

La seduta comincia alle 21,10.

(Le Commissioni approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sui lavori delle Commissioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono stati acquisiti l'intesa del Presidente della Camera e l'assenso del Presidente del Senato sulla modifica e sull'integrazione del programma dell'indagine conoscitiva su cui hanno convenuto gli uffici di presidenza delle due Commissioni, integrati dai rappresentanti dei gruppi, nella riunione congiunta del 20 giugno scorso. Non essendovi obiezioni, il programma dell'indagine conoscitiva deve pertanto considerarsi integrato con le audizioni dei rappresentanti delle regioni, di ulteriori organizzazioni sindacali e della Confapi, mentre il termine per la conclusione dell'indagine è prorogato al 15 luglio prossimo.

(Così rimane stabilito).

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).

Audizione di rappresentanti delle regioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti delle regioni. Sono presenti

il dottor Enzo Ghigo, nella doppia veste di presidente della regione Piemonte e presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, il dottor Pichetto Fratin, assessore all'industria della regione Piemonte e, per la regione Lombardia, il dottor Zanello, assessore all'industria, e il dottor Cova, accompagnato dal dottor Alessandrini, responsabile dei rapporti con il Parlamento e dal dottor Stefano Mirabelli, responsabile dell'ufficio comunicazione. Li ringrazio per la loro presenza e per la disponibilità e do la parola al dottor Ghigo.

ENZO GHIGO, *Presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome*. Ringrazio il presidente e tutti i membri delle Commissioni presenti. È difficile interpretare il doppio ruolo a cui ha accennato il presidente in maniera asettica, perché il problema dell'automobile — come potrete constatare dalle cifre che fornirò — ha una valenza particolare. Negli incontri con il Governo ho avuto modo di sottolineare che la situazione non deve essere affrontata come se fosse circoscritta ad un'area geografica del paese, in particolare la città di Torino e la regione Piemonte, poiché riguarda l'intero paese. L'automobile, infatti, rappresenta un settore della produzione di rilevanza nazionale, nei cui confronti il Governo — sotto questo profilo, ritengo di aver trovato disponibilità — non può sottrarsi dallo svolgere considerazioni ed interventi di carattere strategico.

Ritengo opportuno soffermarmi, in primo luogo, sui dati. In questi giorni, relativamente alle richieste di mobilità, sono state fornite diverse cifre; trovo quindi necessario affrontare la criticità delle richieste di mobilità rappresentate dalla FIAT e dalle società collegate, partendo dalle cifre

ufficialmente fornite da tali società, che la regione Piemonte, attraverso le proprie strutture ed i propri osservatori del mercato del lavoro, ha verificato corrispondere a realtà non discutibili. FIAT Auto ha chiesto 2.442 posizioni di mobilità, di cui 1.665 a Torino; la Gesco 301, di cui 174 a Torino; la SEPIN 140, di cui 57 a Torino; la Powertrain 550, di cui 269 a Torino e 62 a Verone, un comune della regione, e la Worldwide Purchasing 25, di cui 22 a Torino, con più di 3.000 eccedenze complessivamente.

La filiera dell'auto rappresenta il 27 per cento dell'industria manifatturiera piemontese. In Piemonte il gruppo FIAT ha, alla data del 31 dicembre 2001, il 47 per cento della propria forza lavoro, pari a 44.791 dipendenti, a fronte (dato particolarmente significativo, non sempre riportato) dei 76.138 del 1994. Sottolineo, quindi, che dal 1994 al 2002 si è passati da 76.138 a 44.791 dipendenti, ai quali però si devono sottrarre i lavoratori interessati da processi di *outsourcing*, circa 6.000, e dalle cessioni, circa 13.500.

Un altro dato importante è che il 97 per cento della forza lavoro è concentrato nella provincia di Torino. Quindi, il fenomeno, per quanto riguarda la regione Piemonte, è circoscritto in maniera significativa ed esclusiva alla provincia di Torino.

Un altro elemento da valutare, che probabilmente nell'audizione già avvenuta con il sindaco è stato messo in risalto, è come la crisi FIAT si ripercuota sull'indotto. Attraverso gli strumenti di cui siamo in possesso, abbiamo effettuato alcune stime e riteniamo che il fattore moltiplicativo degli addetti alla filiera per ogni addetto di FIAT Auto sia pari a 1,14. Conseguentemente, si può affermare che l'indice medio di dipendenza della componentistica torinese, con il passare degli anni, è notevolmente diminuito e non supera, attualmente, la quota del 43-45 per cento. Si sono in questi anni compiuti, anche attraverso le politiche regionali, passi in avanti significativi nel processo di diversificazione dalla principale industria italiana da parte della filiera del settore automobilistico.

Nel 1980, l'industria manifatturiera torinese dava lavoro al 47 per cento degli occupati, dato oggi sceso al 33 per cento, anche se resta l'asse dello sviluppo torinese, soprattutto per la capacità che dimostra di trasmettere impulsi innovativi anche alle altre componenti del sistema economico. Il settore dell'auto, nella nostra regione ma non solo, rappresenta uno dei settori trainanti nell'innovazione tecnologica, essendo l'automobile un prodotto ad alto contenuto tecnologico.

Non abbiamo valutato in maniera allarmante il dato relativo alla mobilità contingente; dato che dal 1994 al 2001 sono stati assorbiti circa 30.000 mobilità in un settore come quello della FIAT, affrontarne oggi 3.000 non rappresenta di per sé un elemento contingente di forte criticità, anche grazie a strumenti (su cui si soffermerà l'assessore Pichetto) come la riqualificazione o la formazione professionale ed altre iniziative che utilizzeranno gli ammortizzatori sociali. Per questo motivo non abbiamo assunto toni allarmistici, augurandoci che la FIAT abbia la capacità di riprendersi.

Siamo partiti da un progetto Piemonte, che altro non è che la riedizione del patto per lo sviluppo, redatto nel 1999 da tutte le componenti sociali regionali, il Governo e la regione, riguardante un programma di lancio e prospettiva che avrebbe dovuto essere finanziato anche se non giunse a conclusione, perché lo riteniamo una base significativa per proporre provvedimenti a fianco di quelli che — mi auguro — il Governo assumerà a sostegno del mercato dell'automobile (sul punto alcune notizie informali forniscono rassicurazioni). Nella direzione degli ecoincentivi la regione, per l'anno 2003, ha abolito la tassa di proprietà per le automobili *ecopower*, e pensiamo che su tale linea anche il Governo possa muoversi.

Come ho già detto, non posso che mettere in evidenza gli aspetti riguardanti il Piemonte trattandosi di una situazione che, anche se — ripeto — assume rilevanza nazionale, incide considerevolmente soprattutto nella provincia di Torino.

Se lei, presidente, concorda, propongo di passare la parola all'assessore Pichetto Fratin, che potrebbe illustrare brevemente i provvedimenti insiti nel patto per lo sviluppo messo a punto insieme a comune, provincia, sindacati, camera di commercio, Ministero del lavoro e delle politiche sociali ed altri enti. L'onorevole Morgando sa che abbiamo ripreso, aggiornandolo, quel lavoro fatto insieme a suo tempo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Ghigo per la sua illustrazione ed i documenti che ci ha fornito. Aderendo alla proposta da lui fatta, passo la parola all'assessore all'industria della regione Piemonte, che potrà fornirci le occorrenti integrazioni or ora evocate.

GILBERTO PICCHETTO FRATIN, Assessore all'industria del Piemonte. Ad integrazione di quanto già detto dal presidente Ghigo, esporrò le prime linee di azione proposte dalla regione, che riprendono un'esperienza fatta circa tre anni fa. È stato ricostituito un tavolo congiunto insieme con gli enti locali — comune e provincia di Torino, che in questo caso rappresentano anche le presidenze ANCI ed UPI —, tutte le parti sociali e il Governo nazionale, rappresentato dai Ministeri delle attività produttive e del lavoro e delle politiche sociali.

Si è lavorato in funzione di una prima analisi di possibili interventi sia contingenti sia relativi ad una prospettiva più lunga. Per quanto riguarda l'analisi contingente, si è costituito un primo gruppo di lavoro che fa riferimento alle politiche attive del lavoro, le quali hanno come fine quello di creare le condizioni per la riqualificazione e la ricollocazione del personale in esubero del sistema FIAT. La maggiore preoccupazione è relativa a quanto appartiene al sistema anche se non è di stretta pertinenza FIAT. Mi riferisco, in particolare, al primo indotto e, a maggior ragione, al secondo indotto, che ovviamente non ha più un collegamento diretto con la FIAT.

La realtà del Piemonte è caratterizzata da 400 mila avviamenti al lavoro all'anno.

Da questi conseguono 30-40 mila nuovi posti di lavoro annui, in linea con il *trend* dell'ultimo periodo, che ha visto la creazione di 100 mila nuovi posti in tre anni. In tale contesto ci sono gli interinali, le rotazioni e i passaggi intergruppo, che determinano una vivacità molto forte del mercato del lavoro, peraltro con una scarsa precarietà, in quanto gli assunti a tempo determinato passano poi al tempo indeterminato nell'80 per cento dei casi. Pertanto, il meccanismo della flessibilità di assunzione non porta ad una precarietà del lavoro ma costituisce semplicemente un meccanismo di prova. Questa è un'analisi che proprio con l'onorevole Morgando abbiamo avuto modo di svolgere sul campo, monitorandola nei vari anni. Quindi, riteniamo che la questione di fondo per le politiche del lavoro sia, in estrema sintesi, quella di effettuare interventi puntuali che permettano di svolgere in modo tempestivo una formazione finalizzata all'occupazione, con netta distinzione dal mercato del lavoro ordinario. Non si tratta perciò di formazione finalizzata alla disoccupazione. Lascio, in ogni caso, alcune copie della prima bozza dei lavori svolti che le Commissioni, se vorranno, potranno consultare.

Per quanto riguarda la politica economica, il presidente ha detto che rappresentiamo una realtà in grado di assorbire. Tuttavia, a margine di questo concetto, va premessa una grande preoccupazione: più che l'allarme potrebbe essere l'allarmismo a creare condizioni di grande disagio. La nostra realtà economica presenta un *trend* legato per l'80 per cento a consumi che possiamo definire non primari; quindi l'80 per cento dei consumi, anche se vissuti in condizione di dipendenza, sono connessi a bisogni secondari. Orbene, in tale realtà uno stato di eccessivo allarmismo che porti a una riduzione dei consumi e, di riflesso, ad un aumento dei risparmi, potrebbe avere effetti devastanti sul sistema economico. Per fare un semplice esempio, se ognuno risparmiasse un caffè al giorno, che costa un euro, nel nostro caso l'importo complessivo del mancato consumo ammonterebbe a 4 milioni e 300 mila euro

giornalieri. Capite bene che l'impatto sul sistema occupazionale sarebbe veramente devastante. In una realtà come quella della cintura di Torino, che avverte il forte peso dell'immagine della FIAT, il rischio conseguente ad una condizione di allarmismo potrebbe essere proprio questo.

Le azioni di tipo economico che intendiamo analizzare, per poi metterle in campo, sono in primo luogo volte a tamponare la fase di emergenza. In tale contesto, la prima necessità è quella di intervenire in campo creditizio. I problemi di carattere finanziario hanno investito immediatamente il secondo indotto, nel senso che le banche non hanno più fornito anticipazione su fatture del secondo indotto FIAT. Conseguentemente, l'impatto è stato immediato sulle piccole e medie aziende di subfornitura alle imprese del sistema di prima fornitura FIAT.

Naturalmente, l'azione che si intende mettere in campo mira al rafforzamento del sistema di garanzia fidi, già abbastanza forte nella realtà regionale, ma che necessita di un rimpinguamento ulteriore dei fondi di garanzia, stimabile, nell'immediato, intorno a 25-30 milioni di euro. La seconda azione, che mira allo sviluppo, consiste nel continuare nella decisa qualificazione del sistema delle imprese, con specifico riguardo all'innovazione tecnologica. A livello regionale partirà subito una azione che riguarda la legge n. 488. Fondi del documento unico di programmazione 2000-2006, che erano stati vincolati a tale legge, verranno immediatamente attivati. Ci sarà un'aggiunta al bando ordinario nazionale, con una integrazione regionale sulle aree di cui all'obiettivo 2, ricorrenti nella provincia di Torino, per un importo di circa 60-70 milioni di euro. Si tratta sostanzialmente di quadruplicare l'entità della legge n. 488 nella realtà regionale, la cui quota normalmente si aggira intorno a 40 miliardi di vecchie lire, che ora dovrebbero passare a 160 miliardi.

Le ulteriori azioni mirano ad accelerare gli interventi che fanno riferimento alla qualità e al *no-price*. Vorrei ricordare un dato: si è sviluppato intorno al sistema della tecnologia dell'auto il settore del-

l'ITC, che attualmente conta nella sola provincia di Torino 7 mila aziende, con 50 mila addetti. Si tratta quindi di un fenomeno che, per numero di addetti, è già superiore alla FIAT e di entità tripla rispetto al settore auto dello stesso gruppo.

Vi sono anche azioni di carattere più strategico, di sviluppo futuro che riguardano il settore ITC come il progetto « Torino wireless », su cui è impegnato il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca con interventi che utilizzano i fondi del decreto legislativo n. 297 del 1999, per un importo di circa 26 milioni di euro.

La regione Piemonte richiede, inoltre, al Governo di essere inserita, avendone i pieni requisiti, nel programma Galileo. Sono consapevole che le valutazioni per determinare la sede di tale programma sono varie, ma aggiungo che alcune funzioni del programma — come la parte riguardante la distribuzione del tempo — possono essere indirizzate su Torino. Altre iniziative di carattere nazionale, come il centro multifunzionale spaziale — del quale nella passata legislatura è stata avviata la struttura di base Icarus — sono indicative di scelte precise da parte dell'Agenzia spaziale italiana e del Governo in merito a commesse, anche di carattere internazionale, riguardanti il settore spaziale. Queste ed altre — quale, ad esempio, un'azione di supporto per avere l'Agenzia delle Nazioni Unite per le risorse idriche — sono azioni di lungo periodo dirette a determinare un cambiamento ed una diversificazione nel solco di un'industrializzazione più moderna del nostro sistema.

Inoltre, nella proposta di legge finanziaria regionale, che sarà licenziata dalla Giunta la prossima settimana per essere discussa in Consiglio nel mese di luglio, è stata inserita la detassazione, l'esenzione dalla tassa di circolazione per le *bipower*, per valutazioni di carattere ecologico e di stimolo del mercato nel rispetto della concorrenza. Queste sono le azioni immediate che la regione pone in essere in attesa di provvedimenti governativi.

MASSIMO ZANELLO, Assessore all'industria della Lombardia. Vi ringrazio per l'invito, occasione utile per riassumere la

situazione dell'industria automobilistica in Lombardia. La nostra regione è stata, storicamente, sede di case automobilistiche di grande prestigio, tra cui Autobianchi, Innocenti, Maserati e, soprattutto, Alfa Romeo, tuttora uno dei marchi di maggior prestigio a livello mondiale dell'industria automobilistica italiana.

L'insediamento di Arese, in Lombardia — cuore della produzione Alfa Romeo — aveva 24 mila dipendenti negli anni settanta ed ha conosciuto un drastico ridimensionamento negli anni ottanta. Quando l'azienda è stata inglobata dalla FIAT, vi lavoravano circa 11 mila dipendenti, che oggi sono scesi a circa 4.000, di cui soltanto 1.500 nel settore automobilistico (essendo gli altri impiegati presso aziende del gruppo FIAT, come ad esempio *call center*). La posizione di questi 1.500 lavoratori è oggi a rischio, tanto che — proprio in questi giorni — si sono avute manifestazioni molto accese, anche con blocchi autostradali. Dai numeri citati è evidente che anche in Lombardia la situazione è drammatica, avendo subito in maniera pesante la dismissione dell'industria automobilistica, in particolare nell'insediamento di Arese.

Non è possibile, inoltre, utilizzare i benefici dovuti alle zone obiettivo 2 in quanto l'area di Arese non vi è ricompresa, mentre le spettano, ancora parzialmente, alcuni fondi come zona a sostegno transitorio, in quanto considerata tale nella scorsa programmazione.

Infine, per concludere il quadro della situazione, vi sono altre presenze nella regione legate al gruppo FIAT, soprattutto nel settore dei veicoli pesanti, come Iveco nel bresciano, che non attraversano momenti di particolare difficoltà.

La regione ha intrapreso iniziative importanti a sostegno del settore automobilistico, con particolare riguardo alle tematiche ambientali. Si tratta di un'azione duplice che mira, da un lato, ad affrontare problemi legati al traffico, in particolare alle emissioni nocive, e, dall'altro, a sostegno del settore automobilistico. Sono state intraprese diverse iniziative con tutte le case automobilistiche che operano sul no-

stro territorio, giungendo anche alla stipula di un protocollo che prevede azioni dirette al raggiungimento della cosiddetta emissione zero. Tale percorso mira ad un profondo rinnovamento del parco automobilistico della regione, che, come in altri territori, è fin troppo caratterizzato da un numero elevato di autoveicoli che utilizzano benzina « rossa ».

L'indotto automobilistico presente nel nostro territorio non è legato specificamente al gruppo FIAT. Molte imprese nel campo della produzione di macchine utensili o della componentistica sono fornitrici a livello europeo e mondiale di gruppi automobilistici e la crisi generale del settore può essere osservata anche considerando l'attività di queste imprese, significative sia per il numero degli addetti sia per il livello tecnologico (l'Italia è il terzo produttore mondiale di macchine utensili e sia il Piemonte, con la Comau del gruppo FIAT, sia la regione Lombardia hanno aziende importanti).

Quindi la nostra preoccupazione è legata sia ai diretti risvolti occupazionali sia all'impoverimento del comparto industriale, che in qualche modo è connesso al settore automobilistico e, soprattutto, alla perdita di posizioni significative raggiunte dalle nostre imprese nei mercati internazionali, non potendo più contare sulla forza del mercato interno e, quindi, sulla presenza di un gruppo importante come la FIAT.

Iniziative di rilancio industriale nel nostro territorio ne sono state assunte parecchie. Anche la regione Lombardia si è candidata per ospitare l'Agenzia Galileo, proprio in forza di una presenza significativa di industria aerospaziale, soprattutto nella provincia di Varese, che ospita il nucleo storico dell'industria aeronautica italiana e costituisce zona di cui all'obiettivo 2, essendo uno dei territori che ha maggiormente subito la deindustrializzazione degli ultimi anni.

Concludendo, dal punto vista occupazionale la questione più calda è in questo momento rappresentata dall'Alfa Romeo di Arese. Ben 1.500 posti di lavoro sono a

rischio, in quella che è stata la più grande fabbrica della Lombardia e che reca probabilmente il marchio automobilistico — Ferrari a parte — più prestigioso a livello internazionale del nostro paese.

PRESIDENTE. Ringrazio l'assessore Zanello e do la parola ai colleghi che intendono intervenire.

SERGIO GAMBINI. Vorrei rivolgere una domanda per acquisire il parere dei rappresentanti delle regioni qui presenti in riferimento a quella che comincia a configurarsi, dopo i diversi incontri che abbiamo avuto, quale possibile modalità di intervento per contribuire ad affrontare la crisi del settore dell'industria automobilistica nel nostro paese. Si tratta di una questione particolarmente interessante, almeno dal mio punto di vista, anche perché, essendo operativo il nuovo titolo V della Costituzione, riguarda direttamente il tema degli incentivi al sistema produttivo, ancorché l'intervento prospettato sia essenzialmente di carattere fiscale. Il vostro parere mi sembra perciò importante.

Fatta questa premessa, ricordo che la prima proposta, avanzata da più parti, è quella volta ad intervenire sulla imposta provinciale relativa al trasferimento dei veicoli usati. Le valutazioni che abbiamo ascoltato sostengono in sintesi che tale intervento potrebbe favorire la sostituzione di quella parte del parco automobilistico che usa ancora benzina rossa. Potrebbe così prodursi un importante effetto di stabilizzazione del mercato, favorendo anche una sostituzione successiva con veicoli nuovi. Il relativo costo annuo è valutato intorno a 500-600 miliardi di vecchie lire. Però si tratta di intervenire su un'imposta da cui le province traggono una loro fonte di sostentamento. Perciò vorrei acquisire le vostre valutazioni in merito e, in particolare, se ritenete che possa esservi un effetto positivo in termini di stabilizzazione del mercato. In definitiva, si tratta di capire se il gioco valga la candela. Le implicazioni, come sapete, sono tante, perché a cascata coinvolgono molti aspetti del settore dell'automobile.

La seconda riflessione, che mi sembra abbia trovato anch'essa accoglienza favorevole, muove dalla considerazione che il vero vantaggio competitivo dell'industria automobilistica italiana sembra in questo momento risiedere nel segmento, molto ristretto, del motore alimentato a gas metano. Potremmo quindi giocare una partita importante per estendere, visto che in qualche modo riguarda il futuro, tale tipologia motoristica. Vorrei perciò conoscere il vostro pensiero sul possibile impiego di risorse in una sorta di rottamazione che possa favorire la sostituzione con veicoli a gas metano.

A tale tema si collega anche quello del fattore limitante alla crescita dei veicoli con tale motore, vale a dire la rete distributiva. Vi chiedo quindi se ritenete che valga la pena di spingere in questa direzione, con incentivi volti a favorire lo sviluppo della rete distributiva del gas metano. Ricordo, in proposito, che tale tema è stato affrontato, con non molto successo, anche nella legislatura precedente, a causa delle pressioni provenienti dagli interessi facenti capo alla rete distributiva del GPL. Infatti, le resistenze che ci furono da questo punto di vista non consentirono di affrontare con un provvedimento *ad hoc* il tema. Visto che rappresentate regioni comunque attente ai problemi della compatibilità tra il sistema ambientale e quello della mobilità, sono interessato a conoscere il vostro pensiero in proposito.

RUGGERO RUGGERI. Benché questa sia una sede ufficiale di incontro, non ci sono controparti, in quanto stiamo tutti cercando di capire quali possano essere le possibili soluzioni ad una questione non certo irrilevante. Premetto che la domanda che sto per porre è rivolta soprattutto agli amici del Piemonte, che forse hanno delle conoscenze in più ed una sensibilità particolare che deriva dalla cognizione che hanno di quella specifica realtà. Secondo me, il problema non risiede tanto negli esuberanti ma negli occupati. Si tratta di capire se la famiglia Agnelli, che ha avuto tanti problemi, incluso il salto di una

generazione, voglia condurre ancora questa attività industriale, magari rimirando il *core business*, disinvestendo da certe diversificazioni fatte ed impiegando risorse nel probabile futuro dell'automobile, rappresentato dell'auto ad idrogeno. Occorre quindi comprendere se la famiglia Agnelli voglia proseguire oppure se l'interlocutore sia la General Motors, il cui contratto che la lega alla FIAT non ci è stato mai chiaro. Se si trattasse della General Motors o di un altro acquirente, il Governo nazionale dovrebbe pervenire ad un accordo con questo soggetto, definendo gli opportuni paletti relativi al sistema produttivo locale ed alla occupazione.

Mi pare che il problema debba essere impostato diversamente, altrimenti le misure da voi proposte — soprattutto per quanto riguarda il Piemonte — rischiano di non tenere conto della reale natura della situazione: anzitutto, avete sminuito l'allarmismo, però bisogna prima vedere se l'allarme sia o meno giustificato. I dati riportati dal 1994 al 2002 dimostrano che il sistema Piemonte può assorbire anche questi esuberi, ma il problema non riguarda forse gli occupati?

ALBERTO NIGRA. Le Commissioni hanno avviato l'indagine conoscitiva sull'industria dell'auto e, inevitabilmente, essa concerne in primo luogo lo stato di un'importante industria automobilistica situata nel nostro paese, ed in particolare nelle regioni oggi rappresentate in questa sede. L'industria automobilistica — come è stato confermato dagli auditi — è configurabile considerando, da un lato, la FIAT e, dall'altro, la realtà rappresentata dall'indotto, che nasce come « costola » della FIAT, ma che si è andata emancipando ed evolvendo, fino ad assumere — come dimostrano i dati già in nostro possesso, confermati da quelli assunti nel corso dell'indagine — una propria autonomia sempre più ampia, anche se non ancora sufficiente da poter essere definita davvero tale.

Vorrei sapere quali siano, o quali sarebbero, le misure che potrebbero essere utili per rafforzare il settore dell'indotto. In altri termini, le regioni già dispongono

oggi, tra i propri strumenti, di misure sufficienti, oppure sarebbe necessario rafforzare i loro poteri per facilitarle nell'attuazione di una vera e propria politica industriale? Come precedentemente l'onorevole Gambini, vorrei sapere sul piano delle politiche fiscali e, più in generale, su quello delle misure di politica industriale, quali siano gli strumenti di cui le regioni potrebbero necessitare per rafforzare le realtà regionali.

Sappiamo che l'Italia, alcuni anni fa, ha perso — per ragioni che ben conosciamo — la possibilità di avere due produttori di automobili concorrenti, che forse avrebbero potuto maggiormente stimolare il settore dell'auto e l'industria automobilistica nel proprio insieme. Sappiamo, però — ciò è valido anche per il Piemonte —, che più volte sono state indicate possibilità dirette a consentire, in realtà industrialmente già evolute come quelle qui rappresentate, la presenza di nuovi produttori. Una delle possibilità per mantenere nel nostro paese il settore industriale automobilistico forte, vivace e competitivo con il resto d'Europa è sostenere chi già produce automobili, ma anche favorire insediamenti nel nostro paese di altri produttori (come, peraltro, avviene nel resto d'Europa). Vorrei capire quali siano o potrebbero essere gli strumenti che potrebbero favorire un compito o un ruolo, non esclusivo, ma importante delle regioni nel favorire nuovi insediamenti. Altrimenti, gli annunci che ogni tanto vengono dati rischiano di rimanere tali e, se si rimane allo stadio di dichiarazione, ciò vuol dire che o si trattava di una *boutade* o che non vi sono condizioni sufficienti per trasformare l'annuncio in realtà.

GIANFRANCO MORGANDO. A differenza di altre volte, sono imbarazzato nel formulare domande, perché l'impianto del ragionamento svolto, in particolare per quanto riguarda la situazione piemontese, è il frutto di un confronto e di una riflessione che vede delle convergenze.

Vorrei fare due domande, che sono al tempo stesso considerazioni. La prima è la seguente. Con riferimento alle competenze

regionali — ma tutti ne parliamo in relazione ad iniziative governative — siamo concordi nel sostenere la necessità di azioni dirette al sostegno dell'industria automobilistica attraverso interventi sul mercato. Non nego l'importanza di tale approccio ma ne intravedo la fragilità ed il limite.

La crisi del gruppo FIAT come gruppo automobilistico con capacità di stare in maniera autonoma sul mercato difficilmente si risolverà attraverso interventi sul mercato; si tratta invece di affrontare i due nodi caratteristici dell'azienda, quello finanziario e quello industriale. Il nodo industriale riguarda il *management* e — avendo ascoltato il dottor Boschetti — mi sembra di intuire l'esistenza di un progetto e di una strategia. Il nodo finanziario è quello più rilevante e su di esso esistono, al momento, solo competenze indirette della politica.

Avete chiari quali possano essere gli effetti dell'accordo tra la FIAT e le banche? Mi rendo conto che si tratta di una domanda a cui è molto difficile rispondere, perché ciascuno di noi esprime le proprie opinioni, ma vorrei capire quali percorsi possano essere avviati sul piano dell'iniziativa politica per fare in modo che il piano finanziario svolga veramente una funzione di risanamento e non sia soltanto un piano per preparare la vendita a pezzi del gruppo stesso.

La seconda questione è già stata anticipata dal collega Nigra, per cui cercherò di essere sintetico. Ai tempi del patto per lo sviluppo discutevamo molto di distretto dell'automobile. Poi abbiamo smesso di parlarne, perché si era capito che tutto sommato non c'era grande interesse dell'imprenditoria torinese nei confronti di questo tema. In realtà, il distretto dell'automobile è andato avanti un po' per conto suo, anche se con diversa denominazione, perché la facoltà di ingegneria dell'automobile non è altro che un pezzo di quel progetto. Quindi, al di là delle questioni nominali, qualcosa di quel progetto è andato avanti. Il ragionamento posto alla base del distretto dell'automobile si basava su un dato assolutamente evidente, che voi avete citato, e cioè che oggi l'automobile in provincia di Torino non è più soltanto

FIAT ma molto altro. Ciò costituisce indubbiamente una delle ricchezze industriali del nostro territorio.

Allora la domanda è questa: vale la pena di riprendere il tema del distretto dell'auto, visti anche la sua valenza evocativa di una strategia complessiva per la piccola e media impresa del settore *automotive* nonché i riflessi sulla sua capacità di diventare competitiva sul piano globale, indipendente e in sinergia con il grande produttore insediato sul territorio? Nel fare tale domanda, osservo, anche se faccio un discorso un po' limitato alla realtà torinese, che chi ha affossato il tema del distretto dell'automobile è oggi convinto sostenitore del distretto dell'ITC. Mi pare quindi che un chiarimento in proposito potrebbe aiutarci a ragionare meglio.

Al tema del distretto si collega una mia ulteriore domanda. Secondo voi, la ripresa di tale tema potrebbe consentire alla regione e allo Stato di attivare interventi aggiuntivi rispetto a quelli già previsti dalla legislazione vigente sull'incentivazione industriale?

COSTANTINO GARRAFFA. Credo che per tanti anni la FIAT abbia rappresentato nel nostro paese una realtà economica assistita e che adesso stia pagando un prezzo elevato conseguente a questo tipo di strategia adottata. Con la mondializzazione dell'economia, le fabbriche nipponiche e anche quelle tedesche riescono a stare sui mercati pur non avendo alle spalle paesi che le abbiano assistite. C'è forse anche una dinamica del costo lavoro che in altre realtà è completamente diversa. Da un po' di tempo a questa parte, la FIAT ha fatto una scelta imprenditoriale, per la quale per certi versi anche i consumatori classici italiani l'hanno penalizzata. Nell'ultimo periodo la FIAT ha poi scelto di diversificare la sua attività e così, all'inizio della legislatura, abbiamo assistito all'accordo con la struttura francese dell'energia, l'EDF.

In questo momento le notizie relative alla FIAT che rimbalzano dai giornali e dalle televisioni non rendono un buon servizio alle aspettative dei lavoratori, non

tanto a quelle di coloro che sono in mobilità o devono essere eliminati dal processo produttivo, ma sicuramente a quelle degli attuali dipendenti che non hanno ancora certezze sul futuro dell'azienda. Credo anche che ci siano da risolvere i problemi relativi ai rapporti finanziari della FIAT con le banche.

Quello che però più mi sorprende in questa fase, nonostante l'apprezzabile impegno dimostrato dalle Commissioni di Camera e Senato con l'indagine conoscitiva avviata, è l'incapacità della FIAT di definire una propria strategia. È come se le forze politiche e le istituzioni venissero chiamate dalla stessa FIAT a risolvere questo specifico problema.

Credo che sia nello spirito della politica tentare di salvaguardare soprattutto i posti di lavoro. Voi avete parlato del numero altissimo di dipendenti degli anni '70, poi in parte assorbiti dall'indotto FIAT, essendo diventati imprenditori del settore auto della FIAT, al quale rendono servizi anche di buona qualità. Finito questo momento, assistiamo ora ad un'incapacità della FIAT a penetrare e trovare nuovi spazi nel mercato. Credo che, oggettivamente, uno dei limiti della FIAT sia stato rappresentato dalla qualità del prodotto e dall'enorme numero di modelli diversi che hanno disorientato i consumatori italiani, consegnandoli alle marche straniere, cui si sono rivolti per la maggiore garanzia che le medesime offrivano. Sono comunque certo che lo sforzo che sta compiendo l'istituzione parlamentare possa tornare utile, a condizione che la propria strategia sia la stessa FIAT a promuoverla.

Non ho sentito se ci sono esuberi nella realtà siciliana, nello stabilimento di Termini Imerese. Chiedo quindi al presidente se siano state invitate tutte le regioni interessate. Comunque, mi dispiace che non ci siano qui rappresentanti del governo regionale siciliano, i quali potrebbero evidenziare che un esubero nella struttura di Termini Imerese creerà sicuramente altra disoccupazione, perché non esistono alternative occupazionali alla cassa integrazione e ad una mobilità che nella nostra terra sarebbe priva di punti di

riferimento. Credo che dovremmo aspettare in questi giorni non solo nomi ma anche strategie che confortino la politica e diano possibilità alle strutture degli enti territoriali di svolgere il proprio ruolo istituzionale.

Si è prima parlato anche di strategie future. Orbene, se la FIAT ha già uno strumento, che è quello della macchina ecologica con motore a gas metano, ritengo che l'attuale nicchia di mercato potrebbe diventare una fascia più ampia. In tal caso la politica potrebbe aiutare la FIAT attraverso una serie di agevolazioni che eventualmente potrebbero toccare imposte di competenza degli enti territoriali.

PRESIDENTE. Per rispondere al quesito posto dal senatore Garraffa, vorrei precisare che l'incontro di questa sera è stato organizzato con il presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome, il quale è anche presidente della regione Piemonte. Riteniamo che la delegazione presente sia molto rappresentativa, tenendo anche conto che si è già svolta un'audizione degli enti locali e dei comuni in cui sono presenti i maggiori stabilimenti della FIAT, pur mancando il comune di Termini Imerese. Vorrei aggiungere che non stiamo svolgendo un'indagine puntuale, poiché essa riguarda il settore nel suo complesso in Italia, ma tiene conto del ruolo determinante della FIAT all'interno di esso.

Detto ciò, ringrazio ancora una volta il presidente Ghigo per la disponibilità manifestata questa sera e gli do la parola.

ENZO GHIGO, Presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome. I ragionamenti emersi sono stati numerosi e cercherò di soddisfare le sollecitazioni pervenute, iniziando dalla domanda su quale potrebbe essere l'atteggiamento delle regioni dinanzi all'eventualità di iniziative governative riguardanti l'abolizione della tassa del passaggio di proprietà di competenza provinciale o — come si è sentito dire — della tassa di proprietà, l'ex tassa di circolazione, riscossa dalla regione. Mi rendo conto di

essere la persona meno adatta per rispondere ma, avendo parlato con altri presidenti di regione, nel caso in cui il Governo, coinvolgendoci nel percorso decisionale, ritenesse di proporre queste soluzioni, non opporremo resistenze a patto che la tassa venga sostituita nel gettito.

Sul fatto che tali provvedimenti possano essere utili al superamento della contingenza critica che sta attraversando il gruppo FIAT, il ragionamento diviene più ampio. Riteniamo che interventi sul consumo dell'auto o a sostegno dell'auto debbano necessariamente essere effettuati e che il *management* FIAT abbia intrapreso iniziative propedeutiche al risanamento ed al rilancio dell'azienda. Il « famoso » piano industriale, che si stentava a realizzare, ha assunto in queste ultime settimane, grazie al dottor Boschetti, una connotazione più precisa e pregnante e valutiamo che debba essere sostenuto.

Vorrei soffermarmi sul fatto che oggi ci troviamo dinanzi ad un problema FIAT, che riguarda, per certi versi, anche la situazione delle banche. Le banche, infatti, hanno manifestato fiducia alla FIAT, la principale industria automobilistica italiana, e sono parte integrante del sistema economico del nostro paese.

Affermo chiaramente che la posizione della regione Piemonte, ed anche di altre regioni, è di sollecitare un intervento nei confronti del mercato dell'auto anche con riguardo ad alcuni aspetti peculiari, come l'emissione dei gas nocivi ed il rinnovo del parco auto.

Per quanto riguarda la questione relativa al *management* FIAT e l'eventuale vendita dell'azienda ad altri produttori, è indubbio che a noi piemontesi interessa principalmente che il distretto dell'auto rimanga nella nostra regione senza curarci di quale sia il marchio prevalente o di chi sia la proprietà; siamo usciti dalla « dipendenza » psicologica rispetto alla famiglia Agnelli.

Oggi si è svolto, a Torino, un convegno sullo sportello dell'internazionalizzazione, in cui è stato sottolineato che il settore della componentistica dell'auto è uno di quelli che trova maggiore facilità ad essere

promosso all'estero. Siamo primi fornitori di industrie come BMW o Mercedes, ad ulteriore conferma, quindi, di alcuni errori strategici compiuti dalla FIAT. Quando l'opposizione mi critica nel consiglio regionale, sostengo che è sempre più facile criticare che realizzare, ma in questo caso gli analisti ritengono che la FIAT abbia compiuto, negli ultimi anni, errori strategici di prodotto con una conseguente crisi di *management*.

Il nuovo piano industriale della FIAT ricorre ad elementi di novità estremamente interessanti; le indicazioni fornite sono positive. La FIAT ha bisogno ancora di circa 6-7 mesi, trovandosi dinanzi ad un mercato che enuncerà dati in calo per i mesi di giugno e luglio, anche per errori grossolani di *marketing* commerciale. Al riguardo, ricordo l'iniziativa delle macchine a chilometri zero. Si è trattato di una trovata contingente che ha permesso, per alcuni anni, di presentare conti di vendita artefatti, ma che, infine, hanno palesato una crisi di mercato che è una crisi di prodotto.

I nuovi modelli, che ho avuto occasione di vedere durante la realizzazione dei prototipi, mi sembrano interessanti, non solo per quanto riguarda il *design* — che comunque già rappresenta un elemento di *appeal* per il consumatore —, ma come risposta al bisogno che il consumatore ha del prodotto auto (differenziatosi in questi anni in maniera ampia). Se si svolge un'analisi dei modelli FIAT, ci si rende conto che non esiste un nuovo segmento di auto che la FIAT ha « centrato » ultimamente. I volumi di vendita della FIAT sono dovuti alla Panda, un modello prodotto da venticinque anni, su cui i margini di contribuzione sono molto bassi. Per quanto riguarda i nuovi modelli Lancia, la Thesis, le monovolume e la Stilo (giudicata da tutti un pessimo modello, ma che ci auguriamo incontri il favore del pubblico), la FIAT potrà riprendersi, anche grazie agli aiuti che — mi auguro — il Governo le destinerà.

Vi ho fatto queste considerazioni perché sono quelle che ritengo più pertinenti alle sollecitazioni che mi avete posto.

Se ritenete che ci sia qualche altro elemento da approfondire, sia io sia l'assessore siamo a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Mi sembra che questa nota ottimistica del presidente Ghigo sia comunque incoraggiante. Do ora la parola all'assessore Zanello.

MASSIMO ZANELLO, Assessore all'industria della Lombardia. Faccio presente che i temi sollevati e, in particolare, quelli concernenti l'imposta relativa al passaggio di proprietà e l'auto a metano sono stati oggetto di una lettera che il presidente Formigoni ha inviato al Presidente del Consiglio Berlusconi nonché ai ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio, e delle infrastrutture e dei trasporti. In tale missiva si sollecitavano proprio interventi quali la riduzione dell'imposta sul passaggio di proprietà e l'attivazione di iniziative volte a favorire la diffusione dell'auto a metano, anche in considerazione del fatto che trattasi di una tecnologia FIAT. Come è noto, nella ricerca di tecnologie pulite ogni casa automobilistica ha preso una sua strada e sicuramente la FIAT ha investito maggiormente sulla tecnologia a metano o *multi-power*. Perciò c'è condivisione da parte nostra di qualsiasi iniziativa che vada in tale direzione.

Sul tema degli interventi, come la rotamazione, a sostegno dell'auto, mi preme evidenziare due aspetti. Il primo è che non so fino a che punto, nell'attuale momento, iniziative simili portino beneficio al gruppo FIAT e non piuttosto ai suoi concorrenti. Vorrei poi ricordare a tutti che interventi del genere, che orientano i consumi delle famiglie verso l'acquisto dell'auto, drenano risorse da altri consumi delle famiglie indirizzati verso settori, quale ad esempio quello dell'arredo casa, in cui le imprese del nostro paese sono leader a livello internazionale. Per stare all'esempio fatto, è evidente che se una famiglia, invece di cambiare la cucina, dovesse acquistare l'auto o la moto, sicuramente la nostra industria del legno e dell'arredo ne riceverebbe un danno.

Tratto da ultimo il tema dell'attrazione degli investimenti di altri produttori. Al riguardo non possiamo non ricordare il fatto che quando l'Alfa Romeo fu rilevata dalla FIAT venne inglobata, cioè non ci fu una valorizzazione del marchio ma fu assorbita all'interno del gruppo. Come ho detto prima, essa aveva all'epoca 12 mila dipendenti sull'area di Arese e una quota di mercato del 7 per cento, quanto mai significativa in considerazione del fatto che il prodotto Alfa Romeo è di fascia medio-alta. Oggi i dipendenti sono 4 mila, di cui solo millecinquecento nel settore produzione autoveicoli, mentre la quota di mercato è del 2,7 per cento a livello nazionale. Mi risulta altresì che costituisca all'interno del gruppo FIAT il marchio che abbia la *performance* migliore in questo momento. Non lo sapremo mai, ma se fosse intervenuta la Ford, come qualcuno ipotizzava, forse le cose sarebbero andate meglio. Non voglio arrivare addirittura a dire che le partecipazioni statali erano più brave della FIAT a gestire l'Alfa Romeo, però certamente i dati fanno riflettere.

Alla luce di quanto ho appena detto, qualsiasi investimento straniero è visto da noi positivamente. Sottolineo il fatto che in generale il nostro è un paese in cui vi sono pochi investimenti esteri. Ciò è dovuto ad una serie di problematiche strutturali, che credo le Commissioni conoscano molto bene, sulle quali non posso però non invitare di nuovo il Parlamento ad intervenire.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 22,30.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 18 luglio 2002.*
