

La seduta comincia alle 16,35.

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

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della Confederazione italiana della piccola e media industria privata (CONFAPI).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti della Confederazione italiana della piccola e media industria privata (CONFAPI). Sono presenti il dottor Sandro Naccarelli, direttore generale, il dottor Sergio Rodda, presidente dell'API di Torino, il signor Piero Arduini, vicepresidente dell'API di Torino e la dottoressa Ida Vana, consigliere dell'API di Torino. Li ringrazio di aver accolto il nostro invito e degli eventuali documenti che vorranno lasciare all'attenzione della Commissione; do loro la parola per lo svolgimento di una relazione introduttiva.

SANDRO NACCARELLI, *Direttore generale della Confapi*. Ringrazio il presidente per l'invito. Esso arriva in tempi utili per fornire al Parlamento il punto di vista della rappresentanza dell'indotto legato alla FIAT con problematiche di grande rile-

vanza economica e sociale. L'audizione permette di rappresentare (attraverso gli interventi degli imprenditori dell'Associazione di Torino, attorno al quale ruota la parte più significativa e rilevante dell'indotto del settore automobilistico) il quadro della situazione economica e sociale del territorio ed un contributo di proposte ed iniziative volte a salvaguardare il tessuto economico e sociale della regione. Mi limito a questa brevissima introduzione per consentire l'intervento dei rappresentanti del territorio.

SERGIO RODDA, *Presidente API Torino*. Grazie, presidente, ed un ringraziamento a tutti i membri delle Commissioni. Come ha già detto il segretario generale della Confederazione vi ringraziamo di questa opportunità, che — francamente — avremmo voluto avere prima, anche se non ci dispiace averla oggi anche perché (come sempre quando vi sono fatti di particolare rilevanza) ad un immediato periodo di grossa attenzione potrebbe seguire un calo di attenzione sugli avvenimenti che determinerebbe la mancata risoluzione di situazioni apparentemente meno urgenti. Il nostro timore è che il grande committente, l'unico grande costruttore italiano di automobili, abbia presentato i propri problemi ottenendone la risoluzione, senza fare presente che esso produce non più del 30 per cento di un'automobile. Il rimanente 70 per cento del veicolo è prodotto da aziende dell'indotto, che oggi soffrono molto della crisi della FIAT. È stato definito da qualcuno come un semplice momento di difficoltà, ma noi pensiamo si tratti di un periodo di profonda crisi della quale non si intravede una immediata possibilità di risoluzione.

L'associazione territoriale, aderente alla Confederazione italiana della piccola e media industria privata, rappresenta nel-

l'area torinese 3.200 imprese, di cui circa 500 operano per la FIAT al primo, secondo e terzo livello. Come dicevo, la nostra preoccupazione è che questa crisi durerà a lungo, con una tendenza — inoltre — al peggioramento. Auspichiamo il rilancio dell'azienda automobilistica torinese, ma crediamo non possa verificarsi prima di un paio d'anni. I dati delle immatricolazioni delle automobili del mese passato sono allarmanti, in particolare modo quelli relativi alla FIAT e, d'altra parte, non è pensabile una ripresa delle vendite con gli attuali modelli prodotti.

Nell'ambito della ricerca svolta fra le nostre imprese che operano nell'indotto legato alla FIAT, si rappresenta una situazione ancora, purtroppo, di grossa dipendenza dall'azienda torinese. Anche se la nostra area sta cambiando, il processo di riconversione è ancora lungo e sarà necessario del tempo prima che si trovino opportunità produttive non legate all'automobile. D'altra parte, questo grande patrimonio non deve essere disperso. Non crediamo che in Italia non si produrranno più automobili, come in Svizzera o in Finlandia o in Olanda, poiché siamo il secondo paese europeo come quantità di immatricolazioni. La sfida futura è capire se potremo ancora essere produttori di automobili o semplicemente assemblatori; la differenza è sostanziale, perché solo nel primo caso si svolgerà nel nostro paese ricerca, innovazione, progettazione e produzione. È, quindi, necessario salvaguardare l'importante comparto delle automobili.

Oltre dieci anni fa, quando l'avvocato Agnelli pronunciò la famosa frase « la festa è finita » molte aziende compresero che non era più possibile produrre solo per la FIAT e cominciarono un processo di diversificazione nei mercati e nella produzione, al punto che (come si evidenzia nel documento che consegneremo alla Commissione) molte aziende della filiera auto hanno aumentato le proprie quote di esportazione, non costruendo insediamenti produttivi all'estero, perché non compatibili con la specificità delle piccole e medie aziende, ma esportando i propri prodotti. Ciò è stato realizzato, dieci o quindici anni

fa, dalle aziende più organizzate, con mezzi e risorse per realizzare tale cambiamento. Oggi, la crisi colpisce soprattutto le aziende che non hanno compiuto tale processo e che hanno grosse difficoltà se devono affacciarsi a mercati esteri.

La situazione, monitorata attraverso una ricerca tempestiva dovuta al contatto quotidiano con le imprese del settore, ha evidenziato che — purtroppo — la dipendenza di queste aziende è molto elevata: circa il 60 per cento delle aziende ha un fatturato superiore al 30 per cento per FIAT, e quasi il 30 per cento delle aziende superiore al 60.

Le aziende prevedono, in primo luogo, una forte crisi finanziaria. Dalla nostra ricerca risulta che il 31,9 per cento delle imprese dichiara già oggi revoca di ordini ed il 92,9 per cento delle imprese enuncia problemi finanziari, tra cui diminuzione di liquidità e ritardo negli incassi. La crisi, infatti, ha anche provocato la dilazione degli incassi delle imprese, particolarmente onerosa per le piccole aziende che non hanno un forte potere negoziale nei confronti dell'accesso al credito o dei fornitori. È una situazione molto pesante, perché si tratta di problemi immediati.

Molte aziende, inoltre, hanno fatto richiesta di cassa integrazione ordinaria, cresciuta in pochi mesi più del doppio. Il 49,5 per cento delle imprese ipotizza mobilità (che significa licenziamenti) e si prevede che il 13 per cento dei posti di lavoro sia a rischio. Se consideriamo che nella filiera dell'auto vi sono 73 mila addetti, possiamo dedurre che, soltanto nel settore, esistono almeno 9 mila esuberanti in aggiunta a quelli della FIAT. Si tratta di una fotografia della situazione realizzata il mese passato e, poiché le statistiche del mese di giugno hanno evidenziato una riduzione del 30 per cento ed un andamento negativo è stato considerato anche dalle proiezioni del secondo semestre dell'anno in corso, tali dati stanno peggiorando. Vi sono lavoratori in esubero ed aziende in esubero: è doloroso il licenziamento di operai, ma è dolorosa anche la cessazione dell'attività di un'azienda.

Dinanzi ad una situazione così preoccupante, sono necessari interventi urgenti ed immediati per bloccare l'«emorragia» ed interventi strutturali. Premetto che siamo contrari a strumenti diretti ad incrementare le vendite (come rottamazioni od esenzioni da tasse di possesso), perché attualmente aiuterebbero soltanto la concorrenza. La quota di mercato posseduto dalle aziende straniere (tra cui considero anche quelle europee, per cui forse sarebbe necessario utilizzare un altro termine) tende a crescere. Quindi, se forniamo agevolazioni per aumentare la vendita di automobili, non favoriremo l'industria italiana. Gli ecoincentivi, ad esempio, debbono essere considerati soltanto come un elemento a favore dell'ambiente e non, in questo momento, a favore dell'industria automobilistica nazionale. Vi sono case automobilistiche che, anche sui cosiddetti modelli ecologici, sono decisamente più avanti rispetto al gruppo FIAT.

Lo ripeto, abbiamo bisogno invece di interventi immediati e di interventi strutturali. Gli interventi immediati sono: sgravi fiscali e contributivi per il settore; credito, quindi rapporto con le banche ed agevolazioni ai finanziamenti; un diverso rapporto tra cliente e fornitore in termini di pagamento. Qualche anno fa, proprio la nostra confederazione, sostenne una forte battaglia per ottenere un rapporto chiaro con tempi certi del pagamento della subfornitura e al momento finale l'inserimento di una piccola aggiunta stravolse completamente il senso. Si affermò che il termine di pagamento doveva avvenire entro 60 giorni, salvo patto contrario tra le parti, vanificando tutti gli sforzi allora sostenuti. È necessario intervenire per agevolare il rapporto di credito tra le piccole aziende e le banche, considerando anche di determinare tempi certi per i pagamenti della grande committenza nei confronti della subfornitura.

Tra gli interventi che chiediamo il primo dovrebbe essere ovvio, ovvero che i pagamenti dell'IVA siano differiti sulle forniture al momento dell'incasso, per non aggiungere al danno la beffa. La piccola e media industria fattura al grande committente

con pagamento teorico a centocinquanta giorni, pagamento reale dai centocinquanta ai centottanta giorni, ed è costretta ad anticipare l'IVA. Ciò è già avvenuto in altri comparti e consentirebbe alle aziende un minor esborso momentaneo.

Chiediamo inoltre la deducibilità dall'IRAP degli oneri derivanti dagli interessi (perché sarebbe assurdo non permettere ciò in un momento in cui le aziende dovranno indebitarsi maggiormente) e che l'accesso al credito possa essere concesso anche dai consorzi garanzia fidi, attraverso l'erogazione di fondi straordinari da fornire a tali consorzi per agevolare l'accesso al credito, senza però che ciò avvenga in contraddizione con il credito concesso dalle banche.

Questi — riteniamo — sono gli interventi immediati di tipo straordinario, tra i quali — come è stato sostenuto da più parti — rientrano anche gli interventi di sostegno all'occupazione, quindi l'estensione della durata della cassa integrazione ordinaria da 12 a 24 mesi e da 24 mesi a 36, l'estensione della cassa integrazione ordinaria ad imprese ed artigiani dei servizi con fatturato per FIAT, la possibilità di distacchi anche durante la cassa integrazione ordinaria, il rifinanziamento dei contratti di solidarietà e l'estensione dell'indennità di mobilità ai lavoratori delle imprese industriali fino a quindici addetti e delle imprese artigiane, dei servizi, sotto i cinquanta dipendenti.

Alcune di queste misure possono provenire dalla regione, anche attraverso il finanziamento concesso alle regioni (uno dei veicoli che può agevolare queste aree oggi fortemente provate).

La regione Piemonte ha preparato un progetto, il progetto Piemonte, con la collaborazione del Governo attraverso il Ministero del lavoro; ci auguriamo vi sia, in tempi rapidi, la possibilità di concreti interventi. Non vogliamo essere pessimisti, la nostra natura di imprenditori non lo consente; pertanto, vogliamo guardare con ottimismo al futuro, ma crediamo che tale disposizione di spirito debba, in qualche modo, essere premiata con risposte positive ai quesiti posti. Se ciò avverrà, il

sistema economico, a nostro avviso, sarà in grado di superare la crisi; in passato, soprattutto attraverso il sistema delle piccole e medie imprese, il paese — come credo sia riconosciuto da tutti — ha saputo assorbire gli esuberanti verificatisi nelle grandi aziende tramite le innovazioni, la creazione di nuovi servizi e la crescita, anche dimensionale, delle piccole imprese, le uniche che possano crescere. Non si dimentichi, infatti, che quando si parla di crescita, ci si deve riferire solo a chi è « piccolo » in quanto, nel nostro paese, chi è « grande » non può crescere. Quindi, se vi saranno risposte positive, il sistema economico torinese — ma, direi, quello piemontese e, anzi, nazionale — sarà in grado di assorbire anche una posizione della grande industria automobilistica italiana non più di primo piano.

È apparsa la notizia che FIAT non sarebbe più fortemente preoccupata delle quote di mercato che, purtroppo, inevitabilmente perde; piuttosto, sarebbe attenta a quote di mercato selezionate e *d'élite*. Emerge l'importanza di un sistema produttivo in grado di dare una risposta equilibrata all'offerta e alla domanda di mercato, nella prospettiva, comunque, che il paese rimanga in grado di avere un'industria automobilistica. A tale proposito, speriamo molto nel piano della FIAT, ma dobbiamo osservare come, finora, quanto annunciato, al riguardo, dall'industria torinese ci lasci, come sistema imprese, molto perplessi; lascia in una sorta di incertezza, inoltre, anche le forze sindacali e, in definitiva, un po' tutti. Dobbiamo chiarire che si è trattato di una crisi annunciata da tempo; tuttavia, tutte le crisi, anche se annunciate, creano, quando poi avvengono, un po' di sconvolgimento.

Devo, purtroppo, osservare che la grande industria automobilistica ci ha deluso in quanto non ha saputo prevedere in tempo gli avvenimenti. Potrei concludere con una nota di ottimismo, dicendo che la crisi sarà sicuramente superabile con un concorso di tutte le forze del paese e con l'intervento, comunque, del Governo e de-

gli enti locali. Si tratta, infatti, di un'ulteriore scommessa postasi, per noi, all'inizio del terzo millennio.

PRESIDENTE. Passiamo alle domande dei colleghi.

GIORGIO BENVENUTO. Ho avuto modo di leggere le proposte da voi discusse con i parlamentari piemontesi il 31 maggio; pur non potendo essere presente a causa della contemporanea riunione dell'assemblea di Banca d'Italia, mi risulta che, in quella sede, avete già posto una serie di questioni.

Circa la legge sulle subforniture, provvedimento della passata legislatura dall'iter tormentato — ricordo, a tale proposito, che, addirittura, venne rinviata alle Camere dal Presidente della Repubblica — vorremmo avere, in questa fase, qualche dato sulle difficoltà che ne sono scaturite per le piccole e medie imprese, specie in conseguenza della modifica apportata. Chiederei anche se la legge si sia potuta applicare prescindendo dalla norma aggiunta.

Un'altra questione verte sugli aspetti di carattere fiscale da voi esposti; alcune questioni sono state sollevate in occasione della discussione sul disegno di legge di delega per la riforma fiscale. Una serie di questioni, tuttora presenti nel dibattito in corso al Senato, sarà nuovamente all'attenzione di questo ramo del Parlamento quando il provvedimento vi tornerà in lettura. In particolare, prescindendo dalla delega ed essendo in arrivo, alla Camera, un provvedimento fiscale *omnibus*, chiederei, in ordine alla questione postasi circa l'attuale previsione del tetto per la compensazione, se ci si attenda o no un beneficio per il sistema delle piccole imprese.

Infine, a prescindere dalle altre osservazioni formulate, ritenete opportuno che le regioni, in base all'autonomia di cui dispongono, adottino, stabilita una soglia, provvedimenti a favore delle piccole imprese? In alcune regioni, ad esempio nel Lazio, ciò è stato compiuto; voi, vi siete attivati nelle regioni dove il problema è particolarmente diffuso, oppure no?

Mi auguro che il Governo decida rapidamente come intervenire per quanto ri-

guarda l'industria dell'automobile; se si continua a parlare di incentivi senza adottarli, si sortisce l'unico effetto di bloccare ulteriormente il mercato. Se ho ben capito, siete contrari a qualsiasi forma di incentivazione, anche per quanto riguarda gli aspetti legati ad una riforma di carattere strutturale circa l'imposta provinciale di trascrizione. Tale riforma, invero, potrebbe avere un fondamento, consentendo al mercato dell'usato di avere maggiore snellezza e flessibilità; quindi, desidererei sapere se le riserve e le preoccupazioni sollevate riguardino anche tale profilo.

Inoltre, il ministro Maroni, nel confronto avuto con le organizzazioni sindacali — ignoro se anche in quello con le imprese — ha parlato di possibili interventi per favorire l'introduzione di ammortizzatori di carattere sociale anche per le imprese ora non contemplate; a tale proposito, siete stati sentiti? E, considerato l'argomento, avete proposte specifiche al riguardo?

GIANFRANCO MORGANDO. Condivido i due assunti di fondo alla base del ragionamento del dottor Rodda; infatti, è vero che abbiamo interesse ad avere un'industria nazionale dell'automobile, vale a dire ad essere produttori e non soltanto assemblatori; analogamente, è vero che abbiamo, altresì, interesse a sviluppare una delle caratteristiche peculiari del complesso sistema dell'*automotive* torinese. Mi riferisco alla capacità di svolgere una funzione globale e, quindi, di vendere non soltanto a FIAT.

Mi limito a formulare una domanda molto precisa; ero rimasto molto colpito, nell'incontro fatto da voi, da una battuta — l'espressione: aiutateci a vendere meglio a Peugeot! — che icasticamente riassume l'opinione di molti dei vostri associati, palesando anche lo spirito di ribellione nei confronti degli effetti negativi della grande industria. Mi ha colpito l'icasticità della battuta, ma la domanda che voglio rivolgere è la seguente. Sono convinto che uno degli elementi fondamentali su cui dobbiamo lavorare sia il rafforzamento della capacità del sistema della piccola e media impresa torinese di essere

sempre meno dipendente dall'industria motrice locale. Speriamo, naturalmente, che quest'ultima continui ad esserci e dobbiamo, su un altro fronte, lavorare perché continui ad esserci, ovviamente. Chiederei, a tale proposito, quali siano gli interventi principali che suggerireste, vale a dire le iniziative per fare in modo che il sistema rafforzi la sua capacità di autonomia. Ne abbiamo discusso molte volte e molto abbiamo ragionato negli anni passati sul cosiddetto distretto torinese dell'automobile. Poi, l'attenzione per tale aspetto si è persa nel tempo, ma mi piacerebbe capire se l'argomento possa costituire ancora un tema da riprendere, anche nella prospettiva particolare delle caratteristiche dei vostri associati.

MASSIMO POLLEDRI. Anzitutto, desidero manifestarvi il mio apprezzamento per la partecipazione all'audizione che non riguarda solo la città di Torino. A Piacenza, per esempio, facciamo freni che, fortunatamente esportiamo: produciamo, pertanto, non solo per FIAT e questo patrimonio aziendale non è solo FIAT. Piuttosto, è un patrimonio, come lei giustamente ricordava, di conoscenze e di capacità che ne rendono possibile l'esportazione.

La prima domanda si riferisce a quanto da lei affermato per cui ci sentiamo in qualche modo, per così dire, come i parenti poveri, tuttavia siamo ascoltati e non credo che la Commissione abbia intenzione di sottovalutare quanto ascoltato, anzi ritengo che il Presidente abbia accolto le richieste avanzate con solerzia.

È vero che siete in una posizione di difficoltà. La FIAT ha avuto una storia molto più tutelata, sia dal punto di vista politico, sia dal punto di vista sindacale, me voi attualmente avete sicuramente meno protezione. Rimango quindi stupito dalle affermazioni del collega Benvenuto, il quale sembra essere nato oggi (lo dico anche senza volermi sottrarre ad un intento polemico): gli incentivi per l'auto sono già stati fatti in passato e ci sono costati abbondantemente.

Anche se questa è la mia prima legislatura, ricordo a memoria la grande bat-

taglia svoltasi a proposito della legge sulla subfornitura, la quale fu avversata proprio da coloro i quali hanno forse più protezione di voi. Quindi, in risposta all'onorevole Benvenuto e alle sue affermazioni, gli consiglio di andarsi a leggere i verbali delle battaglie che si sono svolte in Commissione. Alcune modifiche che sono state poste non sono casuali.

SERGIO GAMBINI. Il Polo le aveva proposte !

MASSIMO POLLEDRI. Di sicuro non la Lega, questo te lo posso garantire.

Forse sarà opportuno, magari anche sulla stessa legge sulla subfornitura, fornire qualche indicazione in più e mi scuso ancora con lei, signor presidente, per il mio tono polemico — sa bene che non sono mai tale — però ritengo che ciò vada fatto.

Affermate che dovrete continuare — continuerete — a produrre auto: francamente non so se ciò sarà per il sistema paese opportuno o possibile. Mi chiedo inoltre chi le dovrà produrre. Sarà sempre necessario che ciò avvenga in qualche modo da parte della famiglia Agnelli ? Non lo so. Per esempio, può darsi che — si tratta di una considerazione riferita al passato — se non ci fosse stata una tale, ferma volontà di difendere l'Alfa Romeo, con un caro costo per la comunità, ma fosse stata magari data ai giapponesi.... Perché non dovremmo scegliere chi debba venire ad investire in Italia ? Perché il ruolo della politica non può consistere anche nell'agevolare quel costruttore che magari manifesti qualche buona idea, migliore di altre, ponendo comunque dei paletti (per cui, per esempio, abbia una fornitura, mantenga determinati livelli di occupazione e via dicendo) ?

Ritengo che ciò non significhi svendere il patrimonio nazionale. La globalizzazione è un processo che non possiamo bloccare e che deve essere gestito: la politica, quindi, potrebbe gestirla.

Per quanto riguarda eventuali domande, non ne ho alcuna in particolare perché ritengo la vostra relazione più che esaustiva ma ascolterò con interesse le vostre considerazioni.

ALBERTO NIGRA. Premetto che quando l'onorevole Benvenuto — non per difenderlo, perché si difende benissimo da solo — parlava di incentivi, non si riferiva, ovviamente, all'esperienza positiva per le casse dello Stato degli incentivi del passato, quanto piuttosto ai continui annunci di nuovi incentivi, i quali contribuiscono — ma non sono certo la causa — al rallentamento delle vendite di auto in questo periodo che, come è emerso anche dall'audizione in corso, è già di per sé ricco di difficoltà.

Noi abbiamo appurato che — peraltro lo sapevamo già grazie all'indagine conoscitiva condotta dalle Commissioni —, nel nostro paese, quando parliamo di industria dell'auto, parliamo di due grandi soggetti: FIAT auto e l'indotto.

Come anche i vostri dati testimoniano, quest'ultimo secondo settore — quello cioè dell'indotto — è andato progressivamente evolvendosi nel corso degli ultimi anni, rafforzando la propria autonomia, per cui oggi è possibile che sia non solo produttore per altre case automobilistiche straniere, ma anche soggetto — secondo la ripartizione che il presidente Rodda prima ricordava — assemblatore e costruttore (quindi anche innovatore di prodotto, un aspetto che in molti casi rappresenta un fattore di successo).

Tutti noi, quindi, siamo interessati a capire — se ci riusciremo — attraverso l'attuale indagine conoscitiva e poi attraverso la discussione sui documenti che la Commissione produrrà — quali possano essere le misure in grado di favorire il mantenimento del settore industriale dell'auto nel nostro paese, del quale noi tutti riteniamo vi sia estremo bisogno. Nel caso specifico dell'indotto ovviamente — così come da voi prima ricordato — vi è un problema in più, cioè quello della piccola dimensione che spesso molte imprese hanno.

Questo fatto non è solo tipico del settore dell'auto ma anche del sistema industriale del nostro paese. È in realtà evidente che — mi pare che lo si possa ormai affermare con estrema chiarezza —, contrariamente a quanto si andava dicendo qualche anno fa, piccolo non è bello, è debole ! Occorrono quindi misure

atte a favorire una crescita dei piccoli soggetti. Ora, non so bene se nel caso dei grandi soggetti, essi non siano più in grado di crescere o meno (probabilmente è vera la prima ipotesi perché forse hanno già raggiunto i livelli massimi di crescita e di conseguenza non possono che decrescere o, al massimo ottenere i livelli di oggi), però è senz'altro vero che si possono far crescere i piccoli.

Per questo, sono interessato a conoscere da voi (anche sulla scia delle domande sollevate dai colleghi che mi hanno preceduto), quali siano le misure che ritenete possibili per favorire tale crescita dei piccoli soggetti. Più specificamente, proprio perché, in questo caso, stiamo parlando di un comparto industriale molto importante, quali conclusioni avete tratto — se ciò è avvenuto — dall'esperienza dei distretti? Si tratta di uno strumento in grado di favorire tale crescita nell'ambito del processo descritto? Mi riferisco non solo alla crescita delle singole imprese, che è un processo da favorire e mettere in atto attraverso un insieme di misure, ma anche alla possibilità di creare più rapidamente quelle condizioni perché questo settore mantenga quella caratteristica di costruttore e non solo di assemblatore che è *conditio sine qua non* perché lo si possa mantenere nel nostro paese. Altrimenti, è evidente che, se la dimensione diventa quella dell'assemblamento, la competizione internazionale che rischiamo di subire — e che già oggi è ferocissima — non potrà che aumentare in futuro.

Vi sono infatti paesi nei quali è possibile assemblare a costi inferiori e che — purtroppo per noi, ma non per loro — stanno crescendo qualitativamente e molto velocemente, spesso anche grazie al fatto che in essi lavorano imprese provenienti da realtà europee (più evolute e via dicendo), come nel caso di alcune imprese italiane che hanno trasferito all'estero le proprie produzioni.

Mi interessa quindi capire quali potrebbero essere questi strumenti, se l'esperienza dei distretti possa essere in qualche modo confermata e, nel caso, quali siano i miglioramenti da apportare.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega Nigra per la sua esposizione e do ora la parola al dottor Rodda per svolgere il suo intervento di replica in merito ai quesiti posti.

SERGIO RODDA, Presidente dell'API Torino. Sulle prime tre domande, sollevate dall'onorevole Benvenuto — che si è ora assentato — risponderà la dottoressa Vana.

Per quanto mi riguarda, vorrei invece dedicarmi ai quesiti posti rispettivamente dai deputati Morgando, Nigra e Polledri.

Innanzitutto, una delle domande — cosa che ci ha favorevolmente sorpreso — venute dalle nostre aziende, si riferiva alla concessione di aiuti per l'internazionalizzazione: questo significa grande maturità da parte delle imprese. Quegli imprenditori cioè che non hanno potuto fare ciò in una prima fase, oggi si rendono conto che questa è la via maestra per uscire da una crisi: vi è quindi una forte richiesta di internazionalizzazione.

Come bisogna aiutare le aziende in tale processo? Gli strumenti possono consistere nel favorire fortemente l'aggregazione in consorzi, nell'approntare strumenti che in qualche modo aiutino — accompagnino proprio — le imprese al di fuori del nostro territorio nazionale.

Però, mi pare proprio che quando si chiedeva «aiutateci a vendere alla Peugeot», si intendeva dire «aiutateci ad uscire dai nostri confini». Pensate alla realtà di un'impresa, magari fortemente specializzata in un componente automobilistico: come può pensare, da sola, di prendere la valigetta e girare i mercati internazionali, quando fuori dal suo ambiente crolla?

Questa è la realtà con la quale dobbiamo confrontarci, che l'onorevole Nigra ha messo in evidenza quando ha parlato di aziende piccole e deboli. Bisognerebbe chiedersi cosa fare per risolvere questo problema; in altri termini, cosa occorrerebbe fare per aiutare le imprese a crescere dal punto di vista dimensionale. Non voglio aprire in questa sede una polemica sulle riforme del mercato del lavoro (che è solo uno dei tanti problemi), ma ciò di

cui soffrono tutte le piccole imprese è la sottocapitalizzazione. A mio avviso, occorre aiutare le imprese attraverso forme di prestiti partecipativi; in altri termini, occorre concedere non solo il credito a breve (sul quale poi l'azienda si trova in difficoltà, perché a breve non può fare affidamento), ma anche dare opportunità di finanziamento a medio e lungo termine, sulla base di programmi. Soprattutto, occorre un rafforzamento patrimoniale dell'impresa, attraverso un sistema quale può essere, ad esempio, quello dei prestiti partecipativi.

Certamente, vi sono anche altre aree colpite dalla crisi oltre a quella piemontese: penso, ad esempio, a quella emiliana, perché sono colpiti tutti coloro che operano nel settore automobilistico. Quando sottolineo l'importanza che rimanga in Italia il costruttore automobilistico, è perché è proprio questo elemento che sprona alla ricerca — perché c'è un dialogo con gli uffici di progettazione e con gli uffici sperimentazione — ed è ciò che spinge l'impresa, anche piccola, a innescare processi innovativi, a volte anche di grande intuizione; diversamente, se mandano un disegno costruttivo dalla Germania o dagli Stati Uniti, l'impresa non deve far altro che eseguirlo.

Credo che oggi abbiamo tutti una grande responsabilità politica, quando affermiamo che non abbiamo consentito ad altre industrie automobilistiche di insediarsi in Italia. Ripeto, credo che abbiamo avuto tutti una grande responsabilità politica nel momento in cui abbiamo difeso la nostra grande industria nazionale, la quale si è accaparrata le uniche due concorrenti, appiattendole tutti i marchi senza valorizzarli. Morale: oggi ci troviamo in una situazione in cui, se l'unico costruttore italiano entra in crisi, ne risente l'intero settore economico legato a tale costruttore.

Guardando al futuro, credo che noi imprenditori non siamo preoccupati se l'assetto societario della FIAT prevede la presenza della General Motors piuttosto che della Ford o di altre case automobilistiche. Infatti, noi dovremmo batterci — e

spero che ciò accada — affinché rimanga una forte identità italiana dell'industria automobilistica: questo è l'importante. Gli assetti societari possono essere in mano a chiunque, perché potrebbero anche crearsi rapporti che consentano una maggiore competitività all'industria nazionale; tuttavia, noi vogliamo che rimanga un'industria con una forte identità nazionale. Altre case automobilistiche europee ed extraeuropee, ad esempio, attraverso l'acquisizione di importanti case automobilistiche mondiali, hanno mantenuto una completa identità. Ma questa è intelligenza imprenditoriale, perché se la FIAT avesse lasciato una propria identità alla Lancia e all'Alfa, oggi avremmo tre industrie automobilistiche italiane, magari sotto lo stesso assetto societario, perché ciò non è rilevante; è rilevante, invece, il fatto che avremmo tre aziende, con una forte identità, capaci di progettare e costruire automobili. Quindi, ciò per il quale dovremo batterci è che l'identità di questo gruppo rimanga italiana; poi, il pacchetto azionario può essere in mano a chiunque.

A mio avviso, la strada da seguire è l'internazionalizzazione. Bisogna aiutare le imprese a crescere, e per farlo bisogna comunque offrire loro opportunità finanziarie, perché laddove non c'è finanza, non c'è sviluppo. Il piccolo imprenditore, infatti, oggi non è in grado di effettuare investimenti, perché non ha accumulato in passato ricchezze da investire: forse questo era possibile trenta o quarant'anni fa, ma oggi non è più così, assolutamente. Quindi, occorre aiutare le imprese a capitalizzarsi ed a crescere, ma non attraverso la concessione di prestiti a breve termine, con la presenza di un socio azionista più o meno occulto, rappresentato dalla banca, che percepisce trimestralmente gli interessi indipendentemente dall'andamento dell'azienda.

Queste sono le strade a mio avviso percorribili. Per quanto riguarda, invece, un aspetto di questa grande battaglia che, probabilmente, abbiamo perso, se lo consente, signor presidente, lascerei rispondere la dottoressa Ida Vana.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Rodda per le considerazioni svolte e do la parola alla dottoressa Vana perché risponda ai quesiti posti dall'onorevole Benvenuto.

IDA VANA, *Consigliere API Torino*. La ringrazio, signor presidente. Vorrei fare due precisazioni. La prima attiene alla questione degli ammortizzatori sociali, sui quali il ministro Maroni ha annunciato il suo interesse ed il suo intervento. La Confapi ha chiesto un incontro con il ministro e siamo in attesa di conoscere la data; saremo comunque grati se i parlamentari presenti potessero, in qualche modo, aiutarci a sollecitare questo incontro, soprattutto in un momento in cui su altri tavoli vengono discussi provvedimenti attinenti al mercato del lavoro.

Per quanto riguarda la legge sulla subfornitura, invece, prendo atto della disponibilità annunciata in questa sede per chiederne una revisione, o quanto meno, una verifica, perché a distanza di quattro anni possiamo dichiarare il completo fallimento di questa legge, che aveva comunque impegnato sia numerose associazioni imprenditoriali (la Confapi *in primis*), sia molte forze parlamentari che ci avevano sostenuto in questa battaglia. D'altra parte, forse l'errore è stato quello di interpretare tale legge come un provvedimento contro il mercato anziché a favore, anche se era comunque evidente la necessità di un intervento, dal momento che i ritardi nei pagamenti erano presenti anni fa e permangono tuttora. Non solo: questa crisi generalizzata, che si manifesta a livello mondiale e che investe sia il settore auto, sia l'indotto, sta provocando effetti deleteri sui bilanci delle nostre aziende, determinando sovraesposizioni bancarie non indifferenti. La nostra sollecitazione a rivedere questa legge nasce dal fatto che l'anello debole della catena è sicuramente la parte finale del contratto di subfornitura, la quale molto spesso non ha nessun tipo di riconoscimento del credito rispetto al committente iniziale. Quindi, in realtà, la nostra battaglia attuale vuole richiamare l'attenzione sul rapporto di fornitura

intercorrente non tra la grande impresa e l'anello centrale della catena, ma tra l'anello centrale e l'ultima parte del rapporto di subfornitura, che è in assoluto il rapporto commerciale più debole di tale catena. Pertanto, la Confapi dichiara la sua disponibilità ad elaborare ed a riproporre osservazioni, e vi saremmo grati se vi sarà effettivamente la volontà e la voglia di vedere come è possibile cambiare una legge oggi non utilizzata.

Per quanto riguarda il provvedimento fiscale *omnibus* ed il tetto per la compensazione, ben venga qualsiasi tipo di intervento, ma il problema è rappresentato dai tempi. Noi abbiamo un problema immediato rappresentato dalle aziende esposte finanziariamente, perché hanno ritardi medi sulla data di incasso intorno ai 60-90 giorni, e presentano un'esposizione finanziaria dovuta ai tributi che devono versare mensilmente. Quindi, l'intervento che chiedevamo a sostegno di questa misura — che abbiamo collocato nell'area temporanea, indicando un periodo tra i 18 ed i 24 mesi — era quello di salvaguardare la liquidità dell'azienda. Ciò anche perché, come accennava il presidente Rodda, esiste un altro problema, di massima allerta, vale a dire ciò che gli istituti bancari stanno facendo nei confronti delle nostre imprese per quanto riguarda gli affidamenti. Non abbiamo ancora segnali di chiusura dei rapporti bancari, ma abbiamo uno stato di massima tensione e attenzione, comunicato all'associazione, ed è in corso un monitoraggio dei rapporti bancari delle nostre imprese associate.

Per quanto riguarda gli interventi legati alle soglie, cui faceva riferimento l'onorevole Benvenuto, possiamo sicuramente vedere ciò che la regione Lazio compie a supporto delle aziende esistenti, tenendo presente che bisogna calare gli interventi sulla realtà industriale della regione. La nostra associazione FederLazio è presente nel territorio, ma sappiamo che la tipologia e le dimensioni delle imprese sono fortemente diverse rispetto a quelle delle imprese esistenti in Piemonte.

Siamo disponibili a verificare se l'intervento sia parimenti proponibile presso

la regione Piemonte, identificando dimensioni e soglie che prendono atto della diversa realtà industriale.

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

Suspendo la seduta.

La seduta, sospesa alle 17,25, è ripresa alle 17,30.

Audizione dei rappresentanti di FISMIC.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti del sindacato FISMIC nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile. Sono presenti Roberto Di Maulo, segretario generale, e Salvatore Vasta, segretario nazionale del settore auto. Do ora la parola al segretario generale.

ROBERTO DI MAULO, *Segretario generale della FISMIC*. Ringrazio il presidente ed i parlamentari presenti.

Crediamo che la situazione della FIAT, ed in particolare del suo settore auto, sia indubbiamente grave e preoccupante. Non farò una lunga disquisizione, ma riporto solamente due cifre all'ordine del giorno: la caduta del mercato, che a giugno ha raggiunto il suo nuovo record pari al 17,2 per cento, e la perdita accumulata nel primo trimestre da FIAT auto, che anche l'amministratore delegato Boschetti ha rappresentato, pari a 430 milioni di euro.

Consapevoli di ciò, dobbiamo sottolineare alcuni provvedimenti presi dall'azienda. Uno è rappresentato dal ricambio del gruppo dirigente, che indubbiamente ha dato un segnale non neutro rispetto al modo di affrontare la grave situazione. L'altro segnale positivo è l'accordo con le banche, in quanto assicura una credibilità al piano industriale, poggiante non solo su una situazione debitoria preoccupante, ma anche su una serie di azioni di intervento sul debito.

Ci preoccupava prima, ed ancora oggi, che si intraprendesse una politica di vendita dei « gioielli di famiglia » per sanare il

bilancio di FIAT Auto; fortunatamente la decisione non ha trovato applicazione e gli interventi predisposti appaiono positivi. Le azioni, infatti, sono state di carattere finanziario, come hanno dimostrato la recente vendita del 34 per cento del pacchetto azionario della Ferrari a Mediobanca e alla Commerzbank, la vendita dei crediti di FIAT auto, attraverso la controllata Fidis, al sistema bancario, l'altra annunciata vendita della società Iveco e l'operazione di Italenergia; tali provvedimenti, presi per sanare il buco di bilancio, sono stati di carattere finanziario e non industriale, il che lascia presupporre l'esistenza di un'attenzione del management e dell'azionariato di FIAT a non smembrare ciò che noi consideriamo un importantissimo patrimonio per il paese, di cui fanno parte la Texid e la COMAU, dove risiedono gran parte delle tecnologie dell'auto.

Questi provvedimenti di carattere finanziario stanno rendendo più credibile ancora il piano industriale presentatoci da FIAT auto. In sede di avvio del confronto sugli esuberi annunciati da FIAT il 15 maggio, abbiamo richiesto, insieme alle altre organizzazioni sindacali, che, prima di discutere degli esuberi, si discutesse del piano industriale. Quest'ultimo ci è stato illustrato; è stato illustrato, inoltre, anche allo spettabile Parlamento della Repubblica dall'ingegnere Boschetti e, per tale motivo, tralascio di riprenderne i contenuti in questa sede. In estrema sintesi, consideriamo il piano credibile ed efficace per permettere alla FIAT auto di sopravvivere come marchio nazionale. Infatti, dichiarando di investire 2,4 miliardi di euro l'anno (di cui oltre la metà in innovazione di prodotto) e di immettere sul mercato venti nuovi prodotti nel giro dei prossimi quattro anni, l'azienda dimostra che cerca di reagire alle difficoltà.

Inoltre, vorrei sottolineare che il piano ci sembra credibile perché individua nel settore della commercializzazione uno dei gangli maggiori che hanno portato la FIAT ad avere il deficit ed il *gap* di mercato attualmente registrati. Infatti, la circostanza che il piano industriale, in larga parte, si soffermi e si concentri sul sistema

di commercializzazione rappresenta, a nostro avviso, un elemento più importante di tutti gli altri. In realtà, non si tratta soltanto di un sistema che rimette in gioco il commerciante all'angolo della strada; si tende, piuttosto, a rivoluzionare il modo stesso di organizzare il lavoro in azienda tant'è vero che FIAT — altro segnale interessante e, a nostro avviso, positivo — prevede, nonostante gli esuberi annunciati, di assumere e destinare duecento persone alla vendita (soprattutto, e da subito, la vendita delle « flotte » ai grandi clienti) e circa duecento ingegneri, per tutti gli anni di piano, alla ricostruzione del sistema rete dell'azienda, sistema ormai sviluppato nel suo modo di produrre.

In negativo, permangono aspetti che riguardano il rapporto tra sindacato e azienda; infatti, una volta esaminati gli esuberi e concluso l'accordo sindacale, nei prossimi mesi e nei prossimi anni — ma soprattutto nei prossimi mesi, atteso che attraversiamo una situazione straordinaria — vi sarà bisogno, a nostro avviso, di un rafforzamento delle relazioni industriali tale che permetta al sindacato di cogestire, con grande rapidità, attenzione e velocità, anche il sistema di dismissioni posto in essere dall'azienda. Ciò abbiamo chiesto al tavolo sindacale e ciò rappresentiamo in questa sede parlamentare.

Per quanto riguarda, più in generale, la questione FIAT, osserviamo quanto segue; anzitutto, questa è la sede opportuna per dichiarare, in ordine al rapporto con il Governo, quanto abbiamo già manifestato nel 1997, quando si discuteva la politica degli incentivi per la rottamazione. Già allora, chiarimmo come, per il mercato dell'auto, nulla fosse più dannoso di una politica di annunci di provvedimenti cui non segua alcuna misura concreta. Se un provvedimento deve essere preso, ciò deve farsi con efficacia, rapidità e seguendo ad un periodo di silenzio. Se presa dopo tre o quattro mesi di annunci, la misura rischia di deprimere il mercato e, in sintesi, di sortire effetti poco produttivi. La decisione — perlomeno da quanto si apprende dai giornali — tarderebbe a causa dell'incertezza sugli strumenti da utiliz-

zare: non si saprebbe se ricorrere ad ecoincentivi o ad incentivi fiscali. Noi, al riguardo, non abbiamo una preferenza; però, chiediamo che il Governo, anche in vista, tra qualche giorno, dell'audizione del ministro, decida e quindi percorra rapidamente la via intrapresa.

Vorremmo, inoltre, segnalare una questione di carattere generale che afferisce alla qualità del prodotto FIAT. Sussiste, nel paese, una cattiva percezione della qualità di tale prodotto, percezione derivante probabilmente da vari fattori; tra i tanti, anzitutto, una cultura, una serie di luoghi comuni che, nell'immaginario collettivo, « condannano » la FIAT a produrre vetture non solo di segmento medio-basso ma anche scadenti. In realtà, le cose non stanno così; basterebbe, in tale senso, ripercorrere la storia di *brand* importanti come l'Alfa Romeo e la Ferrari. Si tratta, mi pare, di case di proprietà della FIAT, si tratta, vale a dire, di prodotti FIAT. Tralasciamo pure la Ferrari, che potrebbe essere un segmento di nicchia importante, ma sempre dalla FIAT è prodotta; l'Alfa Romeo, tuttavia, nel 1997 è stata salvata da morte sicura perché, se fosse andata in mano agli americani, sarebbe stato chiuso lo stabilimento di Pomigliano, con conseguenze sociali inimmaginabili. Inoltre, si sarebbe prodotta, ad Arese, la « vetturina » Ford Fiesta; tali, infatti, erano i piani industriali allora presentati dalla Ford all'IRI e, tramite tale ente, al Governo italiano. Si tratta, invero, di piani ormai iperconosciuti in quanto storicizzati; la FIAT, però, acquisì il marchio Alfa Romeo e, oggi, tale *brand* ha maggior vigore rispetto al 1997, ha un futuro ed offre prodotti invidiati da tutto il mondo.

Dunque, bisognerebbe immaginare una politica che tenda a valorizzare il *brand* automobilistico con quanto di innovazione tecnologica si contiene al suo interno. Ricordo che produrre automobili, oggi, implica talmente tante innovazioni tecnologiche da trascinare molte positive conseguenze, specie sul « sapere », e non solo per la città di Torino ma per l'intero paese; da tale punto di vista, dovrebbe essere possibile poter portare nel dibattito

in corso l'argomento di una politica tesa a valorizzare il marchio nazionale, eventualmente anche ipotizzando l'introduzione di una sorta di marchio DOC per l'automobile. O dobbiamo perseverare in luoghi comuni che tendono a ghettonizzare l'immagine della FIAT, quasi il marchio producesse ancora le « Cinquecento » di quando eravamo tutti quanti ragazzi? Osservo che le ricadute di interventi effettuabili su tale versante sono importantissimi; penso, ad esempio, alla ricerca sui nuovi materiali ed all'innovazione di prodotto, al rapporto con l'università e a quant'altro. Utilmente su tali fronti, potrebbero sperimentarsi, inoltre, piuttosto che incentivi, interventi strutturali dello Stato tesi a valorizzare il rapporto tra ricerca, università e industria nazionale. Ciò costituirebbe, a mio avviso, un aspetto da sempre poco discusso che meriterebbe, invece, di essere posto all'ordine del giorno.

Concludo, osservando che il nostro compito di sindacato sarà relativamente semplice nei prossimi giorni; dovremo seguire — e lo faremo nel migliore dei modi — la procedura prevista dalla legge per gli esuberi. Il nostro compito sarà ben svolto se faremo presto un accordo che tuteli anzitutto quanti sono stati destinati, dal piano, ad un percorso di mobilità finalizzato al raggiungimento della pensione e che tuteli, inoltre, tutti i restanti lavoratori della FIAT. In tale senso ci adopereremo con gli strumenti già disponibili; non chiediamo, infatti, strumenti aggiuntivi, né dal punto di vista del mercato del lavoro né con riferimento ad ammortizzatori sociali straordinari. Riteniamo che le previsioni recate oggi dalla legge siano in grado di consentire di affrontare e concludere positivamente la vertenza sindacale. Grazie per l'attenzione prestata.

PRESIDENTE. Ringrazio il segretario generale della FISMIC per la sua esposizione. Prima dell'apertura del dibattito, vorrei semplicemente osservare che l'indagine conoscitiva deliberata dalla X commissione della Camera dei deputati e dalla 10^a del Senato, non è stata avviata per « annunciare », ma per « capire ». Abbiamo

molti motivi per capire, in quanto non si tratta di un settore vissuto nel disinteresse della finanza pubblica, come tutti ben sanno e come, pur senza voler affondare più del necessario, ho cercato di spiegare. Ben sapete che il paese si è impegnato e si sta impegnando molto; i numeri sono a disposizione, ne daremo conto anche nel documento conclusivo.

Sulla qualità del prodotto, vorrei sottolineare che non abbiamo alcun intento negativo ma, purtroppo, sono i dati che mese per mese affluiscono a dare conto di una preoccupazione generale (si è appena conclusa l'audizione della Confapi la quale ci ha confermato quanto nei giorni scorsi è stato reso noto): il settore ha perso il 17,21 per cento.

Nell'ambito di tale perdita vi è una caduta del 30,53 delle immatricolazioni FIAT e, nei sei mesi del 2002, siamo, complessivamente, ad un 20,74.

Ora, non so se tutto ciò sia la conseguenza di un giudizio di qualità — non compete a me interpretare il gusto dei consumatori — ma non possiamo neanche prendercela con costoro se i prodotti che offriamo loro non incontrano favore (così come appare, in tutta ovvietà, dall'analisi dei dati che, purtroppo, siamo costretti a snocciolare giorno dopo giorno).

GIANFRANCO MORGANDO. Sono d'accordo con molte delle considerazioni svolte, in particolare con quelle che attengono alla necessità di far crescere la capacità di integrazione tra il sistema produttivo dell'automobile e il mondo della ricerca, dell'università e via dicendo.

Desidero però porre tre domande puntuali. Innanzitutto — il segretario generale Di Maulo lo ha già accennato — vorrei chiedervi aiuto per fare il punto sullo stato della trattativa sindacale, quella prevista dalle norme vigenti in materia di ottenimento della mobilità (tempistica e via dicendo). Si tratta, per lo più, di un aiuto di puntualizzazione che vi domando.

In secondo luogo, mi chiedo se, nell'ambito dei rapporti tra il sindacato e l'azienda, siano emersi elementi che vanno magari al di là del ruolo formale degli

incontri avvenuti in questa fase e finalizzati alla stipula di un accordo sul piano della mobilità. In particolare, mi chiedo se — anche se dalle cronache ciò non risulterebbe, mi piacerebbe chiarire tale aspetto in questa sede con i partecipanti — si sia iniziato a ragionare su scenari un po' più vasti e, quindi, su un approfondimento delle caratteristiche, della natura e delle prospettive del piano industriale. Inoltre, all'interno di quest'ultimo, mi domando — anche se mi rendo perfettamente conto che qualche volta, nel corso delle audizioni, rischiamo di risultare « torinocentrici » — se il tema degli stabilimenti torinesi e delle loro prospettive sia emerso. Cosa potete dirci al riguardo?

Infine, la terza domanda attiene agli ammortizzatori sociali. Mentre per quanto riguarda le imprese medio grandi il quadro normativo risulta chiaro — ed è poi il contesto in cui si muove la costruzione dell'accordo — desidererei sapere cosa pensiate del tema degli ammortizzatori sociali per le imprese per le quali la norma attuale non prevede l'applicazione (mi riferisco, sostanzialmente, al piccolissimo indotto diffuso).

SERGIO GAMBINI. Anzitutto, desidero anch'io sottolineare l'ultimo aspetto al quale ha accennato poco fa il collega Morgando, sul quale insisto per conoscere la vostra opinione.

In secondo luogo, nel corso delle precedenti audizioni abbiamo ascoltato (anche da parte di altre organizzazioni sindacali) alcune preoccupazioni in merito alla traiettoria industriale che porta e sostiene il piano industriale (presentato a parte) della direzione aziendale.

Vi sono alcuni dubbi e perplessità sull'entità, la forza e le risorse che vengono impegnate per sostenere questo punto e, a tale proposito, la mia domanda è specifica: visto che tutti ci poniamo nell'ottica di considerare il settore automobilistico come molto importante per il nostro paese e necessariamente come un settore nel quale si ritiene che debba rimanere una forte presenza da parte dell'industria, quale pensate che siano le imprese che fanno

parte di tale *core business*? Per esempio, nel bresciano, vi è grande preoccupazione da parte sia dell'OM, sia dell'Iveco. Sono state, in questa sede, rilasciate dichiarazioni piuttosto precise dalla direzione aziendale in merito alla COMAU.

Vorremmo cercare di capire quale sia il vostro punto di vista su tale aspetto e, più specificamente, che cosa significhi mantenere in Italia un settore automobilistico che sia rivolto non solo all'assemblaggio ma anche alla costruzione dell'auto. Quali sono insomma, nell'ambito del gruppo FIAT, quelle imprese che voi considerate indispensabili per tale progetto?

PRESIDENTE. Do ora la parola al segretario generale Roberto Di Mauro per il suo intervento di replica.

ROBERTO DI MAULO, *Segretario generale FISMIC*. Non per sollevare una polemica con il presidente — me ne guarderei bene, vista la sua gentilezza — ma desidero aggiungere, amabilmente, che, in realtà, il piano industriale già prevedeva — Boschetti ce lo ha raccontato e immagino, pur non essendo presente, che l'abbia raccontato anche all'augusto Parlamento della Repubblica — che in questa fase la perdita di mercato da parte di FIAT sarebbe stata maggiore rispetto a quella di altre compagnie, perché avendo individuato...

PRESIDENTE. Mi consenta — come direbbe il nostro illustre Presidente del Consiglio — ma noi abbiamo ascoltato la FIAT anche prima di Natale, proprio perché avevamo avuto la sensazione che vi fosse qualcosa che non andava. La invito allora a consultare quella relazione. Può ben capire che un presidente di Commissione, al quale vengono spiegate certe cose il 20 dicembre scorso, possa poi volerle raffrontare con quanto è accaduto cinque mesi dopo. Quindi, nuovamente, mi consenta!

ROBERTO DI MAULO, *Segretario generale FISMIC*. Intendevo solo dire che, avendo previsto di immettere sul mercato un minor numero di vetture su cui la FIAT guadagna meno (cioè quelle a chilometri 0

e quelle vendute all'azienda in noleggio) era naturale che l'impatto in questa fase sarebbe stato maggiore.

Per quanto mi riguarda, comunque, sono rimasto relativamente sorpreso. Posso convenire con lei sul fatto che tutto ciò attiene ancora alla scarsa percezione che il cittadino ha della qualità intrinseca del prodotto FIAT ma, di sicuro, non può essere riferito ad un peggioramento della qualità di tale prodotto: questa era l'amabile polemica !

Lo stato della trattativa è il seguente: noi abbiamo esaurito la prima fase del negoziato, quella dei 45 giorni previsti dalla legge n. 223 del 1991 nella fase della trattativa sindacale. Siamo ora all'interno del periodo di 30 giorni della ulteriore fase della procedura, in attesa di essere convocati da parte del Ministero del lavoro. Non abbiamo richiesto un incontro specifico, in quanto è automatica la trasmissione della pratica al Ministero del lavoro medesimo.

Per quanto riguarda la seconda domanda posta dall'onorevole Morgando, non abbiamo avuto alcun particolare rapporto informale in questa fase: tutto è pubblico e formale, specialmente all'interno della procedura. Tuttavia, il giudizio che, come FISMIC, diamo sul Piano industriale, laddove lo giudichiamo credibile, parte proprio dal nostro giudizio sull'intervento che l'azienda intenderà compiere sugli stabilimenti, anzitutto torinesi ma, più in generale, italiani.

L'intervento che la FIAT intende compiere — e che già adesso sta compiendo, a partire dall'investimento che in questo momento sta facendo sulla verniciatura di Mirafiori — significa in primo luogo, che l'azienda sta investendo con continuità sotto il punto di vista produttivo dell'assemblaggio, in secondo luogo — e rispondo alla domanda posta dall'onorevole Gambini —, che alcuni riscontri emersi dall'accordo con la General Motors cominciano a dare risultati. Ad esempio, la progettazione di quelle che abbiamo chiamato « piattaforme », che la FIAT già oggi sta realizzando assieme alla General Motors — che rappresenta il 60 per cento dei costi dei nuovi prodotti del-

l'automobile — dimostra bene un tema discusso in questi giorni e che anche qui è stato tanto ripreso e strumentalizzato sulla base di una recente intervista rilasciata dall'amministratore delegato e presidente della FIAT Spa. Infatti, egli ha dichiarato ieri al *Financial Times* che le azioni di partenariato con la General Motors sono già in corso proprio sull'innovazione e sulla ricerca dei momenti importanti.

Nell'ambito della discussione sul piano industriale, ci è stato confermato che, per quanto riguarda il segmento B delle vetture piccole (la nuova Opel Corsa e forse la nuova FIAT Punto), il gruppo di progettazione sta già lavorando a Torino con qualche successo; anche il gruppo di progettazione nei pressi di Göteborg, in Svezia, che riguarda la piattaforma dei marchi B ed E (in particolare i marchi Saab, Lancia ed Alfa), sta lavorando; infine, la FIAT e la General Motors stanno progettando di mettere insieme — e ciò per noi rappresenta una novità — un terzo gruppo sulle piattaforme del segmento C (la nuova famiglia della Stilo), che verrà realizzato nei prossimi mesi e che sarà una prosecuzione del loro accordo. Credo che queste iniziative e questi investimenti certifichino, in qualche modo, la volontà dell'azienda di rimanere sul mercato come entità autonoma, anche se essa sa, conoscendo la complessità degli investimenti che devono essere effettuati per restare competitivi, che occorre sviluppare al meglio l'alleanza con la General Motors. Proprio il fatto che gli effetti di queste iniziative ricadranno in gran parte negli stabilimenti piemontesi costituisce il fondamento del giudizio di credibilità che abbiamo dato sul piano industriale della FIAT auto.

Anche noi siamo preoccupati, assieme all'onorevole Morgando e a tutte le forze che hanno messo insieme il tavolo piemontese chiamato « Progetto Italia » (promosso dallo stesso Ministero del lavoro e delle politiche sociali e credo anche da altri soggetti, che vede insieme la piccola e media impresa piemontese e gli enti locali) per l'assenza di ammortizzatori sociali per le piccole e piccolissime aziende dell'indotto, e stiamo intervenendo viva-

mente. Vorrei sottolineare a tal riguardo che ormai l'indotto si è molto diversificato, per cui esiste un indotto di altissimo livello dal punto di vista tecnologico, che diventa praticamente *codesigner* dell'azienda principale e marcia ormai in parallelo con la FIAT, ma anche un indotto tradizionale sul quale esiste il rischio di un contraccolpo occupazionale assai pesante e che rappresenta il vero problema.

Qual è il *core business*? È questa la domanda che anche noi rivolgiamo alla FIAT capogruppo, perché è questo il vero problema. Siamo molto preoccupati al riguardo, perché un restringimento del perimetro industriale della FIAT senza una strategia alternativa rischia di avere gravissime conseguenze per il paese. Ecco perché, nella prima introduzione, sottolineavo con qualche soddisfazione il fatto che i primi interventi messi in campo abbiano un carattere finanziario e non siano una vendita, o peggio ancora una svendita del patrimonio industriale della FIAT. Riteniamo sicuramente che la COMAU debba essere considerata all'interno del *core business*, perché esso, in fondo, non è soltanto ciò che produce ricchezza, ma soprattutto ciò che garantisce l'intervento sulle tecnologie e la possibilità di dialogare anche con le altre case automobilistiche in questo campo. Pensiamo soltanto all'ultimo grande impianto costruito nel mondo: se non vado errato, è stato costruito dalla Ford in Sudamerica, ed è stato realizzato interamente dalla COMAU. Questi sono esempi che dovrebbero far riflettere non solo il *management* della FIAT, ma anche le organizzazioni sindacali e tutti coloro che intervengono sulla materia per dire che definire la COMAU una società irrilevante rappresenterebbe, dal nostro punto di vista, un grave errore strategico. Ecco perché sottolineiamo che riteniamo positivo l'impiego di tutti gli interventi finanziari possibili prima di vendere il patrimonio industriale che FIAT ha accumulato, soprattutto nell'area torinese.

PRESIDENTE. Ringrazio il segretario generale della FISMIC, Roberto Di Maulo, e Salvatore Vasta, segretario nazionale

auto della FISMIC, per la cortesia con la quale hanno partecipato a questo incontro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta, sospesa alle 18.05, è ripresa alle 18.10.

Audizione di rappresentanti della Confederazione unitaria di base (CUB) e di SLAI COBAS.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti della Confederazione unitaria di base (CUB) e di SLAI COBAS.

Sono presenti per la CUB Mario Carucci, Carlo Pariani, Vittorio Roncoroni e Perluigi Sostaro, e per lo SLAI COBAS Mara Malavenda, Vittorio Granillo, Gaetano Caterina, Clemente Camelio, Giorgio Frontini e Michele Romano.

Do ora la parola ai rappresentanti delle organizzazioni sindacali presenti.

CARLO PARIANI, *Segretario nazionale FLM uniti e responsabile settore auto*. Signor presidente, consegno alla presidenza delle Commissioni riunite una copia del mio intervento.

La nostra opinione è che la crisi della FIAT venga da lontano e che i sintomi erano visibili già nel decennio scorso. Tale crisi, a nostro avviso, è da imputare ad errori strategici compiuti dall'azienda legati anche alle vetture progettate e prodotte, perché si tratta, evidentemente, di una crisi di prodotto, specie sui marchi FIAT e Lancia. Quindi, la FIAT si trova oggi in crisi proprio perché il suo prodotto e le vetture sul mercato sono datate e non sono apprezzate dalla clientela. Anziché investire in innovazioni di prodotto, affrontando le tematiche dell'inquinamento, e quindi delle energie alternative sull'auto, della dimensione spaziale dell'automobile presidiando i segmenti alti del mercato, la FIAT negli anni scorsi ha puntato tutto sull'abbattimento dei costi, affidando a terzi parti sempre maggiori del processo