

recuperare una visione più matura, più forte e più moderna della politica industriale del paese.

Ritengo che questo sia un tema forte, condiviso e che il lavoro svolto in questi mesi vada in un certo senso anche in questa direzione. Tutti siamo consapevoli — credo — del fatto che si tratta di una priorità fondamentale.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente della Confindustria D'Amato e i suoi collaboratori per le osservazioni svolte e le informazioni forniteci. Dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta sospesa alle 17.05 è ripresa alle 17.10.

Audizione del Ministro delle attività produttive, Antonio Marzano.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione del ministro delle attività produttive, Antonio Marzano.

Ringrazio il ministro per aver accolto il nostro invito. Come egli ben sa, si tratta di un'indagine conoscitiva promossa dalle due Commissioni di Camera e Senato congiuntamente e che sta ormai volgendo alla sua conclusione.

All'audizione del ministro di oggi seguirà, giovedì — per il noto intreccio che si è determinato tra banche ed industria — quella di altri protagonisti — per l'appunto le quattro banche che a diverso titolo sono entrate nel capitale FIAT e poi Mediobanca — che abbiamo ritenuto opportuno ascoltare.

Detto ciò, do immediatamente la parola al ministro Marzano, riservando, al termine del suo intervento, come di consueto, spazio al dibattito con i colleghi deputati e senatori.

ANTONIO MARZANO, Ministro delle attività produttive. Sono molto contento di essere qui con voi oggi e vi ringrazio ancora per l'invito. Diciamo subito che il

mercato dell'auto, nell'ultimo decennio, ha sperimentato processi complicati di ristrutturazione dei modelli di produzione. Sono state realizzate su scala mondiale alleanze strategiche che, in alcuni casi, si sono spinte fino a modificare i controlli societari.

In conseguenza di tutto ciò, il numero dei costruttori indipendenti è fortemente diminuito. Lo scopo di tali alleanze strategiche, spesso foriere di cambiamenti nei controlli societari, era molteplice. Gli obiettivi andavano da una migliore ripartizione del rischio d'impresa alla realizzazione di economie di scala ma, soprattutto, all'accesso di tecnologie — in sostanza di nuovi modelli — e nuovi mercati.

Ciò si è verificato non solo nel campo dell'auto, ma anche in quello della chimica e dei computer. La FIAT, durante il decennio '90, ha condotto una strategia volta a conservare la propria posizione di produttore indipendente. Tale strategia, essendo il mercato nazionale di sostituzione, si è soprattutto rivolta a politiche di penetrazione in paesi caratterizzati dalla duplice condizione di rappresentare mercati di sviluppo potenziale nei mezzi di trasporto ma di non possedere ancora insediamenti produttivi adeguati a tale espansione (si trattava della Cina, del Brasile, dell'Argentina, della Turchia, dell'India, della Russia e della Polonia). Era insomma una strategia ispirata più all'obiettivo della penetrazione all'interno di mercati in sviluppo che alle alleanze strategiche volte verso nuove tecnologie e prodotti.

Tale strategia — che è facile giudicare *ex post*, ma che aveva una sua logica coerente — si è tuttavia scontrata con due ostacoli. Innanzitutto, molte di quelle imprese che avevano invece dato luogo ad alleanze strategiche sono, a loro volta e con non minore tempestività, entrate in quei paesi. In secondo luogo, tale strategia si è scontrata con la crisi finanziaria — a tutti nota — di alcuni di questi paesi. Il gruppo FIAT faceva acquisizioni strategiche nel decennio ma non nell'auto: l'Iveco, la FIAT Geotec e via dicendo hanno invece proceduto a tali acquisizioni strategiche.

La FIAT auto ha tentato di farlo ma incontrando difficoltà considerate non sormontabili nell'acquisizione della Volvo oppure della Chrysler.

Nel periodo 1991-2000, il fatturato dell'aggregato italiano della costruzione di mezzi di trasporto cresceva — nel decennio — del 58 per cento, percentuale non trascurabile considerato che fin dall'inizio del decennio sono state abbandonate politiche di integrazione verticale e preferite politiche di assemblaggio della componentistica.

Ciò va ricordato; è vero, infatti, che gli occupati sono diminuiti nel decennio scorso del 50 per cento, passando da 236 mila unità nel 1991 a 137 mila nel 2000, ma per una adeguata valutazione dell'andamento dell'occupazione, bisognerebbe anche tener conto dell'occupazione nella componentistica, dove operano circa 1200 imprese. Dal punto di vista del fatturato e dell'occupazione non si possono esprimere giudizi superficiali, ma bisogna approfondire le questioni. Sta di fatto che la redditività delle vendite nel decennio passato era nel 1991 dell'1,7 per cento (già di per sé non molto elevata), per poi calare (mai è stata superiore al 2 per cento), e recentemente è diventata negativa.

Per quanto riguarda la situazione patrimoniale e finanziaria di quel decennio, il capitale di rischio ha rappresentato fra un quarto ed un terzo dell'attivo, che si può considerare in linea con l'insieme delle società, mentre i debiti finanziari in rapporto al capitale netto sono stati un valore pari all'unità, anch'esso abbastanza normale; tuttavia, ciò va confrontato con il dato rappresentato dall'aggregato delle principali multinazionali del settore: BMW, Daimler, Ford, GM, Honda, Isuzu, Nissan, Peugeot, Renault, Rolls Royce, Toyota, Volkswagen, Volvo. Tale aggregato, che rappresenta le principali multinazionali del mondo, ha visto crescere le vendite del 100 per cento (e non del 58 per cento), ed ha presentato, inoltre, una redditività media delle vendite del 3 per cento (che non è alta, ma è comunque tre volte di più). Dal punto di vista del capitale di rischio, quindi, non ci sono grosse diffe-

renze; il problema è la minore redditività dell'aggregato italiano auto ed il minore sviluppo del fatturato.

A metà degli anni '90 è intervenuto il provvedimento, noto come rottamazione, che aveva tre limiti: era a favore di tutte le case, prometteva, ed infatti ha conseguito, un rimbalzo negativo dopo la sua conclusione, e non ha inciso in modo specifico sul problema della competitività.

Che cosa succede all'inizio del nuovo decennio in corso? La FIAT continua ad internazionalizzarsi con una politica di penetrazione nei mercati, di cui dicevo prima. Nel 1990 il fatturato italiano in percentuale del totale era pari al 56 per cento, mentre ora è pari ad un terzo del totale: è diminuita la percentuale del fatturato italiano sul totale. La quota FIAT auto in Europa è, però, scesa al 10 per cento alla fine del 2000 rispetto alla quota del 13,8 per cento nel 1990, ed un analogo declino si ha come quota sul mondo. La percentuale dell'auto sul totale del gruppo era dell'80 per cento nel 1991, è salita al 89 per cento nel 2001; quindi, il gruppo ha voluto consolidare l'auto nella sua strategia.

Nel nuovo decennio la redditività delle vendite è scesa allo 0,2 per cento nel 2000, ora è negativa, ed i debiti finanziari sono quattro volte i mezzi propri, rispetto ad una volta nelle principali multinazionali. Tale andamento è peggiorato (debiti finanziari sui mezzi propri) anche perché si è attuata, nel tentativo di sostenere la domanda, una politica di prestiti alla clientela a tasso zero, che andava evidentemente fronteggiata con proprio indebitamento.

La FIAT recentemente ha attuato una politica di diversificazione ben vista dal Governo: mi riferisco al caso EDF. Tale politica ha comportato un aumento dell'indebitamento, e per correggerlo il gruppo ha seguito alcune linee nella giusta direzione: ha ceduto quote in Italoenergia, ha stipulato un accordo con un *pool* di banche per la ricapitalizzazione e per ridurre il debito oneroso a breve, ed ha effettuato la cessione di alcuni cespiti.

L'accordo del 2000 con la General Motors suona come un tentativo di restare indipendenti, prevedendo un'opzione *put* per la FIAT, ma non un'opzione *call* per la General Motors: è un segnale di non voler cedere l'auto. Condividiamo tale auspicio, ma è un auspicio.

Un Governo liberale, quale tipo di politica industriale può realizzare? Una politica industriale di tipo strutturale, cioè durevole; una politica volta alla sicurezza dei prodotti a tutela dei consumatori; una politica favorevole a conciliare ambiente e sviluppo; una politica che possa avere riflessi positivi sulla domanda, purché ciò sia un ponte utile per realizzare obiettivi di equilibrio nel medio e lungo periodo. Sostanzialmente, una politica liberista è basata sui fattori produttivi, e mirata alla competitività. Se si riflette sul recente provvedimento del Governo, osserverete che è conforme a tali obiettivi.

Dal canto suo, l'azienda ha presentato un piano, che prevede tra l'altro il sostegno al rinnovo della gamma, con l'uscita di 20 modelli tra il 2002 e il 2005, realizzato con un forte impegno in investimenti per circa 2,4 miliardi di euro annui. Purtroppo, esiste un problema occupazionale. Il gruppo, anziché effettuare un ridimensionamento automatico degli organici, ha ridotto il volume di attività produttive previsto per l'anno in corso; ha effettuato un'analisi sulla popolazione di FIAT auto, ed ha verificato che un numero di lavoratori pari a 1.831 operai e 611 impiegati avrebbero potuto raggiungere il diritto alla pensione nell'ambito del periodo di mobilità ordinaria previsto dall'attuale normativa.

Quindi, ha attivato il 16 maggio le procedure di mobilità per 2.442 lavoratori di FIAT Auto, riservandosi di intervenire con la cassa integrazione guadagni per affrontare le restanti situazioni di squilibrio del mercato tra produzione e domanda; il Gruppo ha attivato anche procedure di mobilità per 445 lavoratori di FIAT Gescro e di FIAT Sepin, società di servizio che gestiscono per conto di FIAT Auto attività amministrative, e che si trovano quindi nella stessa necessità. Inoltre,

nel corso del mese di giugno la società Powertrain, che opera nel campo delle produzioni di componenti meccanici per FIAT Auto (motori e cambi), ha attivato le procedure di mobilità per 550 lavoratori, da individuare tra coloro che potranno raggiungere la pensione nel corso del periodo di mobilità ordinaria.

Con la fine del mese di giugno, si è esaurita la prima fase sindacale di 45 giorni di procedure di mobilità per FIAT Auto, FIAT Gescro e FIAT Sepin, ma non è stato raggiunto alcun accordo; dal 1° luglio, quindi, il Ministero del lavoro è formalmente competente per il completamento della fase legale della procedura.

Il provvedimento varato dal Consiglio dei ministri cui mi riferivo prima, sul quale non mi trattengo perché credo sia...

PRESIDENTE. Non ne siamo a conoscenza.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Non ne siete a conoscenza?

RENATO CAMBURSANO. Abbiamo solo notizie giornalistiche!

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Per quanto riguarda tale provvedimento, allora, si tratta in pratica di incentivi fiscali per la sostituzione di auto non catalitiche con auto ecologicamente compatibili fino ad un limite di cilindrata di 85 cavalli (perché il problema della domanda di sostituzione si pone soprattutto per le cilindrature minori), consistenti nella sospensione del pagamento del bollo auto e della tassa di trascrizione nel caso di passaggio di proprietà.

Noi ci aspettiamo che tale importante provvedimento aiuti la domanda, ma ci attendiamo soprattutto importanti effetti di tipo ecologico, perché ricordo che il paese, ratificando il Trattato di Kyoto, si è impegnato a ridurre gli effetti ambientali. Noi vi attribuiamo molta importanza, perché proprio da questo settore provengono effetti cospicui. Tuttavia, non è stato

l'unico intervento: infatti, è stato già posto in essere un accordo di programma con il Ministero dell'ambiente per il sostegno del trasporto pubblico alimentato a gas metano e, su iniziativa del mio ministero, è in corso di stipula un altro accordo di programma per il sostegno da destinare ad incentivi per l'acquisto di autovetture direttamente strutturate a gas metano o GPL. Speriamo, inoltre, che nella prossima settimana sia licenziato il collegato alla finanziaria, il quale prevede, in uno specifico articolo, un ulteriore rifinanziamento dell'incentivo all'acquisto di vetture a gas metano o GPL (si tratta del provvedimento noto come decreto Bersani e che, come sapete, ha previsto incentivazioni a tal riguardo). Il mio ministero, inoltre, sta studiando iniziative per evitare che la situazione di difficoltà finanziaria possa determinare un ridimensionamento rilevante delle attività di ricerca. A tal fine, abbiamo deciso di sostenere programmi innovativi, con una riserva di fondi *ad hoc* a valere sulla legge n. 46 del 1982 per l'innovazione tecnologica: a mio avviso, infatti, è molto importante che la ricerca in questo campo vada avanti. Il citato provvedimento del 5 luglio scorso, infine, ha previsto le incentivazioni di carattere fiscale sia per l'acquisto di auto nuove, sia per le transazioni nel mercato dell'usato per il passaggio da auto non catalitiche a vetture ecologicamente compatibili.

Iniziative complementari a queste possono essere sostenute — e sono in corso di studio — dalla mia amministrazione nel processo di internazionalizzazione diretto alla ricerca di sinergie e di nuovi mercati. In pratica, occorre puntare al medio-lungo periodo con politiche volte a rafforzare la ricerca, l'innovazione tecnologica e la promozione commerciale. Altri provvedimenti, efficaci e necessari nel breve periodo per assicurare il superamento di una fase critica di natura ciclica, sono importanti, anche se questi provvedimenti strutturali, volti al medio e al lungo periodo, sono viepiù importanti.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire.

SALVATORE BUGLIO. Signor ministro, prima di entrare nel merito vorrei ricordarle che poc'anzi lei affermato che la rottamazione realizzata dal Governo del centrosinistra ha favorito le imprese estere. Lei, da buon liberale, deve sapere che l'Unione europea non tollera il protezionismo in un solo paese e, quindi, è una cosa buona per un liberale e per il mercato che i provvedimenti non vengano « rinchiusi », generando una sorta di privilegio per chi opera in un determinato paese.

Volevo sottolineare questo aspetto perché la sua mi sembrava un'affermazione abbastanza sbagliata: in fondo, il suo provvedimento produce sostanzialmente la stessa cosa.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Mi scusi, onorevole Buglio, vorrei solo dirle che il mio non era un giudizio negativo, ma solo una constatazione.

SALVATORE BUGLIO. Lei ha detto che ha prodotto tre cose negative...

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Ho detto che ha avuto tre limiti, ma si trattava solo di una constatazione.

SALVATORE BUGLIO. Il provvedimento attuale è più o meno la stessa cosa !

Signor ministro, in primo luogo vorrei trattare una questione di metodo. Penso che la Commissione attività produttive abbia condotto un'indagine conoscitiva seria ed approfondita, il cui scopo era ed è tuttora quello di ottenere strumenti e conoscenze per giungere ad approvare provvedimenti utili ed appropriati. Aver varato già un decreto-legge in materia, con relative proposte, non premia il lavoro della stessa Commissione, anche perché credo che il risultato delle audizioni svolte poteva essere utile anche per il Governo, e ciò denota una sottovalutazione del lavoro dei parlamentari di tutti i gruppi. Volevo sottolineare questo aspetto perché abbiamo lavorato per quasi un mese, e

ritenevo opportuno che questo decreto potesse essere la conseguenza di una maggiore conoscenza dei problemi del settore.

Vorrei entrare adesso nel merito del provvedimento. Dopo i gravissimi danni prodotti dagli annunci quotidiani, nessuno in quest'ultimo mese e mezzo ha più comprato un'auto mentre sono state dette moltissime parole in libera uscita: ora avete approvato un provvedimento assolutamente deludente. Procediamo con ordine: il decreto-legge esclude gli acquisti senza cessione dell'auto usata non catalizzata ed a fronte di un ipotetico guadagno di massimo 865 euro (quasi un milione e 600 mila di vecchie lire) in tre anni l'acquirente deve, di fatto, regalare la propria auto. Mi creda, signor ministro: lo faranno in pochissimi, perché non c'è la convenienza! Infatti, il centro studio Promotor prevede un massimo di 100 mila auto in più vendute nel 2002: si tratta di un fallimento, poiché sappiamo che le auto non catalizzate in Italia sono tra i 9 ed i 10 milioni. Il costo del provvedimento viene stimato in 200 milioni di euro, quasi 400 miliardi di vecchie lire — facendo una battuta con qualche amico, ho detto che era il valore del cartellino di Ronaldo! —, a fronte del quale è previsto un maggiore introito dell'IVA sulle 100 mila auto vendute in più pari a 250 milioni di euro. Il decreto-legge, quindi, non solo è a costo zero, ma anzi, nel 2002 dovrebbe dare all'erario un avanzo di 50 milioni di euro. Le domando, allora, chi ci guadagna: le industrie automobilistiche, lo Stato o chi compra l'auto?

Altra questione: oggetto dei benefici saranno le transazioni effettuate a partire dal giorno stesso della pubblicazione del decreto-legge? È una domanda che hanno posto moltissimi giornali, perché sostanzialmente non si capisce se i benefici partiranno dal giorno stesso in cui il decreto-legge sarà pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* oppure 60 giorni prima.

Questo è un fatto importante perché incide molto su chi ultimamente ha acquistato un'auto.

Il Governo non ha pensato di adottare un provvedimento che mettesse un limite

alla voracità delle compagnie di assicurazione? Lei sa che gli attuali livelli dei premi di assicurazione rendono difficile l'acquisto di auto da parte dei giovani e anticipano l'uscita degli anziani a reddito basso: di questo non c'è assolutamente niente nel decreto, almeno per quanto abbiamo potuto leggere.

Infine, evidenzio che prima della campagna elettorale per le amministrative il ministro Maroni ha affrontato il problema delle lavoratrici e dei lavoratori dell'indotto spiegando che nel decreto, oltre agli ecoincentivi, si sarebbe affrontato il drammatico problema degli ammortizzatori sociali per i lavoratori dell'indotto.

Le assicuro che migliaia di lavoratori, a parte queste piccole imprese, sono in attesa di misure ma nel decreto non vi è niente che li riguardi. Avete affrontato questa delicata questione o dobbiamo pensare che è stata una battuta elettorale fatta sulla pelle di tantissimi lavoratori?

GIORGIO BENVENUTO. Premetto che non conosco il provvedimento adottato recentemente dal Governo; non sono in grado di entrare nel merito specificatamente e, quindi, potrei anche dire delle inesattezze.

Sottolineo che per evitare le esperienze del passato, ricche di luci ed ombre, è fondamentale adottare provvedimenti che abbiano un significato strutturale. Siccome vogliamo dei provvedimenti legati anche ad una politica industriale, che si sposi sia con la qualità del prodotto, sia con la salvaguardia dell'ambiente, ritengo che potrebbe essere adottato un provvedimento più coraggioso. Si tenga conto che vi è una perdita sul mercato di 400 mila auto prodotte e che il provvedimento permette di « rimetterne in moto » centomila; che si tratta di un provvedimento che si autofinanzia, perché quando si parla di 400 mila auto in meno, significa 2 mila 400 miliardi in meno circa di incassi. Ebbene, un provvedimento di carattere strutturale potrebbe avere un significato più ampio.

Come ricordava poc'anzi anche l'onorevole Buglio, abbiamo un immenso parco di macchine non catalitiche ed un'azione

più forte, più strutturale, più coraggiosa potrebbe rappresentare l'occasione per risolvere anche il problema dell'imposta provinciale di trascrizione che non solo costituisce una palla al piede, ma finisce anche per rappresentare un elemento di rigidità assoluta nei confronti di quella flessibilità necessaria anche nel mercato dell'usato.

Nel dare atto al ministro della battaglia che sta compiendo sulla RC auto sottolineo che al riguardo sono necessarie iniziative. Sono rimasto colpito da un dato emerso durante lo svolgimento di un *question time*: in pratica, nel settore RC auto abbiamo 2 mila diversi profili tariffari. Quindi, chi acquista una automobile è pesantemente penalizzato. Al riguardo ci troviamo di fronte a varie indicazioni; ho avuto, ad esempio una risposta precisa che ha dato il ministero sul problema dell'entità delle tariffe, e do atto al ministro per essere intervenuto in sede ANIA.

Il mercato è il mercato, ma questa situazione è letteralmente scandalosa. Dobbiamo individuare un meccanismo capace di fronteggiare una situazione che è controproducente non solo per i consumatori e per l'industria dell'automobile, ma anche per il settore assicurativo dell'auto. Ciò in quanto questo atteggiamento sulla RC auto impedisce che nel nostro paese vi sia un mercato assicurativo trasparente. Segnalo l'esistenza di questa taxa impropria del 12,5 per cento sulla RC auto che finisce per rappresentare un elemento di distorsione. È importante in questo campo attuare una politica più coraggiosa.

Sono rimasto molto deluso dall'intervento del presidente della Confindustria, il quale alla domanda quale fosse la politica industriale che intendeva seguire ha ripetuto la giaculatoria che si ascolta da ormai vent'anni, ossia che le infrastrutture sono indispensabili, eccetera. Il ministro invece afferma delle cose che non sono state per niente evocate dalla Confindustria, nel senso che ha fatto un po' di propaganda sull'accordo sottoscritto, com'era ovvio che avvenisse. Rilevo, però, nelle posizioni del ministro un'attenzione al problema del-

l'innovazione e della ricerca. Vorrei al riguardo qualche elemento aggiuntivo perché lo considero un aspetto fondamentale e strategico che non ho rilevato nell'esposizione dei rappresentanti della Confindustria: di tutto si è parlato meno che della politica industriale.

Mi rendo conto che il ruolo del Governo non è facile ma in relazione al settore dell'auto esiste un'altra questione delicata. In Europa siamo tutti fratelli ma, ahimè, siamo anche tutti concorrenti e rileviamo come negli altri paesi, soprattutto in Francia in Germania, vengano seguite politiche industriali attente: penso a quanto sta avvenendo adesso in Germania per salvaguardare questo settore. Tenendo conto che ci troviamo in una economia di mercato, si dovrebbe comunque esercitare un'attenzione particolare verso un settore fondamentale. Il settore dell'auto non va destinato al terzo mondo, è un settore che contiene in sé delle grandi potenzialità e dei grandi aspetti di eccellenza nel campo dell'innovazione e della ricerca.

Pongo infine un problema. Premetto che il Governo ha un suo prestigio ed una sua autorevolezza in Europa e nel mondo, così come li hanno gli altri partner internazionali, ma cosa fa il Governo riguardo a questo accordo tra General Motors e Fiat (che tutti ritengono irreversibile) che scade tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004? Attenderà forse che vengano prese le decisioni? Non è in grado di affrontare questo tema nelle sedi proprie, con interventi politici e con una politica industriale di presenza, di ruolo affinché l'accordo non sia di assorbimento ma di integrazione? Come si può garantire che, anche qualora cambiasse la proprietà, Torino e l'Italia mantengano determinate produzioni? Si può immaginare una linea quale quella seguita in altri paesi o ci dobbiamo affidare semplicemente alle regole di mercato? Mi interessa sapere se questo sia il ruolo che il Governo intende o meno svolgere.

ALBERTO NIGRA. Mi ricollego alla parte conclusiva dell'intervento dell'onore-

vole Benvenuto. Mi pare abbastanza chiaro che siamo di fronte ad una crisi del settore dell'auto nel nostro paese che presenta caratteristiche non solo congiunturali ma, per una serie di errori sommatasi nel tempo — ovviamente anche per quanto riguarda il gruppo FIAT — queste caratteristiche oggi rischiano di diventare strutturali.

Ovviamente non è in discussione solo l'assetto proprietario del gruppo ma anche i temi che più interessano a queste Commissioni e cioè la possibilità di mantenere un settore industriale dell'auto nel nostro paese. Ciò in quanto sappiamo che i riflessi di questa situazione non sarebbero pesanti solo per la FIAT, ma anche per il sistema dell'indotto che presenta caratteristiche assolutamente rilevanti nella definizione del settore auto.

Il punto sostanziale è che l'accordo con la General Motors, per quanto abbiamo potuto comprendere, può reggere bene, e poteva forse reggere (spero si possa dire ancora: può reggere bene), nel caso in cui FIAT mantenga una propria autonomia. Qualora invece, anche sulla base degli accordi previsti, la FIAT perda la propria autonomia — nel senso che viene sostanzialmente acquisita dalla General Motor — è evidente che l'accordo rischia di essere molto debole per la nostra industria nazionale. A quel punto FIAT non scomparirebbe come marchio, né tantomeno come attività produttiva, ma sarebbe inserita all'interno di General Motors e di strategie che possono, ovviamente, essere solo parzialmente compatibili con le esigenze della nostra economia nazionale e dell'occupazione.

Una politica industriale — come hanno detto anche i colleghi che mi hanno preceduto — è fatta di molti aspetti. Non crede, signor ministro, che sia questo il momento di convocare un tavolo di trattativa serio tra il Governo, le parti sociali, la FIAT, le imprese dell'indotto, il sistema finanziario del paese per cercare di capire, anche nell'ambito della normativa europea e di eventuali politiche liberali, come salvaguardare l'identità nazionale dell'industria automobilistica? Altrimenti — come

abbiamo già detto — il rischio è che questo settore si impoverisca rapidamente riducendosi ad un settore di assemblatori di prodotti pensati, studiati e ricercati altrove.

Poiché le misure richieste sono di grande portata, ma si richiede anche coinvolgimento ed impegno da parte dei soggetti citati all'interno di un disegno complessivo, diretto al mantenimento dell'industria nazionale in questo settore, occorre un « luogo » dove la trattativa possa realizzarsi ed è evidente che soltanto il Governo possa essere il soggetto preposto a ciò.

ENRICO BUEMI. Signor ministro, senza spirito di polemica vorrei far rilevare quanto meno una indelicatezza, se non una scarsa sensibilità istituzionale, dovuta all'assunzione di provvedimenti senza attendere la conclusione del lavoro delle Commissioni, che avrebbe potuto fornire un valido contributo per fare in modo che le scelte fossero di carattere più strategico e più consistenti.

Detto ciò, vorrei entrare nel merito di un ragionamento sulla politica industriale nazionale, che tenga conto di quanto sta avvenendo in questi anni e di quanto è emerso nell'indagine conoscitiva. L'interrogativo è se l'industria dell'automobile rappresenterà ancora, per il nostro paese, quel settore trainante che ha fornito prosperità e sviluppo. Mi pare che né l'ormai unica industria nazionale del settore né i ragionamenti da lei svolti oggi durante l'audizione facciano chiarezza su ciò; si è parlato genericamente di innovazione tecnologica e ricerca.

Considerato che, nel grande paese liberista, con il grande presidente liberista, Reagan, nel momento in cui si volle dare un forte impulso all'economia si inventò il progetto scudo stellare — non si preoccupi, non intendo riproporlo in Italia —, vorrei richiamarmi a questa simbologia, per capire se il nostro « scudo stellare » sia rappresentato dall'automobile e dal settore del trasporto collegato oppure se il Governo abbia altre idee per ridefinire una nuova politica industriale, in modo da

ricollocarla rispetto ai mercati internazionali. Nel suo intervento, signor ministro, manca questa indicazione.

SERGIO GAMBINI. Poco fa, signor ministro, si è svolta l'audizione del presidente della Confindustria che, a conclusione, ha formulato un giudizio piuttosto severo sulla politica industriale nazionale sia degli anni novanta sia attuale. Ha parlato di un eccesso di interventismo, per quanto riguarda il passato, e di vuoto pneumatico, per quanto riguarda il presente. Questo giudizio (su cui si può essere più o meno d'accordo) mi è venuto in mente ascoltando le sue parole sulla prospettiva del settore automobilistico nel nostro paese, che — credo — rappresenta la preoccupazione di tutti. Possiamo dividerci su molte questioni, ma dovremmo avere, maggioranza ed opposizione insieme, diversi attori della politica ma anche dell'economia, interesse a che il settore automobilistico rimanga — come ha detto il presidente D'Amato — un grande *asset* del nostro sistema produttivo. Ciò per diversi motivi, tra cui l'importanza fiscale che il settore riveste ed anche perché — come ricorda il presidente Tabacci — negli anni passati vi abbiamo investito molto ed altrettanto pensiamo di fare ora, almeno per quanto riguarda i provvedimenti annunciati, che, peraltro, considero largamente deludenti.

Mi chiedo quale sia la direzione di questo *asset* nel corso dei prossimi anni. Lei, signor ministro, ha formulato un giudizio positivo: ha detto che la politica di diversificazione attuata attraverso l'operazione Italenergia da parte della FIAT è stata ben vista dal Governo. La domanda che ho sentito porre più volte nel corso delle audizioni è se questo impegno finanziario non abbia rappresentato, piuttosto, un impoverimento di risorse e di mezzi per il rilancio ed il sostegno del settore automobilistico nazionale, portandoci dinanzi al bivio se dismettere COMAU, Texid, OM ed IVECO (che sono portato a considerare come facenti parte del *core business* del sistema automobilistico nazionale) o se si tratti di lasciare altro per concentrare le risorse in questa direzione.

Politica industriale significa anche ciò: indirizzare e svolgere un'azione di *moral suasion* per spingere in una certa direzione. Vorrei sapere, allora, quale traiettoria industriale il Governo prevede per il piano industriale presentato dalla FIAT, perché vi sono molti interrogativi aperti e si tratta di capire verso quale direzione ci stiamo incamminando.

Lei, signor ministro, ha riepilogato alcuni provvedimenti varati, o che stanno per essere tali, assegnando una certa importanza agli incentivi ecologici.

Dalle audizioni abbiamo appreso che, in questo momento, il vantaggio competitivo dell'industria automobilistica italiana rispetto a quella degli altri paesi è, sostanzialmente, sul motore a gas, come ci hanno riferito i rappresentanti di FIAT. Abbiamo capito che sussistono degli incentivi che vanno in questa direzione, ma il fattore limitante della diffusione del motore a gas metano è rappresentato dalla rete distributiva. Mi chiedo e le chiedo se il Governo non abbia previsto e non preveda interventi per poter diffondere ed estendere la rete distributiva del gas metano nel nostro paese per le finalità di autotrazione.

Per quanto riguarda la seconda questione, nel nostro paese sussistono molti vincoli, burocratici ed oneri, che gravano sul mercato automobilistico. Alcuni sono già stati citati, come quello relativo alle assicurazioni, ma vorrei sottolineare quello relativo al PRA che è una vera e propria tassa che viene imposta — mi verrebbe da dire per soddisfare gli appetiti di una corporazione — e che grava sul mercato automobilistico italiano. Non pensa che un atteggiamento liberista dovrebbe affrontare in maniera diretta questo peso, che è piuttosto consistente e che rappresenta, insieme all'imposta provinciale sui trasferimenti, una peculiarità del tutto italiana? Nel corso delle audizioni ci siamo sentiti dire che la cancellazione dell'imposta provinciale sui trasferimenti potrebbe rappresentare un importante elemento di stabilizzazione del mercato automobilistico del nostro paese e, quindi, PRA e IPT non solo per la contingenza ma

come elemento strutturale di adeguamento, di liberalizzazione e di armonizzazione del mercato italiano rispetto a quelli degli altri paesi.

Nella discussione che abbiamo avuto con i rappresentanti della piccola impresa sul tema da noi sollevato dell'estensione degli ammortizzatori sociali alla stessa — che non mi pare essere stata ricompresa dai provvedimenti che sono stati annunciati —, quest'ultima ci ha risposto che, certamente, tale questione sussiste ma il problema è come le piccole imprese del settore automobilistico riusciranno ad attraversare questo deserto senza avere una mortalità molto elevata ed hanno indicato alcune proposte per sostenere la piccola e media impresa del settore in questione. Abbiamo pensato — e, quindi, chiederei di valutare tutto ciò — ad un provvedimento anche limitato nel tempo e a queste imprese che restituisca loro una liquidità (in qualche modo, si tratterebbe soltanto di spostare il prelievo fiscale) per quanto riguarda la compensazione sull'IVA. Come lei sa, signor ministro, sussiste un tetto di un miliardo per questa compensazione e mi chiedo se non pensare una misura temporaneamente definita per queste imprese per consentire loro di avere un'agevolazione che, ripeto, non significa non pagare le tasse.

GIORGIO BENVENUTO. Lo prevede lo Statuto del contribuente.

SERGIO GAMBINI. Sì, tra l'altro. Credo che sarebbe molto importante per le piccole imprese del settore automobilistico poter affrontare questa crisi contando su quest'opportunità.

GIANNI VERNETTI. Ovviamente, attendiamo di leggere il provvedimento del Governo per dare un giudizio più puntuale, anche se dalle notizie giornalistiche e dalle puntualizzazioni del ministro ci attendevamo qualcosa di più significativo per svecchiare quell'ampio parco auto di oltre 9 milioni di veicoli non catalizzati ancora circolanti. Quindi, da una primissima valutazione, temiamo che i provve-

dimenti in esame non produrranno effetti significativi sia sul fronte del rinnovo sia su quello di un incentivo e di un aiuto reale ad un mercato dell'auto in oggettiva crisi.

Vorremmo dal Governo un'opinione più puntuale e il suo parere sull'esigenza, emersa in queste settimane di audizioni, del permanere nel nostro paese di un'industria automobilistica autonoma. Anche gli scenari di estremo interesse forniti da alcuni esperti ascoltati in questa sede, in particolare Berger, ma non soltanto lui, mi pare che disegnino prospettive diverse sul ruolo di FIAT come industria e impresa autonoma nazionale e il suo impatto sulle proprie prospettive di sviluppo, cioè FIAT muta radicalmente, dato che è parte e componente del sistema GM ma con una sua autonomia nazionale, oppure il contrario? Qual è l'opinione del Governo da questo punto di vista?

Quali sono le valutazioni del Governo sugli impatti occupazionali degli attuali interventi annunciati dal gruppo FIAT? È ovvio che sussiste una notevole preoccupazione sul sistema dell'indotto ed anch'io mi associo alla domanda di alcuni colleghi per capire cosa si faccia e che fine abbiano fatto gli annunciati provvedimenti degli ammortizzatori sociali, in particolare sul settore dell'indotto. Ancora, quali sono le politiche, anche di medio periodo, che il Governo intende attuare per rafforzare la ricerca e l'innovazione? Penso al caso — che, ovviamente, è rimandato sul medio periodo — delle *fuel cell*, dell'idrogeno che, ovviamente, non è la soluzione di oggi ma abbiamo paesi europei che investono pesantemente, con una convergenza pubblica e privata, nell'innovazione e nelle nuove tecnologie motoristiche: ovviamente, questa è una prospettiva di medio periodo però di grande interesse.

In conclusione, anche se ha poco a che fare con la vicenda della crisi del mercato dell'auto ma, in parte, è sicuramente connessa ai problemi del gruppo FIAT, le chiedo se il Governo non intenda mutare opinione sul peso di EDF.

RENATO CAMBURSANO. Parto anch'io dal giudizio positivo, come già ricordava Gambini, dato dal Governo e dal ministro sulla diversificazione FIAT con l'acquisizione di partecipazione e di controllo in Italenergia nella misura del 38 per cento e, quindi, collegata all'operazione EDF. Se sbaglio mi correggerà, ma la lettura che ho dato a suo tempo è che il Governo non solo abbia dato un giudizio positivo su quell'operazione ma che, in qualche modo, l'abbia ampiamente sostenuta ed apertamente aiutata. Ma fin qui non ci sarebbe nulla di male, se ciò non fosse avvenuto nel momento già critico del settore auto di FIAT, settore definito dallo stesso ministro nella sua relazione introduttiva trainante per l'intera industria italiana. Ovviamente, si tratta di una valutazione che condividiamo, salvo poi constatare che il medesimo settore auto pare lasciato andare al suo destino e mi domando quale sarà questo destino.

Per il momento, con questo provvedimento sono state introdotte alcune misure — che mi auguro non siano soltanto dei palliativi — che serviranno a fare un po' di cassa, cosa comunque benvenuta data la delicata situazione finanziaria. Mi chiedo quale sarà il destino della nostra industria automobilistica. Alla luce degli importanti cambiamenti avvenuti nel *management* della FIAT dopo le dimissioni, più o meno spontanee, di Cantarella, poi sostituito da Galateri, mi chiedo se questo ricambio non debba essere letto come una presa d'atto anticipata del passaggio di proprietà alla GM come via d'uscita obbligata. Il ministro Marzano ha fatto bene a ricordare come esista soltanto una *put* per FIAT e non ci sia una *call*, tale assenza potrebbe anche non obbligare GM ad acquistare la FIAT qualora la situazione nel 2004 divenisse ancora più negativa. È mia opinione che, in ogni caso, GM o qualsiasi altra multinazionale del settore automobilistico che abbia una disponibilità finanziaria anche ridotta, vista la capitalizzazione odierna della FIAT, potrebbero acquisire il controllo anche indipendentemente da una eventuale strategia finanziaria, solo per eliminare un concor-

rente dal mercato. Rifacendomi allo studio di Roland Berger mi chiedo cosa comporterebbe per FIAT l'eventuale acquisizione da parte di GM, alla luce anche dell'acquisizione di Daewoo già effettuata da GM, che, insieme al marchio Opel, concorre direttamente con la FIAT in segmenti auto cruciali. Ministro, non ritiene allora necessario avviare, come ha già proposto il mio amico Alberto Nigra, un ampio confronto con le maggiori società che operano nell'indotto del settore auto, per rafforzare la presenza italiana (in tale termine ricomprendo anche le banche ed il sistema finanziario nella sua accezione più ampia), nel momento in cui GM dovesse procedere all'acquisizione del rimanente 80 per cento di FIAT Auto? Perché non stabilire anche un contatto con GM per capire cosa potrebbe accadere al settore auto italiano qualora si verificasse un eventuale passaggio di proprietà?

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al ministro, vorrei aggiungere alcune osservazioni a quelle dei colleghi, anche perché, avviandoci alla conclusione, bisogna dar conto di ciò che è oggettivamente emerso dall'indagine. I dati illustrati dal ministro suffragano la sensazione che il mercato dell'auto sia bloccato a livello mondiale, che di fatto nell'ultimo decennio si sia determinato un sostanziale raddoppio della sovracapacità produttiva e che soltanto i mercati emergenti potranno aprire nuovi spazi di crescita. Nel frattempo i produttori indipendenti si sono ridotti per ovvie ragioni di economie di scala, di politica dei marchi e di altro ancora, al punto che nel 1990 erano 27, oggi sono 14 e, sembra non improbabile, che nel 2010 si riducano a 7, di cui 3 europei, 2 giapponesi e 2 americani. In Italia, la crisi della FIAT appare difficilmente reversibile, perché la sua quota di mercato è in costante diminuzione. Valuto con estrema prudenza i provvedimenti che sono stati assunti, perché se anche determineranno un incremento potenziale, rispetto al decremento annunciato, di 100 mila vetture, nella migliore delle ipotesi di queste vetture solo 30 mila saranno FIAT.

Un conto è tonificare il mercato ed un conto è assumere delle azioni che tendano a mutare la qualità del parco degli autoveicoli per combattere l'inquinamento delle grandi città, ma non è pensabile che da tutto ciò derivi la soluzione della crisi del produttore nazionale che, attraverso questi provvedimenti, dovrebbe rimanere indipendente. Così non è, e non si può neanche dire che così potrebbe essere, perché significherebbe prendersi in giro. La crisi della FIAT si è sviluppata progressivamente ed in maniera relevantissima in quest'ultimo decennio, malgrado gli interventi pubblici ed i camuffamenti statistici verificatisi a seguito della rottamazione, che indicavano le vendite della FIAT in termini assoluti e non di quote di mercato, per cui sembrava indifferente vendere una seicento piuttosto che un'auto di grossa cilindrata. Noi dovremmo rappresentare il paese, non possiamo pertanto dimenticare che interventi a favore della FIAT sono già avvenuti e che la prudenza in questo frangente è importante. D'altro canto debbo sottolineare che nel suo intervento l'ingegner Boschetti, per la verità molto appassionato e preciso, ha detto che occorre una profonda ristrutturazione che non può essere compiuta dal Governo, ma solamente dallo stesso gruppo FIAT, anche se non è si certi di avere il tempo necessario a disposizione. Io credo che questa crisi appariva evidente già lo scorso anno, era annunciata questa estate, è esplosa a Natale, si è resa drammatica in questi ultimi mesi. Ho visto come assolutamente sbagliata la diversificazione del gruppo, che si voleva invece presentare come un fatto positivo. Non sono contento che i fatti abbiano dato ragione alla mia previsione dell'estate scorsa, ma le cose erano chiare già allora: non vi erano le risorse finanziarie per sostenere due *business* di questa portata, non si poteva pensare contemporaneamente di rimanere nell'auto ed entrare nell'energia. Tra l'altro non si è trattato neanche di un'operazione brillante, perché la FIAT non è veramente entrata nel mercato dell'energia visto che si è trattato soltanto di un *portage* per fare entrare i francesi. Siccome è da escludere

che il Governo abbia concepito o avallato questa operazione, non so se il ministro Marzano sappia qualcosa che io ignoro, ciò che risulta oggi è che essa sia opera di alcune banche. Per tale motivo giovedì prossimo saranno ascoltate le banche interessate, perché quantomeno c'è stata una certa confusione tra il ruolo del credito, il ruolo della vigilanza ed il ruolo della politica industriale. Una confusione (o una connessione) tra banca ed industria non può riportarci indietro nel tempo. Ho considerato sbagliata quell'operazione, e continuo a considerarla tale. Ritengo che se non si realizzerà al più presto un profondo piano di ristrutturazione industriale si rischia di lasciare l'auto alla General Motors e l'energia elettrica ai francesi, il che è inaccettabile. Pertanto se il gruppo FIAT deciderà di uscire dall'auto è opportuno che, fatti i debiti conti, si concentri sull'energia definitivamente, perché non può dividere le sue risorse in entrambi i campi. Tanto è vero che la Edison è strangolata, non è in grado di espandersi e questa operazione è stata realizzata con l'appoggio delle banche. Ciò appare, di fatto, un *portage* rispetto ai francesi. Infatti, chi ha garantito tutta questa operazione di finanziamento, almeno per come appare? Sono stati i francesi? In cambio di che cosa? Sanno benissimo che non si potrà non continuare a sterilizzare il 2 per cento. Perché vengono in Italia? Quali garanzie hanno ricevuto? Non possono avere ottenuto garanzie occulte. Sono queste, si deve operare in questo mercato. Tanto più che i francesi avrebbero intenzione di collocare in borsa una parte di EDF. Tuttavia, il collocamento non sposta assolutamente i termini del problema che è dato dalla liberalizzazione del loro mercato. Anche collocando in borsa una loro quota, restano una società controllata dallo Stato che opera in regime monopolista e, come tale, determina nei confronti del mercato italiano una perversa asimmetria essendo, tra l'altro, il fornitore della energia elettrica, che noi paghiamo a ben caro prezzo, prodotta mediante energia nucleare. Con i soldi che si mettono in tasca vengono a

fare *shopping* in Italia. A mio avviso, è bene che su questi temi di politica industriale si faccia estrema chiarezza per evitare che, attraverso un piano inclinato e scivoloso, noi usciamo sia da un settore sia dall'altro.

Queste sommarie considerazioni non intendono certo essere conclusive, perché avremo ancora molto lavoro da compiere già nella giornata di giovedì prossimo, raccogliendo elementi da parte dei protagonisti della politica industriale del paese — così devono essere chiamati — per poter arrivare a qualche conclusione. Comunque, ho valutato positivamente la prudenza con cui il Consiglio dei ministri ha assunto questa decisione. Neppure ritengo che si siano determinati scavalcamenti. Ho sempre valutato che si potesse fare ben poco nella situazione data. Molto deve essere fatto da coloro che oggi controllano l'azionariato: devono dire chiaramente quali siano le loro intenzioni. Dopodiché, il Governo può fornire qualche indicazione e qualche supporto, non c'è dubbio, ma non può scegliere al loro posto perché, quando è accaduto così, in passato, è stato anche rimbeccato. Gli incentivi per la rottamazione sono stati interpretati da Fresco come un evento che ha favorito i concorrenti, anziché la FIAT. Non importa chi fosse allora al Governo. C'è una continuità di chi governa. Se, dopo quanto Marzano ha affermato, il risultato dovesse essere che ci si meraviglia perché di 100 mila auto soltanto 30 mila saranno FIAT sarà necessario chiarirsi prima. Diversamente, rischieremmo di collocarci in quel magma che non ci consente di dire la verità fino in fondo.

Ringrazio sentitamente i colleghi intervenuti per la loro attività di queste settimane. Il nucleo qui presente è quello che ha garantito la presenza dei commissari in tutte le audizioni, non solo in quelle più importanti e significative. Si tratta di un nucleo prevalentemente sabaudo ma con qualificati innesti anche da altre regioni italiane, a cominciare dall'ottimo Gambini e, perché no, dal presidente della Commissione.

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. I vari interventi si sono svolti in direzioni opposte. La mia iniziale osservazione, secondo la quale la politica di incentivi alla rottamazione è andata a favore anche di altre imprese, è stata criticata. Intendevo rilevare come l'obiettivo fosse quello di sostenere la domanda delle imprese italiane. Al tempo stesso, altri interventi lamentano che questo provvedimento del Governo potrà andare a favore di altre imprese. E allora, bisogna occuparsi o meno di questo aspetto? In secondo luogo, alcuni affermano che si è aspettato troppo, altri che avremmo dovuto aspettare la fine del ciclo di audizioni. Non mi oriento facilmente tra questi opposti interventi. È stato anche affermato che l'effetto sarà limitato ma si aggiunge che ci sarà un guadagno per lo Stato: se l'effetto sarà limitato, non ci sarà un guadagno per lo Stato, se sarà quello che si pensa potrebbe essere, allora un guadagno ci sarà. Mi è sembrato difficile mettere insieme in modo coerente alcuni interventi, almeno dal mio punto di vista.

Per quanto riguarda la RC auto, ho fatto quello che potevo proponendo un provvedimento che è stato modificato in occasione del dibattito parlamentare. È ovvio che il Parlamento è sovrano. Un blocco delle tariffe è impossibile per ragioni comunitarie e perché si tratta di un provvedimento che, al momento della cessazione della efficacia, produce una successiva esplosione delle medesime tariffe.

Quanto al problema specifico dell'auto, tutti sappiamo che non si possono concedere aiuti alle imprese perché siamo nella Comunità europea. Ciò che il Governo intende realizzare è adottare provvedimenti che rivestano un interesse generale dal punto di vista ecologico, ad esempio, per il miglioramento dell'ambiente. Questo potrebbe avere ricadute positive, come noi ci auguriamo, sul settore dell'automobile, incluso l'indotto, ma non possiamo aiutare la singola impresa perché questo comporterebbe una sanzione da parte della Comunità europea. È anche vero che il Governo, di fronte a queste situazioni, può intervenire in alcuni modi ma non può

sostituirsi alla società e al *management* nelle decisioni. La maggior parte del cammino lo devono compiere il settore e le imprese coinvolte. I primi movimenti sembrano nella giusta direzione ma se mi chiedete una previsione finale non sono in grado di compierla. Abbiamo ricevuto assicurazioni. Quello che temete, e che anch'io temo, cioè un'uscita dal settore auto ed un passaggio della proprietà non è qualcosa che mi piaccia. Siamo in Europa, c'è libertà di movimento dei capitali. Certamente, non ci piace che arrivino in Italia capitali rappresentati da monopoli pubblici di altri paesi ma un ministro della Repubblica italiana non può affermare di non volere capitali o investimenti esteri. Anche perché, come liberale, non sono d'accordo con questa affermazione.

Per quanto riguarda EDF sapete tutti come si è provveduto, con un decreto che ha sterilizzato i voti. A mio avviso, per risolvere quel problema la sede appropriata sarebbe stata la Comunità europea. Forse, a qualcosa è servito: sembra che il Governo francese oggi consideri il problema della privatizzazione con una maggiore propensione rispetto al passato. Tuttavia, la reazione del Governo è stata quella. Il resto sono state reazioni di imprese private, sulle quali il Governo non può effettuare alcun intervento specifico. Sono le imprese che agiscono e il Governo può soltanto seguirle con molta attenzione. È ovvio che continueremo a farlo ma non ci si può aspettare un aiuto all'impresa, consistente o meno che sia, né la sostituzione del Governo nelle scelte della proprietà e del *management*.

La situazione è in parte ciclica e in parte strutturale. È ciclica perché se è vero che nel mercato c'è domanda di sostituzione è chiaro che questa avviene a cicli: una volta che un certo blocco di auto acquistate in passato sia giunto a maturità ecco che essa si determina di nuovo. Tuttavia, c'è anche un aspetto strutturale, quello che ho cercato di descrivere riferendomi al precedente decennio e all'inizio di questo. C'è anche l'effetto di politiche industriali che miravano a penetrazioni su mercati che poi si sono rivelati

non adeguati e, un po' meno, alla creazione di nuovi prototipi. Una delle cose fondamentali che spettano al gruppo, e nella realizzazione delle quali il Governo non può sostituirsi, è l'introduzione di nuovi prototipi che reggano la concorrenza.

Sulla politica industriale credo di avere, almeno in parte, chiarito. Non è possibile pensare ad una politica di aiuti alle imprese. Molti affermano che una impostazione liberista del problema non preveda alcuna politica industriale. Non credo che sia così.

Ho cercato di spiegarle. Ci sono interventi di tipo strutturale che vanno fatti. L'intervento sulla ricerca è importante e noi cerchiamo di farlo (come del resto accennavo nel corso della mia introduzione) attraverso provvedimenti che sono allo studio.

Vi sono provvedimenti che riguardano aspetti ambientali e che sono diventati fondamentali perché, in pochi anni, dobbiamo realizzare dei *target* molto difficili e costosi in materia ecologica.

Ritengo che presto vi saranno provvedimenti in materia di rete distributiva del gas metano. Sul PRA segnalerò al mio collega competente — il ministro delle infrastrutture — il problema (che finora non ho considerato).

Una minore partecipazione delle banche all'operazione finale è possibile ma non posso certo fare previsioni da qui al futuro. Seguirò la vicenda ma non posso certo fare delle previsioni, né in un senso, né nell'altro, anche perché — come tutti sapete — si tratta di società quotate in Borsa.

Per quanto riguarda l'insufficienza o meno del provvedimento, alcuni affermano che sia insufficiente. Esso mira a centomila auto perse in meno (in sostanza centomila auto in più). D'altra parte si dice che solo un terzo riguarderà il raggruppamento italiano. Ma allora, di quanto avrebbe dovuto essere tale provvedimento al fine di avere una risposta adeguata per l'Italia?

Se i centomila valgono 35 mila, per arrivare a 400 mila, di quanto si sarebbe

dovuto trattare? Vi è quindi anche un problema di misura finanziaria dei problemi.

Mi dispiace molto che non abbiate ricevuto l'ultimo intervento del Consiglio dei ministri ma ero convinto che l'aveste. D'altro canto è bene che le vie siano quelle ordinarie. Credo tuttavia che l'intervento sia stato consistente: il massimo che si potesse fare.

Naturalmente, la mia attuale valutazione — poi queste cose si possono correggere strada facendo — è che, allo stato attuale delle cose, non sono da prevedere esiti negativi, anche dal punto di vista

della conservazione di un'industria importante per la nostra identità nazionale.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Marzano e dichiaro chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.30.

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