

produttivo, spostando la produzione nei paesi in cui il lavoro costa poco e mirando alla ricerca di quote aggiuntive di mercato nei paesi di prima motorizzazione. Il baricentro si è perciò spostato e frammentato e con esso i saperi e le competenze.

A nostro avviso, si è rivelata sbagliata la scelta di puntare all'espansione in Sudamerica, attraverso auto (la Duna e la Palio) da vendere successivamente in Europa. In altri termini, lo schema della FIAT è stato quello di produrre auto a basso costo ed innovazione in Brasile o Argentina e vendere queste auto anche in Europa, proprio perché prodotte a costi inferiori. Tale scelta si è rivelata sbagliata: invece di confrontarsi con la Volkswagen o la BMW, ha fatto questa scelta che alla lunga è stata negativa. Sono state perse, perciò, quote intere di mercato in Europa nel segmento delle vetture medie (la Bravo, la Brava, la Marea e la stessa Stilo), il segmento che conta: la FIAT, infatti, ha prodotto in questi anni una serie di vetture che non hanno fatto grandi cose sul piano dell'innovazione e sono state anche vetture sbagliate.

Infine, è stata stravolta la struttura produttiva attraverso terziarizzazioni ed esternalizzazioni. La FIAT, dopo aver preteso ed ottenuto il monopolio dell'automobile in Italia, non è stata in grado di gestire e valorizzare né in marchi, né le qualità dei dipendenti acquisiti. Esempio emblematico è l'Alfa Romeo, acquisita per eliminare un potenziale concorrente ed usata esclusivamente per le capacità produttive degli stabilimenti. L'Alfa è stata massacrata dal punto di vista occupazionale ed omologata alla FIAT, provocandone un lento declino e disperdendo un patrimonio di conoscenze, di ricerca e di progettazione.

Nel 1987, quando la FIAT acquisì l'Alfa, si affermò che per i tre marchi presenti nel suo paniere (FIAT, Alfa e Lancia), l'Alfa sarebbe stata caratterizzata come macchina sportiva, la FIAT come popolare ed economica, e la Lancia come macchina di lusso. La FIAT in dieci anni non è stata capace di sviluppare alcunché; addirittura, il marchio Alfa è stato anche svuotato dei

suoi contenuti di auto sportiva, solo ora ne tentano un rilancio. È stato necessario l'intervento di GM per spingere la FIAT sulla necessità di rilanciare il marchio Alfa, che è un gioiello di famiglia.

Per quanto riguarda il versante produttivo, nel 1991, adducendo previsioni di comodo di un aumento di tre milioni di auto a livello europeo, la FIAT ottenne finanziamenti per la costruzione di Melfi, creando condizioni per la chiusura degli stabilimenti di Desio, Chivasso e Rivalta, il pesante ridimensionamento di Arese e, da ultimo, di Mirafiori. Mi ricordo che, come CUB, chiedemmo alla Commissione europea, nel periodo di varo dei finanziamenti, di ripensare tali strategie; si disse che vi erano dubbi, ma il Governo italiano di allora ed i sindacati confederali affermarono che le previsioni erano esatte. Successivamente, i dati si rivelarono errati: per fare 1 milione e 800 mila macchine a Melfi, la FIAT ha dovuto chiudere gli stabilimenti del nord.

Infine, si è poi pensato all'espansione verso altri settori, come Italennergia e ramo assicurativo, senza però disporre delle risorse necessarie.

Abbiamo portato inoltre alcuni dati di bilancio di cui nessuno parla. La prima questione è che il costo del personale, (salari, stipendi e TFR), va diminuendo annualmente dell'1 per cento; ciò significa 500 milioni di euro all'anno; abbiamo calcolato che l'azienda ha dato ad ogni lavoratore del gruppo FIAT circa 2.600 euro in meno. Sul personale, quindi, la FIAT ha già effettuato in questi anni un grosso risparmio.

La seconda questione che risalta è che il costo delle materie si è abbastanza ridotto; nonostante l'inflazione e l'accordo con GM, tale costo è rimasto costante, per cui significa che è diminuito come valore assoluto. Il costo dei servizi è invece esploso: la FIAT ha terziarizzato una serie di lavorazioni, con l'intento di risparmiare, ma in effetti l'azienda ha speso di più. Si tratta di una politica aziendale sostanzialmente sbagliata, i cui nodi oggi vengono al

pettine; tutto ciò dimostra che la gestione della FIAT negli ultimi dieci anni è stata fallimentare.

Abbiamo compiuto diversi conti sulle procedure di mobilità; nell'insieme la FIAT ha chiesto la mobilità per 3.642 lavoratori, divisi tra FIAT e le varie aziende dei diversi gruppi.

Tutte le procedure di licenziamento sono state condotte sulla base dell'articolo 24 della legge n. 223 del 1991; al riguardo, abbiamo anche eccepito, in termini, per così dire, tecnici — ovvero, sulla base della legge —, che, se per FIAT auto potrebbe essere anche comprensibile una procedura del genere, per tutte le aziende collegate, una procedura basata sull'articolo 24 della legge n. 223 — ovvero, licenziamenti del personale — non sarebbe, anche sul piano strettamente legale, ammissibile. Per aziende nuove come la Powertrain, per società a capitale misto FIAT-GM, aziende che non dichiarano deficit e che per statuto, a fine anno, devono arrivare alla parità di bilancio — altrimenti, le quote vengono divise — non può giustificarsi in alcun modo, a nostro avviso, l'applicazione della procedura di licenziamento basata sull'articolo 24; se mai, si doveva presentare una richiesta basata sull'articolo 4, che riguarda la ristrutturazione. Secondo noi, se l'azienda, invece, ha chiesto di accedere a tale procedura, ciò si deve al tentativo di evitare di presentare un piano industriale per queste aziende. Infatti, Powertrain e Worldwide Purchasing (i due acquisti fatti) non hanno presentato alcun piano industriale; l'azienda non ha palesato, dunque, le sue intenzioni.

Secondo le nostre stime — anche se non se ne conosce con precisione il numero — su tutto il territorio nazionale, nelle aziende collegate, circa 8 o 9 mila lavoratori, tra addetti alla produzione, tecnici di imprese di progettazione e di ingegnerizzazione delle aziende con partecipazione FIAT o completamente esterne alla FIAT, rischiano di perdere il posto di lavoro per effetto delle decisioni della FIAT. I licenziamenti, a nostro avviso, non servono perché, come tutti sappiamo, aggravano i problemi sociali. I licenziamenti

annunciati da FIAT e quelli delle aziende collegate rappresentano un grave problema sociale per gli effetti immediati sia su quanti perdono il posto di lavoro sia su quanti avrebbero potuto averlo in futuro; a nostro avviso, è necessario mantenere e difendere l'occupazione esistente mettendo in campo tutte le iniziative atte a distribuire lavoro. Le misure in esame, invece, non risolvono i problemi finanziari; esaminando il bilancio, abbiamo calcolato che, siccome i debiti FIAT, entro l'esercizio, ammontano a 35.440 milioni di euro, l'incidenza del risparmio dovuto ai licenziamenti — circa 64 milioni di euro — è pari allo 0,0018 per cento; è, quindi, insignificante. Una delle motivazioni date da FIAT per ricorrere alla procedura di cui all'articolo 24, è consistita nel sostenere di avere, nell'attuale momento, a prescindere dalle iniziative prese sul piano finanziario — la cessione del 34 per cento di Ferrari a Mediobanca —, un debito stratosferico a causa del quale sarebbe costretta ad operare un taglio di personale per dare respiro alla propria situazione economica. Abbiamo dimostrato che, sul piano strettamente economico, tale risparmio è assolutamente nullo; inoltre, non si risolvono i problemi strategici perché, in assenza di un piano industriale credibile di ricerca, progettazione e produzione di nuovi modelli, i licenziamenti servono solo a disperdere un patrimonio di conoscenze necessario al rilancio. Inoltre, siccome l'azienda pensa, al di là della procedura cui è ricorsa, di puntare ad un accordo per poter mettere in mobilità finalizzata al raggiungimento della pensione i lavoratori più anziani e poiché tra tali lavoratori vi sono molti tecnici, è chiaro che si rischia di disperdere un patrimonio di conoscenze. Per tutte queste ragioni, siamo fermamente contrari ai licenziamenti annunciati; siamo del parere che essi vadano ritirati.

Quanto al piano industriale, svolgerò le seguenti considerazioni. Sul versante finanziario si è prospettata la vendita di alcuni « gioielli di famiglia » per far fronte al buco di cassa a medio termine. Sul versante industriale, il piano di rilancio

dell'auto è, al momento, nebuloso e non credibile. I nuovi modelli annunciati sono in gran parte rifacimenti di vetture già in produzione. Conoscendo anche la progettazione della FIAT, posso dire che l'azienda torinese ha annunciato un programma di venti nuovi modelli; ma se li consideriamo bene, essi sono, per la stragrande maggioranza, rifacimenti di modelli già in produzione rispetto ai quali si apportano leggeri ritocchi estetici di abbellimento. Li chiamano modelli mentre si tratta, piuttosto, di piccole modifiche estetiche; invece, sarebbe necessario creare un'automobile che sostituisca davvero un modello preesistente.

Per il marchio FIAT, il primo modello nuovo in grado di competere a livello di volumi produttivi uscirà tra due anni e sarà prodotto in Polonia (si tratta della vettura che sostituirà la 600 e la Panda). Non sono previsti, a breve, modelli sostitutivi della gamma media FIAT e Lancia. A tale riguardo, il problema della FIAT è che essa produce molti modelli — soprattutto Mirafiori ne fa molti — cui corrispondono piccole produzioni.

La FIAT, in questo momento, deve sicuramente fare una vettura che, a differenza delle ultime prodotte — le quali, per ragioni varie che tralasciamo, non hanno avuto successo —, incontri i favori del mercato; è importante, però, costruire modelli che, oltre ad incontrare, appunto, il favore del mercato, siano in grado di consentire volumi di produzione elevati nell'ordine di migliaia di vetture al giorno. E, in tale senso, l'unica vettura è quella indicata, che uscirà tra due anni; altre, prima, non ve ne saranno. I primi modelli con grosse sinergie con GM usciranno non prima di tre anni. Non è ancora chiaro quale sarà la strategia dei singoli marchi, situazione alla base del disastro strategico di questi anni. Nei prossimi, l'unico marchio in grado, a nostro avviso, di esprimere enormi potenzialità è l'Alfa Romeo. Oggi, infatti, le uniche vetture vendute dalla FIAT con margini economici sono l'Alfa Romeo 147 e l'Alfa Romeo 156, vetture cui non si applicano grandi sconti. Le altre, per le ragioni note, sono state

costrette a praticare forti sconti e quindi non hanno margini di profitto. Proprio con riferimento all'Alfa, infatti, il problema che si pone è nei seguenti termini; un'azienda che si rispetti, al di là delle decisioni politiche rispetto allo stabilimento di Arese, di cui dirò poi, nell'immediato, in attesa di produrre con marchi Lancia e FIAT nuovi modelli più competitivi, vende le vetture col marchio che offre maggiori margini di profitto; se, però, preferisce non venderle o fare una strategia di mercato non aggressiva, detta azienda decide scientemente di perdere quote di mercato.

Per quanto riguarda, invece, le vetture a basso impatto ambientale, non esiste un piano di ricerca e di progettazione. Non è previsto lo sviluppo delle attuali vetture a metano e GPL, non è previsto lo studio e lo sviluppo di vetture elettriche di seconda generazione, delle vetture ibride e delle vetture con motore a *fuel cell*. Al riguardo, voglio solo aggiungere che, come tutti sanno, la FIAT, negli anni scorsi, ha beneficiato di finanziamenti legati alle vetture elettriche e a metano, da noi calcolati di un valore pari a circa 238 miliardi. Si tratta di somme in gran parte ricevute per costruire l'auto elettrica e la linea di produzione della Multipla a metano e a GPL ad Arese. Di auto elettriche, praticamente, se ne sono fatte 250 in quattro anni, per cui la FIAT ha beneficiato, *grosso modo*, del finanziamento di un miliardo per ogni vettura prodotta. Si sta perdendo anche il progetto attinente a Multipla, per la cui linea di produzione FIAT ha beneficiato di un finanziamento pari a 60 miliardi. Nonostante gli ulteriori finanziamenti chiesti per tali vetture al Governo — del quale ignoro quale sarà la decisione al riguardo — le cose, dunque, non vanno bene. Per quanto ci riguarda, ben vengano i finanziamenti per le auto ecologiche purché, però, si presenti un piano. Infatti, nel 1999, l'azienda presentò un piano di finanziamento dell'auto elettrica; ricordo che era prevista un'auto elettrica di seconda generazione, un'auto ibrida. Oggi, non vi è nulla del genere. La piattaforma Vamia, il gruppo di tecnici costituito ad

Arese per studiare tali vetture, è stato sciolto sicché, oggi, l'azienda produce due vetture di tale tipo: la 600 elettrica, quando le viene espressamente commissionata; la Multipla a metano e GPL. Però, oggi, non dispone di un gruppo di tecnici che studino tale settore e non ne capiamo il motivo. Abbiamo chiesto più volte le ragioni di tale scelta, ma l'azienda non ha mai risposto. Altrettanto dicasi per Powertrain: l'azienda non ha mai presentato un piano industriale sulla progettazione e produzione di motori e sulla loro dislocazione. L'aspetto non interessa perché ad Arese è dislocato il motore a sei cilindri; da quanto è dato sapere, sembra sia prodotto in Australia il nuovo motore a sei cilindri che si sta progettando con GM negli Stati Uniti e, in parte, ad Arese. Si pone, dunque, il problema di dove sarà dislocato, tra due o tre anni, il nuovo motore prodotto con GM che sostituirà l'attuale produzione.

Nei momenti difficili, e questo per il settore auto lo è, occorre investire sul prodotto e sui nuovi modelli, dato che oggi vi è un'evidente crisi di prodotto. Per fare ciò, occorre innanzitutto puntare sulla progettazione e sulla ricerca, che non possono essere delegate ai fornitori esterni con enorme spreco di conoscenze e di denaro. Occorre valorizzare il marchio Alfa e con esso lo stabilimento di Arese. Riteniamo che, oggi, proprio per assicurarsi un futuro, la FIAT debba effettuare gli investimenti più forti nella progettazione, dove, in questi anni, si è assistito ad un lento depauperamento delle capacità ricorrendo sempre all'esterno.

Vorrei aggiungere qualche considerazione sull'Alfa Romeo di Arese, anche perché io sono di Milano; penso che si tratti di un aspetto oggi fondamentale per la FIAT. Sin dal 1987 (anno dell'acquisizione), si è perseguito esclusivamente lo smantellamento di Arese e non lo sviluppo. Dopo Arese è stata — come ho già detto — una miniera. Prima l'acquisto a prezzi stracciati, poi il finanziamento di 238 miliardi per l'auto elettrica, poi i soldi del CRAA (il famoso consorzio per la reindustrializzazione dell'area di Arese)

che è fallito, infine la vendita delle aree di Arese con un ricavo per la FIAT di circa 1000 miliardi (quest'ultima ha venduto tutte le aree di Arese, delle quali poco più della metà sono state cedute ad una finanziaria americana, la AG Lincoln, che sta demolendo i capannoni per ricostruirli, mentre l'altra metà è stata ceduta ad un'azienda bresciana, con tanto di pagamento di affitto, per cui si tratta veramente di una soluzione...).

I modelli dell'Alfa, sono stati spostati in altri stabilimenti (la 166 prima a Rivalta e poi a Mirafiori, *spider* e *coupé* da Pininfarina) ed è stata sciolta la piattaforma Vamia. Oggi, ad Arese, ci sono solo 2500 lavoratori (rispetto ai 15 mila del 1987, quando è passata alla Fiat) divisi tra direzione tecnica (circa 1100 persone), motore 6 cilindri (450 persone circa), la Multipla a metano (700 addetti) e i settori terziarizzati. Sia l'accordo con GM, sia la recente decisione di creare le *business unit* impongono l'esigenza di rilanciare con forza il marchio Alfa Romeo per coprire la fascia alta di mercato, essenziale per il mercato europeo ed americano.

In altri termini, noi riteniamo che oggi la FIAT dovrebbe essere divisa in quattro settori (che non sono società diverse bensì quattro settori, per così dire, di intervento). Uno di questi — quello dell'Alfa — proprio per le ragioni che ricordavo prima, è secondo noi fondamentale. Le vetture Alfa infatti sono oggi le uniche ad avere una valenza di mercato (magari un domani si aggiungeranno anche le altre, ma attualmente la situazione è questa). Anche per ragioni aziendali, insistiamo nel dire che bisogna puntare oggi sull'Alfa.

Per questo diciamo che la *business unit* Alfa deve avere sede ad Arese, deve comprendere la progettazione, lo studio e la produzione delle vetture a *fuel cell* — celle a combustibile —, la sperimentazione, la produzione della 166 da subito e, in prospettiva, la produzione del motore 6 cilindri, realizzato in collaborazione con GM. Riteniamo che, se la FIAT vuole oggi rilanciarsi, deve compiere una scelta de-

finitiva e coraggiosa rispetto alle scelte politiche del passato, sulle quali è meglio sorvolare.

La FIAT deve insomma decidere di rilanciare il marchio Alfa così come lo stabilimento di Arese: rilanciare tale marchio e al contempo lo stabilimento suddetto (Pomigliano non ha problemi perché produce le vetture Alfa) è per la FIAT fondamentale!

La CUB ritiene positivo il cambiamento del gruppo dirigente avvenuto in questi giorni e ritenuto da tempo precondizione per un possibile mutamento di strategia della FIAT nel settore auto. Occorre che siano chiarite le prospettive dell'accordo con GM e se, sistemati all'orizzonte al meglio gli aspetti finanziari della crisi, si intenda procedere alla cessione dell'azienda. Dal nostro punto di vista, sembrerebbe che per quanto riguarda tutti i progetti che sottendono investimenti abbastanza significativi della FIAT, essi siano stati rimandati di due o tre anni.

Come ho già detto in precedenza — mi sembra però che si tratti di un aspetto importante da sottolineare nuovamente —, nei prossimi due anni la FIAT si appresterà ad un'opera di rifacimento di molte autovetture cercando di spendere poco, anche per quanto riguarda quelle fatte in cooperazione con GM (insomma, nel caso di tutte le vetture nuove).

Nel frattempo, però, bisogna cercare di capire che cosa accadrà sul versante della vendita (l'aspetto che più è in ballo in questi giorni), per cui, nonostante le apparenze, in pratica tutto viene rimandato. Questa crisi non può essere affrontata come le precedenti: progetti inconsistenti e tanti licenziamenti.

L'importanza del settore auto sull'intera economia e il numero degli occupati in termini diretti e nelle aziende collegate impongono scelte radicalmente nuove e alternative rispetto a quelle praticate nel passato, compresa la ricomposizione del processo produttivo, devastato da esternalizzazioni e terziarizzazioni, il quale, secondo noi, va quindi ricomposto.

È necessario che il Governo subordini eventuali misure di sostegno dell'auto solo

a fronte di un impegno concreto della FIAT a mantenere in essere tutti gli insediamenti produttivi — intendo proprio tutti gli insediamenti, compreso quello di Arese — e che vengano ritirate le procedure di licenziamento — perché secondo noi non servono — di FIAT Auto e di tutte le aziende collegate, ponendo come obiettivo il mantenimento dell'occupazione esistente, anche attraverso la distribuzione del lavoro. Vi ringrazio per l'attenzione.

MARA MALAVENDA, *Rappresentante di SLAI COBAS*. Innanzitutto, vorrei permettere che intendiamo spedire una nota scritta sull'incontro di oggi ad integrazione delle osservazioni che seguiranno. Desidero inoltre precisare che nella nostra delegazione ci sono lavoratori con più di trent'anni di vita lavorativa all'interno delle fabbriche dell'Alfa Romeo. Si tratta, quindi, di una buona memoria storica e di testimonianze dirette, purtroppo, di fabbriche che continuano a morire.

Per affrontare la discussione in merito a questa strana crisi della FIAT, non possiamo non partire dallo specifico accordo che fu siglato all'epoca della cessione dell'Alfa Romeo alla FIAT in sede ministeriale, il quale prevedeva termini ben precisi. Si parlò allora — era contenuto nell'accordo — di una nuova società. Si parlò anche di una produzione di 620 mila vetture l'anno, con 37 mila dipendenti, di cui 27 mila negli stabilimenti dell'Alfa Romeo. Purtroppo, dobbiamo partire da tale dato drammatico perché di tutto ciò, non si è visto nulla.

Oggi, tra Pomigliano ed Arese, sono occupati circa 7 mila dipendenti dei 27 mila previsti (siamo ridotti a queste cifre!)

Quante fabbriche sono state chiuse, a partire dalla Lancia di Chivasso, alla Sevel Campania, all'Autobianchi di Desio, alla Maserati di Lambrate, fino ad Arese (caso nel quale siamo ormai all'atto finale) e Pomigliano, dove esistono seri — anzi serissimi — problemi di prospettiva e che si sta avviando, purtroppo e drammaticamente, in quella stessa direzione? Quanti soldi ci sono voluti per produrre un tale disastro? Stando alle cifre ufficiali, che si

leggono dai giornali (ma si tratta solo della punta dell'iceberg) siamo intorno ai 10 mila miliardi di lire negli ultimi dieci anni.

Come lavoratori, siamo testimoni del continuo sperpero di denaro che c'è stato: ammortizzatori sociali, cassa integrazione, sgravi, contributi di vario tipo a tutti livelli, fino alle politiche portate avanti in questi ultimi anni. Chi ha mai pagato per tutto ciò?

Con la politica delle terziarizzazioni, praticamente sono stati ceduti a prezzi stracciati lavoratori, capannoni e produzioni intere, violando le leggi, nella più completa insussistenza delle motivazioni poi addotte dalla FIAT (cioè secondo la logica della cessione di ramo d'azienda, ma tutti eravamo e siamo stati testimoni che di questo non si trattava), soprattutto e sempre contro la volontà dei lavoratori, ciò rappresentando un fatto gravissimo.

Solo nella politica degli ultimi anni dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, abbiamo contato qualcosa come venti nuove società (cioè la FIAT si è ad oggi polverizzata in venti società: Sepi Sud, Selca, Sirio, Pellegrini, Satiz, Autostamp, Fenice, Stola Sud, Ingest, Ergom, Comau Service, Lifi, Sistemi Sospensioni, Logint e via dicendo, fino a proseguire nell'elenco, continuando sulla stessa via di sempre) ma, purtroppo, alla fine, si è finiti sempre con l'approdare al licenziamento dei lavoratori, o meglio, prima alla cassa integrazione, poi alla mobilità, infine al licenziamento!

Questo è successo a Pomigliano, ma anche in tutti gli altri stabilimenti. Oggi abbiamo i lavoratori suddivisi in dieci o quindici contratti diversi tra loro, sino al punto di avere nello stesso reparto lavoratori con le stesse mansioni, ma con contratti diversi, stipendi diversi, salari diversi, condizioni lavorative diverse. Tutto ciò non è assolutamente tollerabile perché, alla fine, si produce semplicemente e solamente una concorrenza tra i lavoratori e tra ditte diverse. Purtroppo, si tratta di una concorrenza sempre al ribasso, che mette a repentaglio la vita stessa dei lavoratori, perché sempre più spesso vengono violate le normative della sicurezza. In questi ultimi anni, in-

fatti, abbiamo dovuto contare tantissimi incidenti in più rispetto agli anni passati, anche mortali. Ciò ci preoccupa moltissimo, perché rispetto al tipo di politiche che si stanno attuando in tutti gli stabilimenti della FIAT — non solo a Pomigliano, ma anche a Melfi, a Termoli, alla FMA di Avellino — non si vede, di contro, nessun impegno che faccia pensare ad uno sbocco positivo di una crisi che presenta aspetti anche stravaganti: infatti, non si capisce come sia possibile che nelle fabbriche i lavoratori e noi stessi siamo testimoni di un lavoro sempre più faticoso e di turni sempre più massacranti! Voglio ricordare, ad esempio, solo i casi di Melfi e Termoli, fabbriche costruite con soldi pubblici ed anche con contributi europei, dove purtroppo la fatica aumenta, ma non si vedono sbocchi!

Qui non c'è un nuovo modello in cantiere; certo, si parla ad esempio dell'Alfa 147 a Pomigliano: sono modelli che vanno bene — e lo sappiamo bene anche noi —, tuttavia si vive sul *restyling* di queste vetture e non c'è in progettazione nessun nuovo modello. L'Alfa di Arese sta chiudendo, e lì purtroppo i lavoratori portano avanti una battaglia ormai veramente disperata per continuare a difendere quel poco che si produce (il motore a sei cilindri, la Multipla a metano e a GPL). La tutela del marchio dell'Alfa Romeo era il primo obiettivo sul quale si è costruito il passaggio alla FIAT, contro la volontà dei lavoratori e con tutto quello che sappiamo esserci stato dietro tale passaggio, che ha creato certamente grossi problemi. Tale passaggio è anche costato ai lavoratori perché l'Alfa Romeo, prima di essere ceduta, ha subito anche a livello di posti di lavoro una « cura dimagrante » non indifferente. Ebbene, oggi cosa rimane di questo marchio? L'Alfa di Arese sta chiudendo: è la storia dei motori e delle fabbriche automobilistiche italiane che sta finendo con l'Alfa Romeo e noi non siamo assolutamente disponibili ad assistere passivamente a tutto questo! Come sono stati utilizzati i 238 miliardi che, come ricordava in precedenza il collega, sono arrivati per l'auto elettrica? E la politica dei consorzi — che, oltretutto, non prevede-

vano nessuno sbocco occupazionale — e la vendita di terreni? Insomma, è stata fatta una politica di speculazione gravissima e per tutto questo non credo che si possa parlare solo di errori: sono state condotte avanti politiche sbagliate, per cui qualcuno deve pagare, perché certamente non possono essere solamente considerate errori e non si può continuare ad andare avanti così! La FIAT non ha mai dato conto a nessuno di come abbia impegnato questi soldi e di quale fine abbiano fatto i fiumi di denaro pubblico — sotto tutte le varie forme — che sono arrivati nelle sue casse: sarebbe ora che si cominciasse a dire qualcosa e che si facesse anche un minimo di chiarezza su quanto è successo!

Alla luce di questi fatti, noi oggi certamente non possiamo accontentarci o dirci fiduciosi del piano industriale di cui si parla. I lavoratori di Arese lottano per mantenere ancora quelle poche produzioni che restano e Pomigliano ormai è avviata su quella via: siamo ridotti a 4 mila lavoratori ma eravamo 17 mila, non dimentichiamolo! Vengono fatti solo contratti a termine ed interinali: si tratta di lavoratori ricattati e licenziabili in ogni momento, e sono proprio di questi giorni gli ultimi licenziamenti. La fatica aumenta e siamo testimoni di fatti anche strani: che cosa vogliono dire, per esempio, tutte le vetture che in questi giorni dalla fabbrica di Melfi vengono spostate sui piazzali di Pomigliano? Qui si deve capire anche come venga gestita la cassa integrazione, quali siano gli interessi, quali i giochi, come si costruiscano i bilanci! Certo, non siamo specialisti in materia, però, quando inizio a vedere — e, guarda caso, sono impegnata proprio a Pomigliano d'Arco sul piazzale dove arrivano e partono le spedizioni del prodotto finito — che in una sola settimana arrivano da Melfi circa 7 mila vetture Punto, e si prevede l'arrivo di altre 13 mila per tutto luglio, mi domando cosa significhi tutto questo. Ci si dice che sono «stoccate» a Pomigliano: che cosa vuol dire? Ci si dice che è la crisi del mercato, che sono vetture ferme che dovranno restare a Pomigliano. Non è vero: noi da Pomigliano vediamo che queste

vetture sono spedite nel giro di due o tre giorni ai concessionari! Ma allora, si vendono o non si vendono queste auto? Che senso ha mettere le vetture sulle bisarche, farle arrivare a Pomigliano, con un aggravio di spese — perché ogni bisarca costa da un milione e mezzo a due milioni di lire di trasporto —, correndo il rischio che le vetture salgano sane e scendano rotte e che quindi debbano anche essere ritoccate? Perché queste vetture partono da Melfi, arrivano a Pomigliano, stanno due giorni e vengono spedite ai concessionari?

Come si fa a dire ancora oggi che il problema della FIAT è la rete di vendita, quando i concessionari sono talmente tanti che chiudono e mandano le vetture indietro? C'è anche il problema di capire come può fare il concessionario, che per avere la vettura deve pagare in anticipo la FIAT! Ci sono, insomma, politiche assolutamente incomprensibili! Perché arrivano 15 mila vetture a Pomigliano da Melfi e poi da Pomigliano vengono spedite in Puglia? Non sarebbe più logico spedirle direttamente da Melfi? Cosa significa tutto questo? Noi non lo comprendiamo e, come lavoratori, siamo qui anche per porre queste domande, affinché si rifletta sul modo con cui si spendono i soldi che vengono destinati alla FIAT per le sue politiche, ma sono sempre gestiti in un modo incomprensibile, che molto spesso provoca più danni di quelli che, invece, l'attività ordinaria potrebbe normalmente produrre.

Noi siamo testimoni di questi fatti e ci domandiamo perché si continuino a dare soldi alla FIAT senza legarli almeno al mantenimento dei livelli occupazionali attuali, che sono già ridotti ai minimi termini. Perché non si chiede la restituzione dei soldi dati, se si verifica che questi contributi non hanno prodotto — e noi sappiamo che così è stato — quello che dovevano produrre?

Noi non ci possiamo accontentare del piano industriale; vediamo solo il declino e la fine di fabbriche storiche come Arese e Pomigliano.

Chiediamo che sia immediatamente valorizzato il marchio Alfa attraverso inizia-

tive concrete. Che cosa bisogna fare ad Arese? Quali vetture vanno in cantiere? Come è valorizzato il suo marchio, che è parte della storia d'Italia? Ciò vale anche per Pomigliano. Quali sono le sue prospettive? Oggi ci sono due vetture, e non possiamo vivere sul *restyling*: non c'è spazio. Saremo anche noi destinati a morire. Dove si costruiranno i motori, e che fine farà la FMA, dato che in prospettiva si parla solamente del diesel? Dove saranno progettate le vetture? Oggi di tutto ciò non c'è traccia nei nostri stabilimenti. Chiediamo che si faccia chiarezza, vogliamo prospettive, vogliamo assunzioni a tempo indeterminato. Il lavoro esiste e non si possono continuare a fare contratti flessibili con lavoratori in affitto, che rinnovano di volta in volta il loro contratto, e che poi vengono rispediti sistematicamente al mittente. C'è bisogno, quindi, di un rilancio immediato di Arese, della valorizzazione del marchio Alfa; c'è bisogno di chiarezza sui bilanci della FIAT; siamo stati tra i promotori delle denunce per i bilanci di Romiti; ci sono state le condanne per falso in bilancio ed i giudici ci hanno dato ragione.

La FIAT continua a giocare sulla pelle dei lavoratori per fare quattrini che tutti, persino i nostri figli, sarebbero in grado di fare così: quando c'è da guadagnare si intascano i quattrini, ma quando le cose vanno male si bussa alle casse dello Stato; tuttavia, i portafogli degli azionisti vanno sempre bene, perché la FIAT a fine anno distribuisce comunque i suoi utili. Ed a noi ciò non va più bene: come lavoratori diciamo «basta» al gioco delle scatole cinesi. Melfi, Termoli, Pomigliano, Cassino, devono continuare a produrre, perché lo spazio c'è; la FIAT non si impegna perché la sua politica è solo indirizzata a fare quattrini con la politica del ricatto, dei licenziamenti, del prendere finanziamenti, senza dare conto a nessuno per i propri investimenti.

Siamo stanchi come lavoratori di continuare a vedere ciò, per cui il nostro impegno è organizzare proposte, affinché ci sia chiarezza; lo abbiamo fatto in passato e siamo ancora oggi impegnati affinché ciò avvenga; chiediamo, però, che ci siano risposte alle nostre domande, che sono quelle di tutti i lavoratori del gruppo FIAT.

Ci riserviamo, perciò, di inviare alle Commissioni note più dettagliate su tali questioni.

**PRESIDENTE.** Ringrazio Carlo Pariani e Mara Malavenda per i loro interventi.

Mi pare che siano state poste questioni sulle quali le Commissioni svolgeranno approfondimenti che porteranno sicuramente alcune risposte. È ciò che ci siamo impegnati a fare nell'interesse generale, nel rispetto dell'impegno dello Stato a favore del settore automobilistico e perché si raggiungano obiettivi tali da consentire al nostro paese di giocare ancora un ruolo importante in un mondo che è cambiato, ma che certo non giustificerebbe la nostra espulsione.

Ho acquisito il documento del CUB; se avete da fare ulteriori valutazioni le aspetteremo, per cui resto in attesa delle vostre note, visto che concluderemo l'indagine conoscitiva giovedì prossimo; il vostro documento, quindi, dovrà essere trasmesso nei prossimi giorni al più presto. Gradiremmo avere un documento organico affinché sia più semplice per noi lavorare.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 18,55.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
il 19 luglio 2002.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

