispetto al GPL in termini di livelli di inquinamento. La penalizzazione rispetto al metano riguarda i vari inquinanti emessi, anche se non è molto significativa. Inoltre, il metano rappresenta una opportunità di migliore differenziazione delle fonti di alimentazione. Perciò, anche all'estero stanno iniziando a nascere riflessioni sull'opportunità di abbandonare il GPL e passare al metano. Tuttavia, si trovano in una fase ancora riflessiva. In FIAT è forte la convinzione che il futuro sia molto più promettente per il metano e per il GPL, anche a livello internazionale. Questo è il motivo per cui si è perseguita questa strada.

Quanto alla domanda relativa alle flessioni percentuali per segmenti, mi riprometto di farvi avere questi dati nel dettaglio in quanto in questo momento, a memoria, rischierei di affermare una qualche banalità. Il calo, ovviamente, non è stato generalizzato. Più che per segmenti è collegato alla anzianità o al ciclo di vita dei singoli modelli. Perciò, una FIAT Marea più anziana di una FIAT Punto ha

perduto di più. Consentitemi, però, di essere più preciso attraverso una comunicazione formale.

Un'ulteriore questione attiene alla strategicità del comparto e al futuro con GM. Mi è stato chiesto se, per caso, con tutte le protezioni, la minore conflittualità e le terziarizzazioni, alla fine, non siamo andati un po' fuori dal seminato.

È evidente che l'industria automobilistica è importante, fondamentale; i paesi che cominciano la loro industrializzazione aspirano da subito ad una fabbrica automobilistica, anche se non verificano, effettivamente, la dimensione del mercato locale; è, comunque, un fatto importante per l'occupazione, per l'economia, per lo sviluppo e la padronanza delle tecnologie; tant'è che molti Stati hanno « coccolato » le loro industrie automobilistiche, e ne sono stati anche azionisti, come l'Italia, la Francia e la Germania.

Tale attenzione c'è stata, ma che, effettivamente, faccia del male, non lo credo possibile: si tratta di una normale cura verso settori considerati fondamentali; gli scenari tecnologici mutano, ne nascono di nuovi, come le telecomunicazioni, ed il gioco è pronto a ripartire.

Si è parlato di misure per l'indotto, e penso sia necessaria una migliore quantificazione di che cosa significhi per tale settore il riflesso degli esuberi FIAT: le stime riguardanti l'indotto sono state compiute attraverso delle proiezioni aritmetiche. In realtà, la situazione del settore è estremamente diversificata, in quanto il mondo dei fornitori è variegato. Si tratta, perciò, di una quantificazione ancora insufficiente, e considero molto alta la cifra di 10 mila unità, che include sia il gruppo FIAT sia il suo indotto.

È evidente che l'accordo congegnato con GM è stato compiuto per le dichiarazioni rese pubbliche, nel senso che gli analisti finanziari avrebbero salutato con grande entusiasmo l'ipotesi di una vendita di FIAT auto; quando, invece, uscì la notizia che GM non contava di acquistare FIAT Auto, il titolo perse in 48 ore molti punti.

Confermo che il programma è stato avviato con la finalità di ottenere dall'accordo tutti i vantaggi di accorpare i costi, i quali si stanno realizzando e sia dalla FIAT sia dalla GM sono, periodicamente, conosciuti, ammettendo anzi che la velocità risulta leggermente superiore alle attese iniziali.

Come sapete esistono ulteriori programmi, ed alcune piattaforme comuni, che evidentemente ampliano le sinergie tra i due gruppi; sul piano commerciale, però, le due case sono in concorrenza, ed, evidentemente, entrambi lavorano per avere successo; esistono momenti più prosperi, ed altri più difficili, in funzione dell'aggressività della propria gamma in correlazione con quella della concorrenza, del peso dei mercati, dove sono maggiori le proprie quote di penetrazione, e così via.

MAURIZIO EUFEMI. Il presidente Sinceri ha parlato delle aspettative dei consumatori, che risultano incidenti sul mercato dell'auto in maniera predominante, dopo il dato « drogato » della rottamazione. Domando perciò se le politiche ambientaliste, avviate negli anni, non abbiano influenzato ed influenzino i comportamenti degli automobilisti e dei consumatori, che rappresentano incrementi marginali rispetto ai dati evidenziati; infatti, la chiusura delle città, la difficoltà nei parcheggi, ed altri aspetti, ispirano le aspettative dei consumatori.

ALBERTO BOMBASSEI, *Presidente del gruppo componentistica dell'ANFIA*. Faccio notare ai presenti che in un valore pari a 100 riguardante una autovettura, la componentistica vale da un 60 ad un 70 per cento. Il calcolo non appare, come ha detto il dottor Sinceri, così trasferibile sulla ricaduta occupazionale; tuttavia, esso contiene una qualche indicazione.

L'industria della componentistica è, evidentemente, molto diversificata; in Italia esistono molte multinazionali con propri stabilimenti dedicati a FIAT, mentre altre aziende sono originarie del territorio: in Piemonte sono presenti 420 società operanti nel settore automobilistico, ed in

Lombardia ce ne sono 380. È, quindi, un luogo comune pensare che tutta la componentistica sia concentrata solo in Piemonte. Siamo di fronte, perciò, ad un problema nazionale, e tanta parte della componentistica, oggi, si è trasferita nel sud.

La componentistica ha una caratteristica tipicamente italiana fatta di piccole e medie aziende, che risultano essere meno coperte dalle eventuali cadute occupazionali.

Sarà opportuno osservare l'evoluzione del mercato; qualche elemento positivo su quello americano risulta evidente negli ultimi mesi; potrebbe perciò avvenire una ricaduta anche sul mercato europeo per una ripresa delle vendite, che determinerà, comunque, incrementi estremamente modesti, trattandosi di un numero fisiologico di assorbimento del mercato italiano.

Nel tentativo di trovare delle soluzioni ritengo che almeno sulle flotte aziendali sia necessario diminuire gli oneri fiscali, e che sia opportuno facilitare la riconversione dell'eccedenza di manodopera nella formazione, che deve essere aiutata con incentivi per la ricerca e lo sviluppo. Sinteticamente, ho enunciato i due interventi che raccomanderei come presidente della componentistica.

NERIO NESI. Si è detto che la Lombardia presenta un numero di imprese di componentistica superiore al Piemonte: vorrei sapere il fatturato globale di tali aziende per le due regioni.

ALBERTO BOMBASSEI, *Presidente del gruppo componentistica dell'ANFIA*. Non sono in grado di rispondere ad una richiesta così puntuale; non abbiamo dati distinti di fatturazione per regione, ma li cercheremo, riservandoci, quindi, di far pervenire alla Commissione una memoria sull'argomento.

CARLO SINCERI, *Presidente dell'ANFIA*. La risposta a questa domanda meriterebbe un tempo considerevole; sinteticamente posso comunque affermare che come costruttori sicuramente siamo a fa-

vore di una mobilità sostenibile. È finito da anni il tempo in cui guardare solo alle auto. È evidente che ci deve essere una mobilità sostenibile, ma con questo termine si deve intendere sì il rispetto dell'ambiente, ma senza che ciò comporti un detrimento per lo sviluppo economico, in ciò assicurando anche una certa equità sociale. Quando infatti è messa in discussione la mobilità questo non avviene certamente per tutti allo stesso modo.

Ciò che amiamo di meno sono le emergenze continue. Allorché si presentano delle emergenze è normale che ci si trovi di fronte alla necessità di prendere delle decisioni, ma grazie alle moderne tecnologie alcune migliorie potrebbero avvenire senza che ciò penalizzi i cittadini, come qualche volta avviene inutilmente.

Per quanto riguarda l'influenza di queste situazioni sul mercato, è chiaro che, in un momento in cui il mercato si trova in una fase positiva come nei due anni precedenti e le città « chiudono », nessuno se ne accorge. Ma quando in un mercato di sostituzione, dove già i clienti stanno pensando di differire l'acquisto, si presentano anche queste polemiche, questi intralci alla circolazione, l'acquisto delle vetture sarà sicuramente dilazionato ancora di una settimana ma non anticipato.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il contributo che hanno fornito ai lavori delle Commissioni accogliendo il nostro invito.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 11.35 è ripresa alle 11.40.

Audizione di rappresentanti dell'Associazione industriali metallurgici meccanici affini (AMMA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti dell'Associazione industriali metallurgici meccanici affini (AMMA).

Sono presenti il dottor Alberto Pejrani, presidente, ed il dottor Ezio Ponte, direttore dell'AMMA, che ringrazio per aver accolto il nostro invito.

Do senz'altro ora la parola al presidente Pejrani per il suo intervento introduttivo.

ALBERTO PEJRANI, *Presidente dell'AMMA*. Prima di leggere una breve nota scritta che abbiamo predisposto prendendo spunto anche da una ricerca svolta nel comparto metalmeccanico torinese, desidero precisare che l'AMMA è l'associazione che raggruppa le aziende metalmeccaniche della provincia di Torino, area nella quale queste aziende hanno, chiaramente, una forte prevalenza nel settore automobilistico, ma non solo.

Lo scopo della nostra ricerca era stato quello di comprendere, al di là degli elementi congiunturali che sicuramente in questo momento sono fortemente negativi, quale fosse la reale «robustezza» del nostro comparto, tentando, nell'ambito della complessità di questo comparto, di analizzare in particolare il settore dei trasporti.

La produzione di componenti auto coinvolge una pluralità di settori tra i quali, in particolare, il metallurgico, il meccanico, l'elettrico, l'elettronico e, in sostanza, gran parte del comparto metalmeccanico dell'area torinese. Si tratta di un settore estremamente variegato che non trova definizioni specifiche nelle statistiche ufficiali perché interessa in misura diversa quasi tutte le aree dell'industria manifatturiera. Va considerato inoltre l'estensione della filiera a monte del prodotto auto che presenta una complessa struttura di subfornitura; questo è sicuramente un elemento del quale tener conto nel prosieguo della discussione.

Anche la destinazione della produzione non è omogenea in quanto parte delle imprese produce per il mercato di primo equipaggiamento, un'altra parte per il mercato dei ricambi (chiaramente vi è chi serve tutti e due) mentre una quota crescente di fatturato viene realizzato anche in mercati diversi: esiste, quindi, una evi-

dente diversificazione anche per chi, in passato, operava esclusivamente nel settore dell'*automotive*.

La componentistica è costituita in larga prevalenza da imprese di piccole e medie dimensioni; fra i fornitori di primo livello cresce invece il peso delle imprese di maggiori dimensioni anche con la presenza di gruppi a controllo estero. Come dicevo prima, quando si parla di componentistica ci si limita sostanzialmente a pensare al primo livello e, quindi, il numero dei fornitori appare relativamente contenuto. Al riguardo, ho ascoltato prima il presidente Bombassei di Federmeccanica citare una cifra di 400 aziende in Piemonte e circa 380 Lombardia; questo è un dato che si riferisce al primo livello, cioè a chi veramente fornisce la casa automobilistica. In Piemonte, per entrare nel dettaglio, si giunge a contare, invece, circa 1.200 aziende che operano complessivamente nella catena. Si tratta quindi, il più delle volte, di fornitori delle 400 aziende citate prima. Quindi, per quanto possiamo stimare, considerando anche le difficoltà statistiche nell'individuare adeguatamente il settore, si può orientativamente affermare che vi sono circa 1.200 aziende di tale tipo nell'area piemontese; è un dato, questo, che non contrasta con quello riferito alle 400 aziende ricordate prima, ma che sostanzialmente comprende anche il secondo, terzo e quarto livello che, molto spesso, sono presenti nella filiera dell'automobile.

La nostra associazione annovera circa mille imprese del settore metalmeccanico nell'area della provincia di Torino, con un totale di 135 mila dipendenti. Più della metà dei dipendenti indicati (circa settantamila) sono impiegati nel settore dell'*automotive* e nelle aziende della componentistica; nel numero sono ovviamente compresi i dipendenti di FIAT-auto nella nostra area nonché le aziende dell'indotto, anch'esse, in taluni casi, appartenenti al gruppo FIAT. Quindi, il totale è di circa settantamila dipendenti collegati all'*automotive*; la metà, quindi, dei dipendenti

delle aziende rappresentate dalla nostra associazione operano nel settore dell'automobile.

L'AMMA, consapevole della difficile situazione dei mercati — situazione in cui versa tutta l'area metalmeccanica ma, in particolare, il comparto automobilistico — ha voluto monitorare, in modo specifico, i fondamentali elementi del settore che sono i veri indicatori delle prospettive a medio e lungo termine. Il lavoro commissionato al Ceris-CNR (le cui risultanze sono contenute in un documento che sottoponiamo all'attenzione della Commissione) ha confermato il ruolo ancora oggi di *leadership* locale e nazionale del settore. Abbiamo cercato di capire quali fossero gli elementi di forza e di debolezza della nostra metalmeccanica in generale e, quindi, all'interno di essa, quali quelli dell'*automotive*.

Il sistema innovativo piemontese, con una spesa in ricerca e sviluppo pari a circa l'1,6 per cento del PIL, si pone al primo posto della graduatoria nazionale. Come primo elemento, quindi, emerge che il Piemonte, in generale, è la regione che in Italia spende di più rispetto al PIL. Si tratta di un numero confortante che pone la regione nella media europea; di tale percentuale — dato ancor più interessante — la gran parte, l'1,3 per cento del PIL, è rappresentata dalla spesa in ricerca fatta direttamente dalle imprese. Quindi, l'1,6 per cento è il dato complessivo mentre l'1,3 per cento è quanto spendono direttamente le imprese. Chiaramente, nel comparto, il settore autoveicoli concorre a questo risultato con una percentuale importante, intorno al 42 per cento; vi contribuiscono, inoltre, al di fuori dello specifico degli autoveicoli, gli altri mezzi di trasporto, per un ammontare pari ad un ulteriore 16 per cento: si pensi alle ferrovie o, anche, ai mezzi di aviazione. Quindi, nell'ambito della detta spesa per la ricerca, si può dire che il totale dei mezzi di trasporto rappresenta circa il 60 per cento mentre, in particolare, gli autoveicoli, il 42 per cento.

Delle grandi imprese operanti nell'area, quelle autoveicolistiche — segnatamente FIAT —, coprono la fetta più importante di

questa spesa in ricerca; esse sono, però, anche fattori di trasferimento tecnologico verso le piccole e medie imprese. Ciò è un elemento che caratterizza il settore in quanto la filiera, poi, tende a spostare verso i fornitori molti dei risultati di alcune ricerche svolte dalle grandi aziende.

La concentrazione delle attività di ricerca nelle imprese maggiori non implica comunque una valutazione negativa del sistema innovativo regionale, se si considera il fatto che le piccole e medie imprese, oltre a ricevere dall'alto il detto trasferimento, effettuano anche un tipo di ricerca che è, per così dire, informale, svolgendosi tramite l'uso che gli stessi addetti fanno dei macchinari dedicati alla produzione. Questa è un'altra caratteristica che contraddistingue un po' l'Italia in generale anche se in questa sede ci limitiamo a considerare l'area torinese. Le piccole e medie aziende incontrano sempre alcune difficoltà nell'evidenziare in maniera pienamente esplicitata quali risorse vengano effettivamente dedicate alla ricerca perché spesso, essendo frazionali, essendo, cioè, aziende di 50, 70, 80 o, al più, 100 persone, non hanno un responsabile per la ricerca. La ricerca, o comunque una data innovazione, un certo miglioramento, sono, sostanzialmente, portati avanti all'interno della quotidianità dell'attività aziendale e, quindi, sussiste anche una difficoltà oggettiva ad evincere tali dati con chiarezza.

Indubbiamente, uno dei punti chiave per l'area piemontese riguarda, invece, la ricerca pubblica. Se l'1,6 per cento è un numero senz'altro rilevante a livello complessivo, l'1,3 per le aziende è addirittura il dato migliore d'Italia; si registra, invece, nella nostra area torinese, una carenza della ricerca pubblica: essa, complessivamente, rappresenta solo il 5 per cento della spesa nazionale. Se pensiamo al peso dell'area piemontese rispetto al prodotto interno lordo italiano, il 5 per cento risulta una misura scarsa. Ciò costituisce sicuramente un elemento di debolezza che, purtroppo, nella nostra area, sistematicamente, negli ultimi anni — e non soltanto

nell'ultimo periodo — registriamo. Si palesa da tempo, dunque, una carenza della ricerca pubblica; eppure ben sappiamo come essa sia fondamentale.

Nel 2000, la bilancia tecnologica regionale — altro elemento tramite il quale abbiamo cercato di capire cosa stava succedendo — ha presentato il saldo positivo più elevato in Italia; circa 112 milioni di euro, ottenuti dalla differenza tra un flusso di entrate di 528 milioni di euro ed uno di uscite ammontante a circa 415 euro. Se analizziamo, poi, i paesi con cui sono stati intrattenuti tali rapporti a livello tecnologico, scopriamo che il ruolo fondamentale è stato svolto dalla Germania. Il Piemonte nel suo complesso — nel quale, però, l'area torinese rappresenta quella preponderante — ha avuto nei confronti della Germania una bilancia tecnologica particolarmente positiva; abbiamo, infatti, circa 160 milioni di euro di attivo è ciò, conoscendo le tipologie del mercato tedesco nell'ambito tecnologico, depone sicuramente a favore del sistema innovativo locale.

A questo saldo ha contribuito, per il 75 per cento, l'industria metalmeccanica e, in particolare, quella dei mezzi di trasporto, quindi *automotive* e indotto relativo.

Un altro indicatore utile per un'analisi di prospettiva riguarda le imprese innovative dell'area piemontese; abbiamo un'indagine della Camera di commercio che indica nel 2000, nella provincia di Torino, la presenza di 1.460 aziende innovative, di cui 1.250 solo nell'industria e 215 nel terziario. Anche tale dato sottolinea la storica vocazione industriale e manifatturiera dell'area torinese.

Quindi, nei settori con le aziende maggiormente innovative, si nota, a differenza di altre aree, una forte presenza del « manifatturiero » rispetto al terziario, il che non è sempre così scontato. Nel settore metalmeccanico, l'intensità innovativa è rappresentata da ben 88 imprese innovative ogni mille esistenti; perciò, circa un 9 per cento delle imprese metalmeccanica ha le caratteristiche per essere considerate, nella nostra area, aziende innovative. Un'importante quota, sempre in questo

contesto della metalmeccanica, è rappresentata dalle aziende del trasporto e dalla componentistica.

Negli ultimi anni, la componentistica si è profondamente modificata diventando un vero e proprio sistema di subfornitura, come è già stato detto; si tratta di un sistema flessibile che presenta molti punti specifici di forza. In particolare, penso alla produzione di una vasta gamma di componenti. Si tratta di una produzione che copre una buona parte, se non la quasi totalità, di quanto viene montato sull'automobile; ma mi riferisco anche ad un'elevata qualità della risorsa umana impiegata. Infatti, si è lavorato molto sulle risorse umane, che, evidentemente, sono fortemente determinanti per il risultato finale. Ma voglio anche ricordare quanto il settore del *design* e della progettazione siano altamente qualificati; è nota a tutti, credo, la forza della capacità progettuale dei *designer* torinesi, che, da *designer* specifici (e quindi da un'attenzione solo per le linee esterne della vettura) si sono viepiù trasformati — creando punte di eccellenza e con dimensioni ormai considerevoli — in progettisti completi di autovetture. Oggi, vi è, chiaramente, la capacità di « ingegnerizzare » una vettura al di fuori della grande casa torinese FIAT; vi sono realtà in grado di progettare un'intera vettura con tutta la parte di ingegneristica e che su tali capacità hanno, evidentemente, fondato molto del loro sviluppo e molte delle loro fortune, con presenze, ad esempio, di reti CAD impressionanti. Centinaia e centinaia di cavi installati, in realtà al di fuori — ripeto — della FIAT.

Vi è, inoltre, una crescente capacità di introdurre innovazioni di processo; credo che sia una delle caratteristiche generali dell'Italia la grande capacità di innovare il processo. Purtroppo, sappiamo già che, in questo specifico settore, vi è forse una carenza complessiva della capacità di innovare il prodotto.

Bisogna ragionare sul perché siano state dedicate molte energie dalle aziende italiane, in particolare dell'*automotive* e della metalmeccanica torinese, alle innovazioni del processo concentrando, qual-

che volta, risorse che successivamente sono mancate per rinnovare il prodotto. Sicuramente è stata la conseguenza di una sensazione — forse non solo una sensazione — di minore competitività sui mercati, che ha portato ad investire in quel settore in cui l'automazione potesse permettere una riduzione dei costi.

La trasformazione del settore è dovuta a molti fattori, tra cui è necessario prendere in considerazione un'ampia introduzione delle tecnologie dell'informazione. L'altra caratteristica che si è evidenziata in questa ricerca è che, ad iniziare dal settore manifatturiero, si è avuta una forte capacità dell'indotto di incorporare le tecniche dell'informazione e del controllo delle aziende ICT. La questione è scaturita dai committenti, cioè dalle grandi case automobilistiche che per prime hanno scoperto la forza di una stretta rete di integrazione con la catena dei fornitori; conseguentemente, la tecnica dell'informazione è cresciuta, favorendo il collegamento sia per gli sviluppi prodotti sia per la gestione degli ordini dei magazzini in maniera integrata con le esigenze dei clienti e del mercato. Esiste una reattività molto veloce del mercato, che determina, nel momento in cui un dato modello è assorbito, la cancellazione dalla produzione in catena e dalla fornitura. L'effetto è molto più accelerato rispetto a quanto succedeva anche soltanto pochi anni fa.

Un'altra caratteristica importante da sottolineare è che le aziende hanno avuto una crescita del fatturato; memori delle crisi passate nel settore automobilistico, hanno cercato di diversificare la propria produzione riuscendovi in una misura vicina al 15 per cento. Allo stesso modo è particolarmente cresciuta la quota del settore dell'esportazione; un terzo del fatturato, circa il 35 per cento, è oggi destinato all'estero. Si tratta di un valore in assoluto basso, ma importante se rapportato alla storia delle aziende torinesi della componentistica molto legate alla fornitura locale, che ha offerto, fino ad un certo periodo, la possibilità di soddisfare tutte le esigenze di un'azienda. Si tratta di un dato che ritroviamo anche a livello nazionale. Il

valore delle esportazioni di componentistica è passata da circa 500.000 euro nel 1990 a circa 20 milioni oggi, raffigurando una crescita enorme, all'interno della quale la componentistica torinese (che rappresenta circa il 40 per cento) ha svolto una parte considerevole.

L'analisi della struttura della componentistica induce a considerare che il sistema dell'indotto torinese — come quello nazionale — è un patrimonio di competenze e capacità da salvaguardare e potenziare. Occorre intervenire in modo più incisivo sulle innovazioni e diversificazioni del prodotto, sulla ricerca anche all'interno delle piccole e medie imprese e sullo sviluppo di nuovi mercati, linee che, secondo noi, è necessario perseguire con maggiore rapidità, a causa della fase di transizione in atto. La crisi attuale, infatti, colpisce le aziende a metà di una fase di transizione da una vocazione concentrata sul mercato locale, con un livello di prodotti mediamente meno sofisticati di quelli già richiesti nel passato sul mercato internazionale, all'attenzione verso le nuove necessità del mercato con una più ampia diversificazione dei clienti ed una maggiore sofisticazione dei prodotti. Mantenendo elevata l'innovazione del processo, deve essere incrementata l'innovazione del prodotto ed il sostegno allo sviluppo di nuovi mercati.

Per vari motivi, negli anni passati, la globalizzazione, cioè la necessità di essere presenti in mercati di molti paesi, ha distratto o ridotto, qualche volta, le risorse disponibili dalla ricerca di una conquista di maggiori quote sul mercato europeo, che rimane il mercato domestico di riferimento delle aziende italiane. In Europa si produce un numero sufficiente di autovetture tale da poter pensare di « prenderne » una quota. La necessità dettata dalla globalizzazione di ricercare nuove opportunità su paesi extracomunitari (la Polonia, l'India, la Turchia ed il Sudamerica, con una grossa diversità tra Brasile ed Argentina) non ha fornito i risultati attesi. Quando parliamo dello sviluppo di nuovi mercati ritengo che sia necessario, anche per esperienza personale, riferirsi a

Germania e Francia, paesi già difficili da conquistare per la presenza, al loro interno, di un forte mercato della componentistica.

Il processo di crescita della dimensione aziendale rappresenta un altro problema. Per conquistare nuovi spazi all'estero, il « nanismo » delle imprese torinesi — che, peraltro, si estende a tutta l'Italia — costituisce un forte ostacolo. Per entrare nel mercato tedesco, ad esempio, sono richieste professionalità e, soprattutto, il mantenimento di strutture con costi elevati, che le piccole aziende non possono sostenere.

Sul piano pubblico è necessario che siano favorite politiche di sostegno innovativo aderenti alle esigenze dell'impresa, in particolare, nel campo della ricerca e dell'innovazione e, più in generale, del sistema industriale, che ha beneficiato nel tempo di aiuti pubblici per una quota largamente inferiore al proprio peso economico. Nell'area torinese abbiamo verificato che gli aiuti all'industria, ed al sistema produttivo in senso globale, hanno rappresentato circa la metà rispetto al peso che questo ha. L'eventuale intervento del Governo e delle istituzioni — di cui si sta discutendo in questi giorni — a sostegno del settore autoveicolistico e della componentistica non solo è utile per contribuire ad aumentare la capacità di produrre in modo competitivo, ma potrebbe contribuire a compensare la situazione che in passato ha caratterizzato l'area torinese.

Sul piano congiunturale — di certo negativo — occorre sottolineare che non è la prima volta che il nostro sistema industriale — e, in modo più specifico, il comparto autoveicolistico — hanno dovuto affrontare situazioni di grave crisi. All'inizio degli anni settanta, ottanta e novanta il sistema torinese dell'automobile ha subito una forte crisi, anche se non è mai mancata la capacità di reagire. In quei periodi sono stati attuati processi di ristrutturazione, riorganizzazione ed innovazione che hanno consentito al comparto di mantenere un elevato grado di competitività. Il balzo delle esportazioni, de-

scritto prima, è stato la conseguenza della crisi degli anni novanta, che ha condotto ad una attenta analisi sfociata in un impegno pieno sulla strada della internazionalizzazione.

La cassa integrazione ha svolto, nel corso di queste crisi, la propria funzione di ammortizzatore. Anche se l'occupazione nel settore dell'industria si è ridotta, essa è cresciuta in modo quasi proporzionale negli altri settori produttivi.

La capacità e la determinazione delle imprese nel fronteggiare le crisi, anche attraverso processi di diversificazione, sono rafforzate dal cambiamento strutturale che vivono oggi Torino ed il Piemonte. Le grandi opere collegate all'alta capacità e alle Olimpiadi del 2006 possono contribuire all'assorbimento dei processi di ristrutturazione del comparto industriale.

Riteniamo, osservando quanto accade nella nostra città, che le opere che sono state immaginate per le Olimpiadi, il passante ferroviario, il collegamento con la Francia, se realizzate pienamente offriranno un volano che agevolerà, in questo difficile momento di transizione, la compensazione degli squilibri che si potranno evidenziare nel mondo industriale.

Allo stato attuale, le ricadute sulla componentistica auto in conseguenza delle difficoltà dei mercati delle più grandi aziende del settore non si possono considerare allarmanti. Non vogliamo mostrare troppo ottimismo: certamente il settore sta vivendo un momento molto difficile, ma non diverso da situazioni che in passato si sono già verificate e che si è saputo affrontare in maniera complessivamente valida.

La mia sensazione è che esistano diversi livelli: il primo livello è formato da chi fornisce la grande casa automobilistica e presenta una diversificazione di prodotto e di mercato che attutisce la crisi della FIAT. È stato prima ricordato che, però, un fornitore può concentrare la propria produzione su un certo modello, riguardo il quale, per una serie di motivi, può essere più o meno fortunato.

Esistono un secondo e un terzo livello, dove tale concentrazione diventa molto più accentuata.

Il fatto che la nostra associazione non colga una sensazione di drammaticità non esclude che il problema esista: noi rappresentiamo le aziende strutturate e di media dimensione. Esistono altre associazioni, più vicine alle piccole aziende, che vivono sicuramente un dramma maggiore. La grande azienda alcune volte reagisce alla crisi riportando al proprio interno alcune lavorazioni: è chiaro che chi se ne occupava può risultare penalizzato in modo totale. Se produco un solo modello, ciò può costituire la mia fortuna o la mia condanna, come ad esempio nel caso di chi fabbrica un tipo di ruota per un grande committente che ne realizza 100 e che — per motivi di rigidità del nostro sistema o per impossibilità di adeguarsi rapidamente a volumi decrescenti nei costi — ritira quella lavorazione esterna che produce il totale del fatturato per chi deteneva quel tipo di lavorazione (magari con 20 dipendenti).

La drammaticità del problema è proporzionale al livello e alla dimensione dell'impresa che, a sua volta, garantisce una possibilità maggiore di diversificazione: per un'azienda di 20 dipendenti è difficile diversificare la propria produzione, sia dal punto di vista del prodotto sia geografico.

La drammaticità che riguarda il nostro ambito è confermata dai livelli della cassa integrazione. Attualmente, la nostra associazione registra 9 procedure di mobilità in corso, delle quali 4 riguardano le aziende dell'indotto; si tratta di un dato indicativo, perché su 9 procedure meno della metà riguardano l'indotto dell'auto, mentre 5 concernono altri settori, per un numero di risoluzioni del rapporto pari a poco meno di 100 dipendenti. Finora nel 2002 si sono concluse 23 procedure di mobilità, delle quali 13 hanno riguardato aziende della componentistica, per un totale di circa 500 licenziamenti, da effettuarsi nell'arco dell'anno in corso.

Sia le risoluzioni dei rapporti di lavoro programmate dalle mobilità in corso, sia

quelle decretate dalle procedure di mobilità già concluse, non sono destinate a produrre un effetto traumatico per l'occupazione locale, se non in qualche caso di modesta entità, in quanto riguardano lavoratori che nell'arco del periodo di mobilità previsto dagli ammortizzatori sociali matureranno i requisiti per avere diritto al trattamento pensionistico. È una tecnica che, normalmente, condiziona anche il numero delle mobilità perché viene scelta, in genere, la strada del percorso anticipato.

Sotto l'aspetto congiunturale, facendo riferimento alle comunicazioni sindacali previste dalle vigenti disposizioni di legge per le procedure di consultazione in caso di cassa integrazione ordinaria, nella corrente settimana risultano essere interessate alla cassa integrazione guadagni 59 aziende (tra le nostre associate), delle quali 17 sono da annoverarsi nella componentistica. Sicuramente la situazione è difficile; la componentistica, stranamente, fino ad oggi ha subito meno conseguenze di altri settori, pur rappresentando il 50 per cento dei nostri associati, con una previsione relativa a circa 2 mila 400 dipendenti.

È da rilevare che in quella settimana non era prevista cassa integrazione in FIAT, mentre la settimana precedente il numero complessivo comprendeva circa 4000 dipendenti della FIAT interessati dalla cassa integrazione. Il numero delle persone interessate alla cassa integrazione ordinaria varia nelle settimane in cui si fermano gli stabilimenti del committente.

La situazione, ripeto, pare difficile e seria e deve essere affrontata soprattutto in un'ottica di transizione verso un futuro che è già stato delineato, ma che certamente questa crisi non aiuta a raggiungere rapidamente.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Pejrani per la sua relazione e do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

NERIO NESI. Ho ascoltato con grande interesse la relazione svolta dal presidente Pejrani ed ho sentito nelle sue parole

l'ottimismo della volontà e spero, naturalmente, anche quello della ragione.

Mi rallegro per la chiarezza e per una certa capacità di critica che egli ha dimostrato, in particolare in relazione ad alcune affermazioni: egli, infatti, ha dichiarato che la situazione del gruppo FIAT è tale anche perché la necessità di andare nel mondo ci ha distratti dall'Europa (e soprattutto dalla Germania dalla Francia) e che a Torino si è realizzata una grande capacità di innovazione di processo ed una molto minore capacità di innovazione di prodotto. Si tratta di due critiche forti, serie, che rendono onore a chi le ha pronunciate, perché non è facile pronunciare frasi di questo tipo a Torino.

Egli ha inoltre dichiarato che la situazione non è drammatica, dopo aver elencato una serie di dati che riguardano le aziende della componentistica torinese e piemontese, con un orgoglio che certamente condivido.

La mia domanda è precisa e la rivolgo al dottor Pejrani perché percepisco una grande capacità ed una grande volontà: se i centri decisionali della FIAT non fossero più collocati a Torino — se e quando non saranno più a Torino — la straordinaria forza dell'indotto, soprattutto della componentistica torinese, di quanto sarebbe ridotta?

GIORGIO BENVENUTO. Ho avuto modo di assistere all'assemblea dell'AMMA ed ho apprezzato l'esposizione del dottor Pejrani, così come apprezzo la sua volontà.

Vorrei sottolineare l'importanza di smentire un luogo comune diffuso nel nostro paese, per il quale sembra che il settore dell'auto ed il relativo indotto appartengano ormai ai paesi del terzo mondo e siano dunque da liquidare.

Ho apprezzato l'esposizione di dati particolarmente interessanti, che erano stati resi noti a Torino, durante la recente assemblea dell'associazione, e sono confermati oggi da una ricerca che ho avuto modo di analizzare.

Il Piemonte e Torino rappresentano un'anomalia, anche rispetto alla relazione del governatore della Banca d'Italia. In-

fatti, egli ha individuato, tra le difficoltà del nostro sistema industriale, questa scarsa propensione alla innovazione e alla ricerca. I dati che analizzano la realtà piemontese sono importanti perché dimostrano che il settore dell'auto può rappresentare, pur tra le difficoltà, un fattore di potenziale sviluppo e di eccellenza.

Ho particolarmente apprezzato, come ha detto poc'anzi l'onorevole Nesi, anche la riflessione sull'attenzione verso le innovazioni di processo e sulle difficoltà registrate in merito all'innovazione di prodotto, perché la ritengo importante. Ho apprezzato inoltre anche le altre audizioni, perché ci permettono di affrontare questa situazione in un'ottica diversa da quella solita e stancante che, nella mia esperienza sindacale, per molto tempo ho visto limitata al discorso del rapporto con le organizzazioni sindacali.

Vorrei formulare, allora, alcune domande, con una sola osservazione, se il dottor Pejrani me la consente. Non parlerei di « nanismo » del nostro sistema imprenditoriale — perché se uno è nano, non c'è niente da fare: non cresce —, ma di piccole e medie aziende, perché finora è mancata una politica specifica. Le piccole imprese possono crescere, e noi dobbiamo creare le condizioni non più con interventi di carattere congiunturale, ma con una politica strutturale e con scelte appropriate affinché queste piccole aziende, che rappresentano un grande patrimonio e forniscono anche un'indicazione con il loro impegno nella ricerca, possano svilupparsi.

Siamo alla vigilia di grandi modifiche dal punto di vista fiscale, di cui si parla molto: infatti, abbiamo appena concluso alla Camera il dibattito sulla delega fiscale, che proseguirà al Senato. Abbiamo presentato proposte specifiche sul problema dell'innovazione e della ricerca — che tuttavia sono state respinte — perché siamo un paese che, ad esempio, in confronto alla Spagna, non ha una politica fiscalmente « intelligente » in materia di innovazione, ricerca e formazione e che, soprattutto, non prevede una politica specifica per aiutare le piccole aziende, anche

attraverso incentivi a sviluppare forme di consorzio o politiche di sostegno all'esportazione. Vorrei avere, quindi, una sua valutazione per sapere se vi siano delle priorità rispetto ad una visione generale di riduzione automatica e generalizzata del carico fiscale, perché ritengo che una priorità strutturale e non congiunturale debba andare in questa direzione.

Vorrei sapere, infine, se, accanto a tali questioni, non poniamo anche il problema di un intervento immediato. Anche in questo caso, è all'orizzonte l'idea di eliminare l'IRAP; vorrei sapere se non riteniate fondamentale, invece, partire con misure che favoriscano soprattutto le piccole imprese. Si parla di soglie per quanto riguarda i diritti: forse sarebbe utile individuare delle soglie per quanto riguarda il problema di interventi a favore delle piccole e medie aziende che investono in innovazione e ricerca per farle crescere.

GIANNI VERNETTI. Alcune delle ultime riflessioni dovrebbero suggerirci di pensare ad un'audizione più specifica per comprendere appieno il mondo dell'indotto e delle subforniture, (probabilmente rappresentato dalla Confapi e dall'Unionmeccanica), vale a dire il mondo di quelle piccole aziende che costituiscono il cosiddetto secondo e terzo livello, perché in quel modo forse potremmo avere un quadro più completo. Il dottor Pejrani ha giustamente ricordato come l'AMMA rappresenti sostanzialmente le aziende di dimensioni medie e medio-grandi, che interpretano bene il tema della componentistica auto, dell'indotto e della fornitura di primo livello. È una riflessione per la Commissione, perché credo che nel corso dei nostri lavori forse potremmo anche effettuare una perlustrazione su questo terreno.

Vorrei rivolgere tre domande. In primo luogo, vorrei sapere se può fornirci qualche dato quantitativo sulla dipendenza economica del mondo dell'indotto, da voi rappresentato, dalla grande azienda torinese. So da fonti giornalistiche che si parla ormai di un rapporto economico delle aziende dell'indotto con la grande impresa

e automobilistica torinese tra il 30 ed il 40 per cento. Vorrei, pertanto, qualche dato più preciso ed anche un quadro sul sistema delle relazioni industriali tra le aziende dell'indotto e le altre case automobilistiche: ad esempio, la percentuale tra le case europee e quelle extraeuropee.

In secondo luogo, vorrei conoscere la vostra opinione sull'impatto occupazionale dei recenti provvedimenti di esubero FIAT: qual è, a vostro avviso, l'impatto occupazionale sul sistema da voi rappresentato? Vorrei sapere, inoltre, quale sia la vostra opinione sui possibili incentivi da destinare all'innovazione tecnologica in senso ambientale e sostenibile, annunciati dal Governo in questi giorni ma non ancora tradotti in provvedimenti legislativi.

Per ultimo, vorrei sapere cosa pensiate degli auspicati incentivi per lo sviluppo e la ricerca.

MAURIZIO EUFEMI. Il presidente Pejrani ha sicuramente offerto un quadro molto chiaro della situazione piemontese, ed un elemento di riflessione può essere certamente costituito da quel 35 per cento di internazionalizzazione del distretto torinese. Vorrei sapere, allora, se rispetto agli eventuali assetti proprietari del maggior produttore italiano, questo 35 per cento rischia di essere penalizzato, e quali margini di miglioramento possano esservi.

Un ulteriore elemento di riflessione è l'attenzione che lei ha posto sul tema della ricerca. Abbiamo visto che l'impresa automobilistica è molto influenzata dai cicli economici; la risposta degli anni ottanta è stata la conseguenza anche dell'intervento della legge n. 46 del 1982, così come negli anni novanta abbiamo avuto Melfi: concentrare la ricerca sul grande gruppo che utilizza i fondi e successivamente riverbera su tutta la filiera. Lei ritiene che la ricerca debba essere concentrata, sul modello della legge n. 317 del 1991 negli anni novanta, oppure che occorranza altri strumenti legislativi più efficaci e mirati?

ALBERTO NIGRA. Vorrei tornare sul tema delle caratteristiche del tipo di impresa presente nel nostro paese, vale a

dire la sua — purtroppo — piccola o non sufficientemente grande dimensione. Lei sosteneva — riassumo sommariamente — che vi è un insufficiente livello di ricerca nel settore (dovremmo parlare più in generale, ma mi limito al settore considerato) ed anche un livello della formazione insufficiente ai suoi bisogni, od anche a favorire politiche nel settore. Data la debolezza del sistema delle imprese, ed auspicando che anche con le giuste politiche industriali si possa favorire un superamento di questo « nanismo » (generalizzato, peraltro, ad altri settori), vorrei sapere se esistano dei ragionamenti, delle possibilità, oppure esempi conosciuti di carattere europeo od internazionale che, in qualche modo, possano favorire il consorzio tra imprese proprio per superare i limiti che lei prima denunciava. Ad esempio, è evidente che una piccola impresa da sola non riesce a fare ricerca e che ha bisogno di una quantità di risorse di cui, probabilmente non dispone. La cosiddetta logica distrettuale, quindi, è una soluzione possibile? Se lo è, quali sono le condizioni che la potrebbero rendere praticabile e rafforzabile?

VALTER ZANETTA. Credo che le soluzioni per uscire da questa situazione siano state rintracciate nella formazione e nella ricerca. Proprio i dati riguardanti la ricerca sono emblematici: sull'1,6 per cento del PIL dedicati dalla regione alla ricerca, ben l'1,3 è sostenuto dalle imprese. Tale impegno da parte delle imprese è comprensivo dei fondi legati all'innovazione tecnologica ed il fondo per l'attività di ricerca, oppure si tratta di azioni sostenute senza contare il loro apporto? Formulo questa domanda perché, dal momento che voi ponete in rilievo come l'investimento pubblico sia ormai ridotto al 5 per cento del totale, un'informazione del genere sarebbe oltremodo utile da conoscere.

Vista la rilevanza che da voi è stata data alla mancanza di un sostegno pubblico, vorrei ricordare che comunque Torino, tra le grandi città d'Italia, è oggetto dei fondi dell'obiettivo 2, e credo che,

almeno nelle piccole e medie imprese, abbiano raggiunto qualche scopo. Sarebbe quindi di chiarimento una precisazione riguardo alla sua osservazione. Probabilmente le aziende che voi rappresentate non avranno avuto direttamente dei benefici, ma credo che il sistema pubblico abbia avviato delle azioni forti e positive su Torino. Sentire che queste azioni non hanno avuto rilevanza immagino riguardi soltanto il vostro comparto perché diversamente sarebbe un dato preoccupante.

STEFANO SAGLIA. Ringrazio il presidente per aver avviato questa indagine conoscitiva perché credo riguardi un aspetto che sta molto a cuore anche al Governo. Per ciò che sappiamo, in queste settimane il Governo sta ragionando su interventi che riguardano non solo il mercato dell'auto, ma anche il suo indotto. Abbiamo compreso che esistono interventi strutturali che possono riguardare l'indotto. L'innovazione tecnologica, insieme alla formazione, è uno degli elementi che può permettere di superare anche le resistenze in ambito europeo riguardo agli aiuti di Stato. Qualora il Governo introducesse interventi strutturali sull'innovazione e la formazione, vi dovrebbero essere indirizzi particolari affinché tali interventi non vadano esclusivamente a sostegno di alcuni, ma siano destinati anche a tutto il diffuso sistema dell'indotto?

Le vostre aziende, in particolare, lavorano nell'ambito della subfornitura. Vorrei sapere se, nell'ambito della crisi aziendale della FIAT, esiste un problema riguardante i pagamenti, magari una dilazione degli stessi, che potrebbe esporre l'indotto a pressioni maggiori rispetto al passato. In tal caso, a vostro avviso, la legge sulla subfornitura, discussa a lungo nella precedente legislatura, ha bisogno di un approfondimento ulteriore? Esistono degli aspetti che concorrono a rendere eccessivo il costo delle materie prime nel vostro campo? Avete svolto una analisi al riguardo?

ENRICO BUEMI. Per comprendere meglio dove si va a posizionare la competizione più agguerrita tra il nostro sistema

produttivo, in particolare quello piemontese, ed il mercato estero, sarebbe possibile capire le specificità di questo interscambio? Si diceva prima che esiste un bilancio positivo tra Piemonte e Francia e Germania ed io ho qualche idea al riguardo; tuttavia, se possibile, vorrei anche qualche conferma perché mi sembra questa la direzione di marcia lungo cui andare. Questi due mercati hanno una loro capacità di innovazione tecnologica molto forte: quindi, se la nostra produzione riesce ad essere comunque competitiva e ad affermarsi, vuol dire che c'è un potenziale da sfruttare anche in prospettiva.

BRUNO CAZZARO. La polverizzazione delle imprese, comoda in certe fasi, diventa il ventre molle in altre. Non le sembra che quando il Parlamento ha affrontato questa problematica con la legge sulla subfornitura — pensando con essa di contribuire a sostenere la crescita, di qualificare le imprese del settore, di invertire la logica dei loro rapporti con la grande azienda elevandoli a livello di partner e non più di dipendenti — vi sia stata una certa cecità ed una ostilità nei vostri confronti e che un atteggiamento diverso sarebbe stato più utile e ci avrebbe potuto aiutare in questa fase? Non ritiene che in tale fase congiunturale ci sia da dedicare maggiore attenzione all'attuazione della legge sulla subfornitura, che, già poco applicata, rischia di essere addirittura annullata?

Lo sbocco sui mercati europei ci è stato da lei indicato come un percorso di medio e lungo periodo. Tuttavia si tratta di paesi dove le aziende concorrenti hanno innovato molto non solo nel processo, ma anche nel prodotto. Mi sembra quindi di rilevare uno svantaggio considerevole da colmare. Qualche osservatore economico sostiene che il futuro dell'azienda automobilistica sia basato su tre grandi comparti e sistemi di produzione: il comparto americano, quello europeo e quello orientale. Il fatto che la strategia della FIAT vada in un'altra direzione, non indica un atteggiamento che aumenta le difficoltà invece di risolverle? Non bisognerebbe correggere in qualche modo questa strategia?

PRESIDENTE. Do ora la parola al presidente Pejrani per la replica. Qualora non potesse essere esaustivo oggi le saremmo grati se ci potesse fornire in seguito un documento integrativo che vada incontro alle numerose sollecitazioni dei commissari, che mi pare necessitino di qualche ulteriore approfondimento.

ALBERTO PEJRANI, *Presidente dell'AMMA*. Certamente, signor presidente, non ho alcuna difficoltà ad accogliere la vostra proposta.

Con riferimento alla prima domanda — ottimismo della bontà e della ragione —, credo che i due aspetti sostanzialmente coincidano per chi svolge un'attività imprenditoriale; infatti spesso occorre avere la determinazione e credere in ciò che si fa, anche se vi sono oggettivamente delle difficoltà. Credo che mai come in questi momenti, nelle aziende serie (che sono la gran parte), si pensa di investire, anche se tutto farebbe pensare che non è così; e bisogna farlo nel momento in cui non si hanno i soldi per pagare. Questa è una realtà che personalmente vivo come industriale e sono a conoscenza del fatto che tanti altri miei colleghi stanno facendo altrettanto.

Non sono d'accordo con il fatto di dire che FIAT è andata per il mondo, sbagliando; ciò in quanto la strategia di espansione in altri paesi è stata seguita da molte case automobilistiche. Si tratta, quindi, di un *trend* generale, che purtroppo si è rivelato poi più difficile. Stranamente, chi non lo ha fatto — mi riferisco alla Peugeot — poi si è trovato meglio, anche se, nel momento in cui non lo ha fatto, tutti dicevano che stava sbagliando.

Sulla questione del processo-prodotto, credo che il discorso vada esteso al paese. In realtà, questo paese ha costretto le aziende, per una serie di vincoli (su cui non vorrei però polemicamente soffermarmi), a cercare di rendersi meno dipendenti dal fattore lavoro. Ciò ha sostanzialmente deviato la mentalità; tuttavia questo è un discorso che deriva da una situazione che riguarda il paese. Oggi credo che si stia, anche se con grande difficoltà, tentando di