

La seduta comincia alle 17,45.

(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 di IntesaBci, Unicredito Italiano, Capitalia-Banca di Roma, San Paolo IMI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'industria dell'automobile, l'audizione di rappresentanti di Intesa-Bci Unicredito italiano, Capitalia-Banca di Roma e San Paolo IMI.

Al riguardo comunico che sono stati acquisiti l'intesa del Presidente della Camera e l'assenso del Presidente del Senato sulla integrazione del programma dell'indagine conoscitiva, su cui hanno convenuto gli uffici di presidenza, integrati dai rappresentanti dei gruppi, delle due Commissioni nella riunione congiunta del 4 luglio scorso.

Non essendovi obiezioni, il programma dell'indagine conoscitiva, deve pertanto considerarsi integrato con le audizioni all'ordine del giorno della seduta odierna.

È presente a questa audizione il dottor Rainer Masera, presidente di San Paolo IMI, accompagnato dal dottor Alfonso Iozzo, amministratore delegato.

Informo le Commissioni di aver ricevuto ieri una lettera con cui il presidente di Capitalia, Cesare Geronzi, mi ha comunicato di non potere intervenire all'odierna audizione per impegni societari e istituzionali precedentemente assunti, facendo presente che non vi era stato alcun preventivo accordo circa la sua convocazione e restando a disposizione per un eventuale diversa data da comunicargli — con congruo anticipo — per evitare l'assunzione di altri impegni.

Ho immediatamente risposto al dottor Geronzi facendogli presente che la data dell'audizione era stata definita nel corso della riunione congiunta degli uffici di presidenza del 4 luglio scorso, a seguito di sollecitazioni provenute da diversi gruppi, e che le due Commissioni avevano necessità di acquisire il prescritto parere di conformità dei due Presidenti di Camera e Senato. Quindi, a seguito della predetta riunione, avevamo provveduto immediatamente ad attivare contatti telefonici preavvertendo che era in arrivo una convocazione ufficiale.

Tengo adesso a precisare che tutte le banche interessate sono state contattate informalmente dagli uffici tra venerdì 5 e lunedì 8 luglio 2002. Nella giornata di martedì 9, acquisite le prescritte intese, avevamo inviato a tutti gli interessati formale convocazione. Per quanto riguarda in particolare il gruppo Capitalia-Banca di Roma, vi sono stati ripetuti contatti, nelle giornate di lunedì e martedì, con le persone allo scopo indicateci dalla segreteria del dottor Geronzi, nel corso dei quali è stato sottolineato che la conferma della partecipazione, in questa sede, del rappresentante del gruppo bancario Capitalia-Banca di Roma non poteva prescindere da

una formale convocazione, che è stata appunto inviata nel pomeriggio del giorno 9.

Per quanto riguarda le altre banche, Unicredito italiano ha inviato due fax nelle giornate del 9 e del 10 luglio, con cui confermava la presenza dei propri rappresentanti alla audizione odierna, spiegando anche quale sarebbe stata la delegazione che avrebbe dovuto essere guidata dal dottor Profumo e dal dottor Pietro Modiano, vicedirettore generale. Era anche annunciata la presenza del dottor Celli. IntesaBci non ha invece inviato nessun fax; ho avuto però contatti diretti con la vice direzione generale, che mi ha comunicato la preparazione di un appunto per il dottor Passera, con il quale ho avuto un colloquio pochi minuti fa, nel quale mi ha assicurato la sua disponibilità.

Ripeto, però, che la convocazione era stata tempestivamente stabilita per la giornata di oggi, anche in ragione delle scadenze dei lavori di questa indagine, tenuto conto che entro lunedì 15 luglio dovrebbe cominciare la discussione sul documento finale. Diversamente, avremmo dovuto riattivare la procedura, chiedendo la proroga alla Camera e al Senato. Ho preso comunque atto dell'impossibilità del dottor Geronzi di intervenire all'odierna audizione. Prendiamo altresì atto che analogo impedimento ha colpito contemporaneamente altro rappresentante del gruppo Capitalia, nonché quelli di IntesaBci e Unicredito.

Ritengo che l'unico ospite presente — che ringraziamo non solo per le proprie competenze professionali specifiche, ma anche per la sua disponibilità e collaborazione — non possa parlare in sostituzione degli altri convocati, esprimendosi in luogo di quelli. Su quali basi, infatti, il presidente di San Paolo-IMI potrebbe rappresentare Unicredito, posto che il primo istituto ha partecipato all'operazione su Italennergia, mentre il secondo ne è rimasto fuori, e noi siamo interessati a conoscere le posizioni degli uni e degli altri, con riferimento alle scelte di politica industriale?

Non stiamo svolgendo un'attività di vigilanza, di altrui competenza. Ma il nostro è un compito istituzionale alto, di tutela degli interessi generali del Paese. Attraverso questa indagine acquisiremo elementi cognitivi per chiarire una vicenda grave, che ha colpito un settore importante dell'economia italiana. In ragione dei risultati porremo le premesse per interventi futuri.

Le Commissioni qui riunite hanno lavorato con serietà e i colleghi presenti ne sono pienamente consapevoli, avendo comunque assicurato la loro partecipazione ai lavori in svolgimento, talvolta anche in orari impossibili, per occuparsi della questione in esame. Debbo dire, in proposito, che segnatamente la Commissione che presiedo, già prima di Natale, cogliendo certi preoccupanti segnali, avvertiva la necessità di fare chiarezza sulla vicenda.

Rammento che il Parlamento agisce in nome di interessi generali. Ritengo doveroso rispettare questa istituzione, allorché si venga convocati. In questa sede, tra l'altro, rappresentiamo 45 deputati ed oltre 20 senatori delle Commissioni X della Camera e 10^a del Senato, organi autorevolissimi per la qualità e la competenza alta dei membri che le compongono.

Ebbene, credo che la vicenda odierna costituisca un segnale che interpreto con grande precisione. In risposta affermo che non deve essere consentito a nessuno di pensare che vi sia qualcuno sovraordinato rispetto al Parlamento. Ovviamente, ringrazio il dottor Masera della sua sensibilità: essendo stato ministro della Repubblica, sa bene che il rispetto del Parlamento viene prima di ogni altra cosa. Non ci stiamo divertendo, non è un gioco e non siamo a teatro: non abbiamo avviato questa indagine perché costituisca una sorta di godimento; siamo qui presenti per svolgere il nostro dovere come deputati e senatori della Repubblica, senza vincolo di mandato, con l'intenzione di rispondere agli interessi generali. Questa è la premessa che mi sembrava assolutamente doverosa, per rispetto ai colleghi che

hanno seguito con me, in maniera molto puntuale e precisa, i lavori della nostra indagine.

NERIO NESI. Signor presidente, mi associo alle sue considerazioni e intendo esprimere solidarietà piena a lei per questa precisazione, provando ben oltre la semplice meraviglia per l'assenza di rappresentati così importanti. Grazie.

SERGIO GAMBINI. Manifesto eguale disapprovazione per questa assenza e faccio mie e del mio gruppo le parole pronunciate dal presidente.

PRESIDENTE. Ringrazio voi, onorevoli colleghi, e, per la sua presenza, il presidente della Commissione finanze della Camera, Giorgio La Malfa che, evidentemente, avrebbe una competenza diretta per illustrarci profili tematici in audizioni di questa natura, ma — come avevo a lui avuto occasione di spiegare, per i rapporti di grande correttezza istituzionale che intercorrono fra di noi —, ci siamo permessi di chiedere ai rappresentanti degli istituti bancari di venirci a spiegare gli aspetti industriali relativi alla vicenda. Non vogliamo sostituirci ad alcuno, né sottrarre competenze. La presenza dell'onorevole La Malfa in questa sede dimostra anche l'impegno solidale con cui ha seguito i nostri lavori. Non posso che esprimergli i miei più sentiti ringraziamenti.

Do ora la parola al dottor Masera, di cui apprezzo la cortesia, la gentilezza e la precisione con cui ha voluto ottemperare a questo invito. Svolgerà ora una relazione, e verrà anche distribuito un documento — certamente molto utile ai fini dell'indagine — ai membri delle Commissioni.

Il suo intervento potrà essere integrato da quello dell'amministratore delegato, qualora si ritenga che questo sia utile.

RAINER MASERA, *Presidente di San Paolo IMI*. Ringrazio molto il presidente e le Commissioni. Sono convinto che questa indagine conoscitiva sia estremamente importante in un momento così delicato per

l'industria, come indicato nella relazione a vostra disposizione. L'intera economia mondiale attraversa una fase complessa, una crisi di sfiducia si sta abbattendo sui mercati e ne sopportano le conseguenze le industrie automobilistiche, le telecomunicazioni, l'industria finanziaria. Quindi, in un contesto come questo, credo sia importante la condivisione delle analisi e degli interventi. E l'iniziativa del Parlamento italiano, relativamente al settore dell'auto, si muove senz'altro nel senso giusto.

A nostro avviso, è fondamentale, preliminarmente, esaminare la situazione complessiva del gruppo FIAT, avendo presenti le implicazioni della questione di Italenergia. L'intreccio — ed è ovvio, soprattutto per il presidente Tabacci, che lo ha sottolineato più di una volta — è molto forte, per i motivi che indicheremo. E anzi mi permetterei di chiedere al dottore Iozzo di estrinsecare in particolare la questione relativa ad Italenergia, riverberatasi sul gruppo di Giovanni Agnelli, in ragione di un cumulo di indebitamento che lega molte delle relazioni che andiamo ad affrontare.

Il settore dell'industria automobilistica attraversa una fase generalizzata di rallentamento, sebbene con differenze — anche significative — a macchia di leopardo, tra le diverse aree geografiche, accentuata dai fatti dell'11 settembre. La caduta delle borse di quest'ultimo periodo comporta il rischio di alimentare nuovamente fenomeni capaci di riverberarsi negativamente su questo settore fondamentale del consumo durevole.

In tale contesto, il gruppo FIAT sta risentendo in misura maggiore, rispetto ai principali concorrenti, delle difficoltà di mercato e per farvi fronte ha avviato un piano di riorganizzazione con il sostegno del sistema bancario.

Il settore dell'auto è globale, maturo e ciclico, essendo fortemente correlata all'andamento dell'economia nel suo complesso. Sebbene si tratti di beni durevoli, l'industria automobilistica è influenzata in maniera considerevole dal livello di fiducia dei consumatori e delle imprese. Evidenze

empiriche mostrano che i volumi di veicoli venduti sono naturalmente anche legati a numerose variabili economiche, quali l'andamento del prodotto interno lordo di un paese o di un'area continentale, i prezzi del petrolio, i tassi di interesse. Nei modelli econometrici utilizzati per spiegare questo mercato, le variabili connesse alla fiducia sono molto importanti.

Il settore è inoltre caratterizzato da un eccesso di capacità produttiva, che deriva anche da difficoltà nella chiusura di stabilimenti, con conseguente pressione sui prezzi: l'eccesso di capacità a livello europeo è stimato intorno al 20 per cento ed i prezzi in Europa nel 2002 risultano inferiori del 7 per cento rispetto a cinque anni fa. Se ne aprono forse troppi di nuovi e non si chiudono alcuni esistenti. C'è quindi una pressione strutturale sui prezzi verso il basso. Il livello di competizione estremamente forte impone tempi di sostituzione dei modelli sempre più brevi e una crescente segmentazione del prodotto, mentre l'evoluzione delle scelte dei consumatori porta il *product design* ad essere un fattore chiave di successo, anche nel comparto delle utilitarie.

Il settore è stato connotato da fenomeni di concentrazione tali da portare i primi sei produttori a livello mondiale a detenere una quota di mercato superiore al 60 per cento (i primi dieci arrivano all'80 per cento), con l'obiettivo di raggiungere economie di scala che, pur offrendo importanti vantaggi, non sono di per sé sufficienti a garantire il successo (anche i grandi colossi — si veda il caso di M & A, *Merger & Acquisition* —, stanno incontrando grandi difficoltà nella loro implementazione).

L'andamento del mercato a livello mondiale, nel primo semestre del 2002, è stato peggiore rispetto alle previsioni e, a mio avviso, non appare al momento ipotizzabile un'inversione di tendenza per il secondo semestre, ciò che dovrebbe determinare una complessiva flessione a fine anno del 5 per cento circa (va peraltro segnalato che sul mercato americano la tendenza è di un certo miglioramento). L'auspicio che il secondo semestre sarebbe

stato più disteso, a mio avviso, stenta a trovare corrispondenza nei fatti. In Europa, l'avvento del mercato unico e dell'euro hanno esaltato la concorrenza dei rispettivi mercati nazionali e, d'altro canto, la prevista crescita dei mercati emergenti, sulla quale anche FIAT aveva contato, è stata evidentemente rallentata dall'alta volatilità degli stessi.

In Italia il settore è stato particolarmente colpito con attese di contrazione delle vendite fino al 15 per cento, le immatricolazioni, nel primo semestre 2002, risultano in flessione del 13,4 per cento (17 per cento giugno su giugno) e il presidente Tabacci ha già ben presente questo dato. Al di là dell'impatto degli incentivi, che ripeto sono opportuni, le possibilità di ripresa sono comunque rinviate al 2003. A fronte di tale *trend* generale, va rilevata la presenza di importanti redditizie nicchie di mercato (SUV — *sport utility wagon* —, MPV — *multi purpose vehicle* — mini van, macchine innovative sempre più diffuse, costose, e con alti margini di redditività) in forte controtendenza con elevati tassi di crescita, mentre la produzione nazionale non copre in maniera sufficiente questi segmenti.

In tale scenario la FIAT ha visto ridurre la propria quota di mercato a livello europeo dal 12,5 per cento del primo semestre del 1997 al 9,2 nel secondo semestre 2002 (il 10 per cento è considerata soglia critica).

In Italia, la quota FIAT è scesa a al 29 per cento, su giugno, rispetto al 34 per cento dello scorso anno. Il gruppo ha inoltre perso terreno su alcuni mercati emergenti, caratterizzati come noto da negative congiunture politico-economiche.

A differenza di alcuni dei suoi concorrenti, la FIAT ha tradizionalmente avuto una capacità di penetrazione limitata nei segmenti di gamma più elevata, né è riuscita a svilupparsi adeguatamente in quelli di nicchia più innovativi. Questo ha penalizzato l'azienda in termini relativi. Per quanto riguarda la fascia più alta, si segnala che i volumi di vendita di Alfa e Lancia — pari a circa 350 mila unità l'anno

— sono significativamente minori della media di un milione di unità circa di Mercedes, BMW e Audi.

Recenti studi di settore indicano come i segmenti *executive* e *luxury*, rappresentino il 9 per cento delle unità di volume, il 20 per cento dei ricavi, il 46 per cento della redditività del mercato europeo.

Nelle auto di piccola e media cilindrata, che rappresentano per FIAT i segmenti di maggiore focalizzazione, l'anzianità media dei modelli è ben superiore a quella della concorrenza. L'impatto relativamente modesto di quelli più recenti e le forti pressioni sui prezzi hanno compresso i livelli di redditività e di autofinanziamento, determinando un progressivo e forte deterioramento della posizione finanziaria del gruppo. Ciò, come ben sappiamo, ha avuto effetti negativi sui *rating*, recentemente abbassati ai limiti dell'*investment grade*.

Va peraltro segnalato che la FIAT ha un'efficienza industriale ad alto livello, con una produttività del lavoro fra le più elevate del settore. Gli impianti di produzione FIAT in Italia sono, sulla base delle esperienze maturate, nel complesso, più efficienti di quelli di altri grandi produttori europei. Solo alcuni, in ragione di una diversificazione degli impianti stessi, sono al di sotto della media europea.

Il quadro sopra tratteggiato, nel complesso negativo, ha evidenti ricadute sull'indotto, sebbene da qualche anno le principali industrie di componentistica (concentrate per il 52 per cento in Piemonte e Lombardia), abbiano diversificato la base della propria clientela, allargando l'incidenza dell'*export* (dal 1990 al 2001 il flusso di esportazione è passato da 280 milioni a 11 miliardi di euro).

Al fine di mantenere un adeguato posizionamento competitivo, ricordo (lo sappiamo ma è utile averlo presente), che nel marzo 2000 FIAT ha sottoscritto una serie di accordi con General Motors, dando così inizio a importanti azioni finalizzate a conseguire sinergie ed economie di scala.

L'implementazione di questi accordi, non ancora a regime, potrebbe offrire ulteriori vantaggi a medio termine. Ricordo ancora che gli accordi avevano con-

templato l'attribuzione a FIAT di un'opzione *put*, esercitabile a partire dal primo trimestre del 2004.

Il peggioramento del quadro congiunturale e di risultati aziendali ha indotto il *management* a pianificare sul piano industriale e commerciale un impegnativo programma di ristrutturazione, basato su: un'immediata azione di contenimento dei costi; la rivitalizzazione della gamma e il suo riposizionamento verso segmenti di mercato più profittevoli; la razionalizzazione delle reti di vendita e di assistenza.

Ogni azione appariva ed appare, peraltro, condizionata in maniera prioritaria al conseguimento della riduzione del livello di debito del gruppo, oggetto degli interventi da parte del sistema bancario.

Da ultimo, l'eventuale integrazione da parte del gruppo FIAT delle attività nel segmento auto con GM porterebbe l'infrastruttura dell'industria automobilistica italiana all'interno del principale produttore mondiale del settore, caratterizzato da una forte vocazione globale. In tale ipotesi, sarebbe comunque necessario concordare un progetto che mantenga e anzi valorizzi le competenze industriali e di servizio in Italia. Ciò anche alla luce del fatto che la produttività degli impianti è buona.

Mi si consenta una piccola digressione. Vi è questo problema molto grave del debito. Qualcuno dice — ed è il mio amico Giuliano Amato — che l'Italia è caratterizzata da nanismo delle imprese e questo è vero, nel senso che l'Italia è il paese delle medie imprese, che peraltro devono crescere per affermarsi nel mercato dell'euro. Tuttavia è altrettanto vero che noi abbiamo cinque grandi gruppi che, per connessione economica — non sto parlando di catene di controllo — hanno dimensioni e aspirazioni globali; si tratta di una concentrazione che, sulla base dei dati resi disponibili, è assai simile a quella di Inghilterra, Francia e Germania. Tali gruppi sono oggi cresciuti a seguito di operazioni complesse.

Nel caso FIAT mi riferisco, evidentemente, ad una serie di acquisizioni fatte, sino ad arrivare, da ultimo, all'operazione Italenergia, dando luogo ad un debito

molto rilevante. E peraltro, è necessario considerare un fatto determinante in questa vicenda: dobbiamo comunque confrontarci con banche italiane che, pur rilevanti e cresciute, hanno mezzi propri relativamente ridotti rispetto a quell'indebitamento. Il problema del gruppo FIAT nasce dal fatto che occorre consolidare o accumulare il debito medesimo. E occorrerà rapportare la capacità di credito della banca al debito complessivo. Tutto ciò costituisce un problema rilevante su cui si innescano, almeno in parte, le difficoltà del gruppo FIAT.

Riguardo all'ultima grande operazioni nell'energia, peraltro ancora in corso — sono note le vicende recenti dell'acquisizione di Edipower —, occorre svolgere una serie di osservazioni. Il piano di ristrutturazione industriale predisposto da FIAT è incentrato sul superamento delle criticità emerse nel settore automobilistico e, in tale contesto, particolarmente importante diventa il processo di ristrutturazione del portafoglio di *business* e il piano di risanamento finanziario.

In tale contesto, è stata ritenuta coerente da parte delle principali banche — in questo senso, senza entrare nel merito delle questioni sollevate dal presidente Tabacci, insieme all'amministratore delegato, dottor Alfonso Iozzo, esprimo un punto di vista comune delle principali banche — l'assunzione di impegni, a fronte di impegni altrettanto precisi assunti da FIAT, aventi come obiettivo quello di favorire la realizzazione ed il successo del piano di ristrutturazione industriale avviato dal gruppo torinese.

Il 27 maggio scorso è stato sottoscritto un accordo quadro tra FIAT, San Paolo IMI, Intesa Bci e Banca di Roma, ai quali si è aggiunto anche Unicredit, contenente un articolato piano di iniziative incidenti per FIAT e sul versante finanziario e su quello strategico-industriale.

Sul versante finanziario, l'accordo prevede l'assunzione di impegni da parte del gruppo — peraltro già autonomamente enunciati al mercato da FIAT; impegni che noi non abbiamo forzato o coartato, ma soltanto resi cogenti — a raggiungere de-

terminati parametri, ed in particolare il conseguimento dell'obiettivo di far rientrare, entro l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2002, la posizione finanziaria netta del gruppo al di sotto di 3 miliardi di euro e inoltre a perseguire un percorso che permetta anche la diminuzione dell'indebitamento finanziario lordo attraverso una serie di operazioni di cessioni di *assets* e di deconsolidamento di debiti finanziari.

Da parte delle banche è stato definito un intervento che consenta la perseguibilità di un ordinato percorso di risanamento con modalità atte ad assicurare il necessario apprezzamento anche da parte delle agenzie di *rating*. È fondamentale che questi impegni, che FIAT aveva assunto nei confronti del mercato, siano rispettati ed abbiano il puntello del sostegno finanziario delle banche per consentire il mantenimento dell'*investment grade* del debito del gruppo. In tale ottica, nel rispetto della normativa e con i necessari ed opportuni contatti con le autorità creditizie e del mercato mobiliare, che sono state tenute al corrente dell'evolversi dell'operazione, le quattro banche, in veste di *lead arrangers* e nella forma di *club deal*, a cui stanno aderendo anche altre istituzioni creditizie italiane e straniere — al riguardo ricordo, in particolare, l'azione svolta dal San Paolo IMI —, si sono impegnate, attraverso la trasformazione di propri crediti, in prevalenza a breve termine, a sottoscrivere un finanziamento « convertendo » (cioè, che dovrà essere convertito) che, di fatto, garantisce per i prossimi tre anni, ove necessario, un'adeguata ricapitalizzazione di FIAT.

In particolare, il finanziamento è « convertendo » nel senso che, se determinate situazioni finanziarie non saranno rispettate, le banche sono chiamate a convertire tale finanziamento; se, invece, la situazione dovesse migliorare — ciò che noi auspichiamo — non si procederà alla conversione di tale finanziamento. Il prestito è di 3 miliardi di euro, ha una durata massima di tre anni e con rimborso mediante sottoscrizione di azioni ordinarie FIAT, da attuarsi con compensazione dei

crediti oggetto del prestito « convertendo » in sede di aumento di capitale (*ex* articolo 2441, comma 7, del codice civile), con l'obbligo delle banche di offrire le azioni ricevute in opzione agli azionisti di FIAT. È peraltro prevista la facoltà di rimborso, totale o parziale, di FIAT in *cash*, anche precedentemente, qualora i livelli di indebitamento finanziario saranno raggiunti e mantenuti stabilmente e sempre che detto rimborso sia compatibile con il mantenimento di un *rating investmet grade* di almeno una primaria agenzia di *rating*.

Ricordo inoltre che è stato assunto da parte delle banche l'impegno ad acquisire il 51 per cento del sistema Fidis, con il riconoscimento a FIAT di una opzione *call* per la durata di due anni, fatti comunque salvi gli impegni assunti a suo tempo da FIAT con General Motors; al riguardo, faccio presente che il nostro scopo non è di penetrare nel sistema Fidis, ma quello di deconsolidare il debito lordo che rappresenta uno degli aspetti più rilevanti per il *credit rating* complessivo.

La FIAT — da qui l'aggancio con l'operazione Italenergia — si è inoltre impegnata a realizzare al più presto, e comunque entro il periodo settembre-dicembre 2002, operazioni tali da far sì che l'indebitamento finanziario del gruppo Italenergia non venga cumulato con quello del gruppo FIAT ai fini della normativa Banca d'Italia in tema di concentrazione dei rischi. In particolare, fin quando questa normativa impone il cumulo, il vincolo imposto da Basilea, a cui prima facevo riferimento, in tema di grandi fidi diventa un vincolo molto stringente sia per il gruppo che rappresento sia anche per le altre grandi banche italiane.

Nel contesto dell'accordo è previsto l'impegno di FIAT a fornire, con cadenza trimestrale, adeguata informativa su piani e *budget*, risultati finanziari ed industriali, nonché sulle operazioni aventi carattere straordinario.

Infine, mi preme sottolineare che noi siamo entrati volutamente nella scelta del piano industriale di FIAT, ma riteniamo che sarà compito del nuovo *management* del gruppo, che reputiamo ottimo ed al

quale esprimiamo sia la nostra solidarietà per la fase difficile in cui si troverà ad operare sia il convincimento che sarà in grado di farvi fronte, presentarci i necessari ed idonei piani industriali atti a superare l'attuale fase di crisi del gruppo. Pertanto, ribadisco che non abbiamo partecipato *ex ante* alla definizione di questi piani, anche se attendiamo sollecitamente indicazioni chiare su di essi; le azioni finanziarie intraprese non possono essere di per sé risolutive, ma occorre che il piano industriale — fondamentalmente del comparto auto, dato che gli altri comparti, nel complesso, reggono bene il mercato — sia tale da consentire a questa azione finanziaria di esplicitare gli effetti. Tuttavia, ripeto, il nodo fondamentale è quello industriale.

ALFONSO IOZZO, *Amministratore delegato di San Paolo IMI*. Italenergia Spa è il veicolo societario attraverso il quale, nel corso del 2001, il gruppo FIAT (con una quota del 38 per cento), tre banche (Banca di Roma, San Paolo IMI e IntesaBci, con una quota complessiva del 23 per cento), la Carlo Tassara Spa (con una quota del 20 per cento) ed EdF (con una quota del 18 per cento), hanno effettuato l'acquisizione — anche mediante offerte pubbliche di acquisto — della maggioranza del capitale di Montedison e di Edison. Si ricorda che la partecipazione delle tre banche ha origine nel possesso di pacchetti Montedison derivanti dal piano di ristrutturazione del debito *ex* Ferruzzi. A seguito delle varie operazioni eseguite, Italenergia è venuta in possesso rispettivamente del 90 e del 95 per cento delle azioni di Montedison e di Edison.

Tale operazione ha consentito al gruppo FIAT — con il concorso dei richiamati partner industriali e finanziari — di dar vita, mediante l'aggregazione dei propri *asset* energetici con quelli del gruppo Montedison-Edison, al secondo polo nazionale del settore, nell'ambito del processo di apertura e rinnovamento del mercato energetico italiano.

Si ricorda, inoltre, che, anche alla luce dei provvedimenti legislativi — in partico-

lare, la legge n. 301 del 2 luglio 2001 —, Italennergia Spa ha assunto un assetto statutario coerente con i vincoli normativi e tale che nessun azionista eserciti alcuna forma di controllo sulla società, come peraltro confermato dalla Consob; in particolare, i diritti di voto di EdF risultano sterilizzati al 2 per cento.

Sempre nel corso del 2001, sono state finalizzate le operazioni di concentrazione societaria tra le varie aziende operative per gruppo Montedison/Edison (sono state effettuate, cioè, le dismissioni di tutte quelle attività che sostanzialmente non erano implicate nel settore dell'energia), dando vita alla attuale Edison quotata, società industriale del gruppo. Nel corso del 2002, è stato avviato un ulteriore processo di razionalizzazione, con l'approvazione — intervenuta nello scorso mese di giugno da parte delle assemblee di Italennergia e di Edison — del progetto di fusione fra le due società, finalizzato alla ottimizzazione della struttura operativa e finanziaria del gruppo. L'iter di tale fusione è in corso di svolgimento e dovrebbe essere completato entro il corrente anno, con la quotazione presso la Borsa italiana della nuova Edison, che nel frattempo, nel quadro dei suoi programmi di investimento, ha anche provveduto ad acquisire dall'ENEL la Genco *Edipower*. Abbiamo, dunque, un gruppo che può avere capacità rilevanti nel settore energetico.

In parallelo a tale riassetto, gli azionisti di Italennergia hanno impostato una serie di interventi diretti al raggiungimento di alcuni obiettivi essenziali per lo sviluppo industriale ed il rafforzamento patrimoniale e finanziario della società. Tali obiettivi consistono nel potenziamento dell'assetto strutturale di Edison, nella definizione prospettica dei rapporti tra i partner industriali e finanziari ed infine, come accennava il presidente Masera, per consentire il «decumulo», a livello di esposizione creditizia, della posizione del gruppo Italennergia/Edison da quella del gruppo FIAT, così come previsto nell'accordo del 27 maggio scorso, precedentemente ricordato.

Sulla base di intese preliminari, quindi, siglate il 14 giugno — dei cui contenuti è stata data ampia e tempestiva informativa ai mercati ed alla pubblica opinione —, gli azionisti hanno concordato di dare corso alle seguenti operazioni: in primo luogo, la creazione di una nuova società — denominata Italennergia Bis Spa — che, replicando esattamente l'attuale compagine azionaria di Italennergia, svolgerà la funzione di azionista di controllo della nuova Edison; l'assetto statutario del nuovo veicolo — nel quale saranno conferite le partecipazioni attualmente detenute dagli attuali partner di Italennergia — è stato impostato secondo linee analoghe a quelle fin qui operanti nella stessa Italennergia. In secondo luogo, la condivisione di un pacchetto di interventi di natura finanziaria, destinati a consentire il potenziamento patrimoniale del gruppo Edison mediante immissione, entro la fine dell'anno in corso, di 2 miliardi di euro di mezzi propri aggiuntivi come capitale (di cui la metà a carico dell'azionista di controllo di Italennergia Bis e il resto mediante aumento di capitale da collocare sul mercato), in modo da preservare — come è importante anche per questa società, oltre che per il gruppo FIAT — adeguati livelli di *rating* per la società operativa quotata. Infine, definizione di intese tra gli azionisti aventi ad oggetto, in particolare la cessione da parte di FIAT alle tre banche socie di una interessenza pari al 14 per cento (per un valore globale di circa 570 milioni di euro) e la stipulazione di una serie di opzioni contrattuali relative ai diritti di acquisto/cessione fra soci a partire dal 2005 (quando si pensa che la società sia arrivata alla situazione di stabilità) della partecipazione in Italennergia Bis.

In particolare, per quanto riguarda questi accordi, si precisa che, per effetto della struttura di tali opzioni, le tre banche potranno vendere, a partire dall'inizio del 2005, limitatamente alla loro quota del 23 per cento, ad Electricité de France (EDF) — che avrà una simmetrica facoltà di acquisto — l'originario pacchetto da esse detenuto in Italennergia a parametri e

prezzi predeterminati. Ci risulta che analoghi accordi sono previsti tra la Carlo Tassara Spa e la stessa EDF.

Quanto sopra, peraltro, non comporta che il futuro assetto proprietario del gruppo energetico sia già stato definito nel senso di un'acquisizione a termine del controllo da parte di EDF. Infatti, sempre sulla base delle richiamate intese, la FIAT avrà una facoltà — non ha l'obbligo, ma ha la facoltà — di cedere a sua volta alla EDF, sempre nell'arco del 2005, il proprio pacchetto residuo, pari al 25 per cento. Tuttavia, è espressamente previsto che la FIAT possa, al contrario, mediante l'esercizio delle facoltà statutarie (la prelazione, essendo tra i soci di Italenergia), acquisire anche il pacchetto che le banche possono vendere ad Electricité de France: se viene offerto ad Electricité de France, la FIAT ha il diritto di acquistarlo *pro quota*. Quindi, in base alle facoltà statutarie di prelazione e contrattuali, è previsto che la FIAT possa acquisire nel 2005 il controllo di Italenergia Bis, assumendo la EDF, in tale occasione, il ruolo di partner industriale o di minoranza, anche quando i soci finanziari siano definitivamente usciti dalla compagine.

Tali intese preliminari, siglate tra i soci il 14 giugno ultimo scorso, sono state subordinate al rilascio delle necessarie autorizzazioni regolamentari, nonché al positivo riscontro di ogni altra condizione atta ad assicurare la piena efficacia degli accordi definiti.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Masera ed il dottor Iozzo e do ora la parola ai colleghi che desiderino intervenire.

NERIO NESI. Vorrei fare una domanda, semplice e molto rapida, che ho già rivolto all'avvocato Fresco: gli accordi tra le banche ed il gruppo FIAT (Giovanni Agnelli) non toccano la proprietà della compagnia di assicurazioni Toro? La seconda domanda è analoga: tali accordi non toccano la proprietà del gruppo Rizzoli-Corriere della sera? Infine, mi rendo conto della posizione peculiare dell'istituto bancario San Paolo di Torino, proprio

perché si chiama istituto bancario San Paolo di Torino; tuttavia, proprio per questo, in qualità di deputato torinese la domanda è d'obbligo: nei vostri colloqui e nei vostri contatti — non nei vostri impegni — avete la sensazione che ormai il gruppo automobilistico italiano al più presto non sarà più italiano? È possibile una soluzione diversa, che mantenga in Italia il gruppo automobilistico che da 102 anni è italiano?

STEFANO SAGLIA. Ringrazio il dottor Masera per quest'opportunità di incontro. Lei diceva che, nonostante gli ecoincentivi del Governo, che giudica utili, il secondo semestre comunque non presenterà un cambio di tendenza rispetto alla capacità di ripresa del gruppo; tuttavia, in seguito ha affermato che è necessaria una ristrutturazione che porti, entro il 31 dicembre di quest'anno, al consolidamento del debito al di sotto di 3 miliardi di euro. Se non vi sarà una ripresa del mercato, quindi, si indicava tra le varie ipotesi la cessione di ulteriori *asset*. La prima domanda che le rivolgo, dottor Masera, è dunque questa: è possibile prevedere, eventualmente, quali siano questi *asset*? Lo dico perché non credo che lo scenario della scarsa ripresa del mercato che è stato previsto offrirà molte opportunità diverse dalla cessione di ulteriori *asset*.

La seconda questione che vorrei porre riguarda Italenergia. Dalle sue considerazioni, dottor Masera, abbiamo tratto anche notizie nuove: il fatto che possa esserci un esercizio di un'opzione *put* da parte di EDF al 2005, e che ciò corrisponda ad un medesimo accordo da parte della Carlo Tassara Spa, significa che — guardando nella sfera di cristallo e senza voler portare sfortuna a nessuno — se nel 2005 non si verificheranno le condizioni favorevoli previste per il gruppo FIAT, la EDF potrà avere il 52 per cento di Italenergia.

A vostro parere, la possibilità che il Governo francese trasformi EdF in Spa costituisce iniziativa sufficiente per superare la sterilizzazione delle azioni al 2 per cento? Congelamento delle azioni accolto unanimemente dal Parlamento come,

forse, l'unica misura che era possibile predisporre in quella fase. Tuttavia, credo che non sia sufficiente che un operatore, dominante nel proprio paese di origine, si trasformi in società per non porsi più come elemento distorsivo del mercato. Vi chiedo pertanto, sulla base della vostra esperienza, se esistano altri strumenti operativi visto e considerato che, come dicevo prima, rischiamo che EdF nel 2005 giunga a detenere il 52 per cento di Italenergia.

MASSIMO POLLEDRI. Sul piano industriale predisposto dal gruppo FIAT ritengo giusta una separazione di responsabilità; tuttavia, è interesse e preoccupazione comune che tale piano sia efficace.

Uno dei problemi che si pone, soprattutto in Europa, è che non è indifferente vendere ad uno o ad un altro; infatti, il problema non è soltanto il come e a che prezzo, ma anche, ripeto, a chi si vende. In tal senso, ai tedeschi non farebbe certo piacere un eventuale ingresso massiccio sul mercato di General Motors; tutto ciò, sicuramente, a mio parere, coinvolge anche la politica. Su questo aspetto, desidererei conoscere la vostra opinione.

Ritengo importanti le considerazioni svolte su Toro assicurazioni, anche perché tale società fino a qualche mese fa intendeva acquisire Fondiaria, sebbene oggi la situazione sia, al riguardo, diversa.

Desidero conoscere l'opinione dei nostri ospiti anche in merito alle quote di FIAT detenute dalle banche (ad esempio, la Banca di Roma detiene circa il 9 per cento, mentre San Paolo IMI il 4,5 per cento); in particolare, domando se è vostra intenzione venderle.

Chiederei inoltre che si approfondissero alcuni aspetti inerenti a Fidis.

Infine, una considerazione finale sugli azionisti di FIAT; evidentemente, le banche erano, in qualche modo, obbligate ad intervenire per salvare quella che è anche una loro proprietà. In particolare, le banche sono intervenute non solo per consolidare il debito di FIAT ma anche allo scopo di mantenere l'assetto societario del gruppo. Ciò, però, ha creato, a mio parere, una situazione di disparità tra gli azionisti;

difatti, le banche azioniste hanno, in questo modo, la possibilità di gestire le dismissioni di *assets* di FIAT mentre gli altri azionisti minori no. Desidero, pertanto, conoscere qual è la vostra opinione al riguardo.

ROBERTO BARBIERI. Approfitto della presenza del dottor Masera, di cui conosco le competenze in materia, per sviluppare un ragionamento su cui dopo desidero avere la sua opinione.

Il dottor Masera nel suo intervento ha svolto una descrizione puntuale ed efficace del settore automobilistico sostenendo che si tratti di un settore maturo, globale e fortemente competitivo, il cui andamento è strettamente correlato a quello generale delle economie e caratterizzato da un consistente grado di rischio. Successivamente, ha passato rapidamente ad esaminare la situazione in cui versa il gruppo FIAT.

Il gruppo FIAT presenta, attualmente, rispetto ai concorrenti, una redditività sotto la media; quote di mercato in diminuzione e, soprattutto, una capacità di innovazione fortemente modesta come, d'altronde, si evince da investimenti in ricerca e sviluppo sotto la media rispetto agli altri operatori del settore. Poiché il settore in questione richiede, al fine di essere sempre competitivi sul mercato attraverso un rinnovo continuo della gamma dei modelli in grado di incrociare le esigenze dei consumatori, una forte capacità di investimento, mi chiedo se — piuttosto che una crisi industriale e di *management* a cui non attribuirei, in termini di responsabilità, più di tanto — non siamo forse all'interno di un'ultima crisi, in senso temporale, dell'organizzazione del capitalismo italiano; in particolare, di un gruppo che vede ancora oggi una famiglia detenere un cospicuo pacchetto di azioni, che lo pone come un caso unico tra le grandi conglomerate, che invece presentano un azionariato fortemente diversificato con una forte presenza di investitori istituzionali, e dove gli azionisti principali detengono pacchetti azionari modesti che consentono una maggiore suddivisione del

rischio. Pertanto, mi chiedo se non siano proprio questa forma di assetto societario, tipica del capitalismo italiano, e la sottigliezza del mercato finanziario interno, la causa della mancata capacità di investimento del gruppo FIAT.

Come italiano, ringrazio le banche intervenute in soccorso di questa azienda con un'operazione che definirei « ponte »; operazione che, se da un lato preserva nel breve periodo l'esposizione creditizia delle banche, dall'altro lato si pone come un'operazione di *crowding* rispetto ai potenziali impieghi di risorse finanziarie che avrebbero potuto essere effettuati verso altri settori produttivi del paese. Operazione che presenta per il sistema creditizio una certa rischiosità e finisce per attribuirgli un compito, in qualche modo, improprio. Pertanto, mi chiedo se non sia il caso di considerare quest'operazione come un ponte verso una riorganizzazione del mercato finanziario italiano che consenta, a sua volta, di porre fine al corporativismo, che vede protagonisti da un lato il sindacato e dall'altro lato le organizzazioni dei datori di lavoro e la Confindustria, che impedisce nel nostro paese lo sviluppo degli investitori istituzionali, in particolare dei fondi pensione; ciò allo scopo di ottenere assetti societari sufficientemente diversificati, simile a quelli degli altri operatori del settore, che consentano di mantenere il gruppo FIAT sui mercati internazionali ed arrestare il processo di decadenza che interessa non soltanto il gruppo torinese, ma l'intero capitalismo italiano.

GIORGIO BENVENUTO. Richiamo alcune questioni evidenziate oggi, ma emerse anche nel corso dell'audizione dell'avvocato Fresco e del dottor Boschetti.

In primo luogo, la FIAT possiede alcuni stabilimenti di eccellenza: infatti, Melfi è il quarto stabilimento del mondo per produttività. Mi ha fatto piacere che il dottor Masera abbia sottolineato questo aspetto, soprattutto perché vorrei evidenziare come anche nella sua esposizione non sia emersa quell'osservazione ricorrente secondo la quale la mancanza di competi-

tività o gli errori strategici dell'azienda sarebbero imputabili ad una scarsa produttività del sistema. È vero che vi sono problemi all'Alfa di Arese, ma lo stabilimento di Melfi, lo stabilimento di Cassino ed anche lo stabilimento di Mirafiori presentano indici di produttività significativi.

La seconda questione che intendo richiamare riguarda le osservazioni critiche fatte dal nuovo *management* (dall'ingegner Boschetti), in particolare l'errore di aver compiuto investimenti eccessivi e squilibrati sulle innovazioni di processo ed investimenti minori sul prodotto, ed una grave carenza per quanto riguarda la politica della commercializzazione, tant'è vero che l'impegno principale è rivolto in tale direzione. Vorrei aggiungere, inoltre, che nutro una grande stima per la Boschetti, perché all'Iveco ha lavorato bene.

Ciò premesso, vorrei svolgere una considerazione. Grazie agli incentivi del Governo, in questo scorcio dell'anno si dovrebbero vendere 100 mila automobili in più, e la quota a beneficio della FIAT, grosso modo, dovrebbe essere di 28 o 29 mila auto; tuttavia, quasi contemporaneamente, c'è stata la messa in cassa integrazione guadagni e devono essere prodotte 40 mila vetture in meno. L'azienda, quindi, ha un problema serio, nonostante questi interventi: è vero che tali provvedimenti limitano la caduta della produzione, ma se non vi fossero, tale caduta sarebbe ancora più rilevante. In un periodo così breve, allora, esiste un piano industriale che, oltre a conseguire il risanamento, sia capace di salvaguardare una proprietà italiana? In un mercato così aggressivo, infatti, i tempi pongono, oltre al risanamento, anche un problema di investimenti. Al riguardo, il professor Guerri, ascoltato dalle Commissioni, ha fornito elementi di valutazione molto interessanti, affermando tra l'altro che è molto difficile che la FIAT possa essere competitiva nelle fasce medio-alte del mercato, mentre è più facile per le aziende automobilistiche che si sono consolidate nelle fasce medio-alte diventare concorrenti temibili nelle fasce basse: è il caso della Mercedes e della BMW.

La questione che pongo, allora, è la seguente: nel primo trimestre del 2004 è previsto l'esercizio dell'opzione *put* con la General Motors; tuttavia, mi chiedo in quali condizioni si arriverà in quella fase, perché non mi sembra vi sia uno spazio temporale sufficiente per recuperare l'attuale situazione di grande difficoltà e di crisi del mercato. Infatti, qualsiasi nuovo investimento richiede tempi più ampi, ed è prevedibile che non vi sia una ripresa consolidata a livello internazionale. Anche gli Stati Uniti hanno una situazione instabile: la « enronite » — questa malattia che scuote i mercati — pone infatti seri problemi di fiducia! Le domando, allora: il sistema concordato con le banche come affronta la fine del 2003 (perché è tra poco più di un anno)? È compatibile il fatto che vi possa essere, allo stesso tempo, una presenza in Italenergia ed una presenza anche nel settore dell'auto? Oppure, come teme il presidente Tabacci, non è che noi italiani rischiamo di fare la fine dell'asino di Buridano, vale a dire che, per non saper scegliere, finiamo per non avere più né una presenza nazionale nel settore dell'energia, né una presenza nel settore automobilistico?

RENATO CAMBURSANO. Leggendo i quotidiani degli ultimi giorni, soprattutto quelli torinesi, si può immaginare — ahimé — soltanto un autunno caldo sul fronte della produzione automobilistica, con una caduta ancora più verticale della produzione stessa. Trascorso l'autunno, come ha detto l'onorevole Benvenuto, c'è il 2003, ed a partire dal gennaio 2004 la FIAT potrà esercitare l'opzione *put*, anche se non è detto che la General Motors sia interessata al *call*. Infatti, come ho detto già in un'altra audizione, non fosse altro che per eliminare un concorrente (forse mi esprimo in termini un po' pesanti), sicuramente — mano al portafoglio — lo potrebbe fare. Tuttavia, la situazione non è ovviamente così disastrosa, anche se il contributo di Roland Berger ci ha illuminato parecchio, per esempio, sulla sovrapposizione di produzione di auto della General Motors, della Opel o della Daewoo

nel mercato europeo rispetto ai segmenti di produzione che sono anche di FIAT Auto.

È vero che FIAT Auto ed Italenergia rappresentano due problemi diversi, ma in qualche modo si intrecciano tra loro. Gli ultimi avvenimenti in casa FIAT, con il cambio di *management* — che, salvo diverse interpretazioni, mi sembra più indirizzato verso una finanziarizzazione dello stesso gruppo, piuttosto che alla sua continuità industriale — fanno immaginare che la scelta fosse già stata fatta nel recente passato (un passato neanche troppo recente), in primo luogo nel marzo del 2000, con l'accordo con la General Motors, e poi con le scelte successive, quali l'operazione Italenergia ed il tentativo sulla Fondiaria assicurazioni, precedentemente ricordate dai colleghi della maggioranza.

Allora, la sensazione delle banche che la scelta del gruppo FIAT di uscire progressivamente dal settore auto fosse stata già compiuta non ha evidenziato che l'appuntamento del 1° gennaio 2004, con l'impegno su altri fronti (gli investimenti appena ricordati) esponeva, in anticipo rispetto alla scadenza del 2004 o degli anni successivi, in modo piuttosto rischioso lo stesso gruppo, come si è poi rivelato con il passare dei mesi e degli anni? In altre parole, esiste ancora la possibilità — come dicono tutti, dal Governo a tutte le forze politiche — che il sistema-paese Italia non possa fare a meno del settore produttivo dell'auto, per quello che tale settore ha significato e può ancora significare per ciò che trascina in sé in termini di innovazione di prodotto e di processo e di creazione di valore aggiunto e di ricerca?

Occorre far fronte a questa situazione per fare in modo di salvare il comparto FIAT auto, che ha alle spalle una grande storia, ma che rischia adesso di non avere un futuro; non dimentichiamoci che già nell'ambito degli accordi stipulati tra General Motors e FIAT auto una parte notevole della produzione di FIAT auto (circa un terzo della produzione complessiva) risulta concentrata sui motori diesel. Ciò costituisce un forte segnale di diversifica-

zione della produzione di FIAT; produzione che potrebbe, in un futuro non troppo lontano, essere svolta altrove. Se ciò avvenisse anche per altri segmenti della produzione l'occupazione e, soprattutto, la produzione di ricchezza del nostro paese ne risentirebbero in maniera disastrosa.

GIORGIO LA MALFA. Ringrazio il presidente e l'amministratore delegato di San Paolo IMI per l'esposizione puntuale ma anche allarmata in merito al ritardo accumulato dalla FIAT sui migliori segmenti del mercato dell'auto.

Il presidente Masera nel corso del suo intervento ha affermato che le società di *rating* fanno riferimento al debito lordo oltre che a quello netto; in merito ad essi è stato sempre difficile disporre dei dati. Pertanto, chiedo qual è il debito lordo del gruppo FIAT nei vari comparti e nel suo complesso.

Una seconda domanda; qual è l'esposizione finanziaria complessiva del gruppo FIAT nei confronti delle banche che hanno predisposto il piano di sostegno finanziario? In particolare, è possibile, se non è coperto da riservatezza, conoscere la misura dell'intervento di ciascuna di esse?

Quando l'anno scorso venne effettuata l'operazione di acquisto tramite OPA su Italennergia, i limiti, fissati a Basilea dalla Banca dei regolamenti internazionali, esistevano già oppure sono stati introdotti successivamente? E se questi limiti esistevano già, come mai l'autorità di vigilanza non ha ritenuto dovere imprescindibile di segnalare alle banche che esse non potevano finanziare quella operazione, dato che ciò avrebbe portato il loro debito a livelli eccedenti tali limiti? Limiti che, in tema di concentrazione dei rischi, impongono, in pratica, un'operazione che significa la vendita a EdF del pacchetto della FIAT in Italennergia, salvo la possibilità di rivenirne in possesso qualora il gruppo torinese nel 2005 sia in condizioni di farlo; detto ciò chiedo cosa sia avvenuto che ha imposto di effettuare una drammatica

marcia indietro rispetto ad un cammino intrapreso anche con il consenso delle autorità di vigilanza.

Inoltre, chiedo al presidente Masera se, a suo parere, il gruppo FIAT abbia effettivamente la possibilità di venire fuori da questa situazione.

Mi chiedo anche se l'esistenza di un *put* non costituisca di per sé un elemento di debolezza di un piano industriale. Ma questo problema non dovrebbe essere, in un senso o nell'altro, risolto subito? Inoltre, a chi compete la cabina di regia di questa grande crisi che investe l'Italia? Dico ciò perché la crisi del settore automobilistico costituisce una crisi dell'Italia. Essa è di competenza del Governo? Oppure spetta alla Banca d'Italia? E se spettasse alla Banca d'Italia, a che titolo le spetterebbe, trattandosi di una crisi industriale? Oppure spetta alle banche coinvolte nel loro insieme? O semplicemente ad alcune di esse? O, infine, compete all'azienda FIAT?

Concludo osservando che se i responsabili delle banche oggi assenti non hanno avuto la sensibilità di partecipare a questa audizione, è evidente che debbono avere qualche cosa da rimproverarsi; temevano forse che qualcuno dei parlamentari qui presenti potesse chiedere conto di cosa non hanno fatto. È bene pertanto che rimanga agli atti questo nostro dubbio che, con questo loro comportamento, hanno contribuito ad alimentare.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega La Malfa per il suo intervento, che mi sento di condividere dalla prima all'ultima parola.

Prima di dare la parola ai nostri ospiti colgo, l'occasione per svolgere una considerazione alla luce delle vicende avvenute un anno fa. Do atto al presidente Masera di aver svolto una relazione di grande qualità, efficace e seria che, tuttavia, non fuga le questioni e i problemi esistenti. Personalmente sono arrivato a questa conclusione; certamente il cambio del *management* in seno al gruppo FIAT ha dato indicazioni sulla volontà di cambiare il passo. In tal senso, il dottor Boschetti,

durante lo svolgimento dell'audizione, ha fatto un'ottima impressione, mostrando entusiasmo e grande forza; così come la stessa scelta ad amministratore delegato di FIAT Spa di Galateri lascia intravedere la volontà di andare in profondità sul piano della ristrutturazione finanziaria del gruppo, che può anche poggiare su un piano industriale, ma da essa non si può prescindere; il sostegno delle banche è, pertanto, fondamentale per raggiungere questo obiettivo.

Noi non vogliamo conoscere quali siano gli *assets* che il gruppo abbia intenzione di vendere, ma sottolineiamo la necessità di un'azione molto incisiva per evitare il verificarsi di conseguenze negative. I tempi per salvare il settore auto, o una parte di esso, così come per trattenere in Italia la Edison (rispetto alla quale siamo fortemente irritati per le posizioni che avevamo indicato un anno fa) sono molto stretti e non ritengo sia possibile giungere fino al 2004 senza assumere importanti decisioni.

Presidente Masera, sono stato uno di coloro, allora isolato, che sostenevano la necessità che la sterilizzazione delle azioni fosse trasferita da EdF ad Italennergia perché all'interno di quest'ultima società la situazione non era chiara: i francesi non avevano intenzione di effettuare un'operazione finanziaria ma si ponevano come azionisti di riferimento. Purtroppo i fatti hanno dimostrato che la realtà è questa.

Allora, si è fatto un *portage*, vale a dire che è stata effettuata un'operazione che ha consentito, proprio attraverso un *portage*, di far entrare in Italia i francesi. Non stiamo facendo loro una guerra, tuttavia vogliamo sottolineare che siamo in presenza di un mercato asimmetrico (tra l'altro, il mercato elettrico europeo è forse il *business* più importante esistente) e che tale asimmetria è scandalosa, perché i francesi — i quali vendono all'Italia energia nucleare — fanno cassa e pretendono di venire a fare *shopping* in Italia senza condizioni di reciprocità! E con uno scherzetto di questo genere, non solo mettono le mani su Edison, ma anche su un pezzo dell'ENEL, perché nel frattempo la Edison ha acquistato la seconda Genco.

Ecco perché non siamo sereni: perché un anno fa non abbiamo visto chiaro. Qual era la cabina di regia un anno fa? I francesi potranno entrare in Italia solamente quando noi potremo entrare da loro! Rispondo io alla domanda dell'onorevole Saglia: non è sufficiente quotare la EDF, perché quotare tale società lasciando il 70 per cento in mano allo Stato, senza liberalizzare il mercato, non significa assolutamente nulla! La questione non è come si privatizza, o come si finge di privatizzare, ma come il mercato è liberalizzato, vale a dire come si può consentire ad altri concorrenti, anche di altri paesi, di entrare nel mercato francese a tutt'oggi, oppure nel 2004, nel 2005 o nel 2006. Al riguardo, si è votato in tal senso, ma non sono prevedibili grandi passi in avanti. D'altro canto, i membri delle Commissioni ricorderanno che in questa sede sono venuti i commissari europei Loyola de Palacio e Monti per spiegarci ciò che si ripromettevano di fare ma che, come è stato evidente al vertice di Barcellona, non è stato possibile ottenere.

Questi sono i punti, e si tratta di punti che non potremo non riaffermare, perché quel 2 per cento è ancora lì. Ora, come fa un gruppo come EDF a compiere un'operazione di questo genere se non ha già in tasca la sicurezza di essere padrona di Edison, visto che è « sterilizzata » e che sa che gli italiani non gradiscono una presenza di questa natura? Vuol dire che ce l'ha già in tasca. Questo, allora, è un pericolo che va scongiurato. Ecco perché occorre un risanamento incisivo: per consentire, se c'è la reciprocità, di ricomprare questo *asset* italiano, perché non c'è ragione di collocare in Francia la seconda azienda elettrica del paese in assenza di reciprocità; dunque, le cose si tengono.

La sua presenza è rassicurante, ma vi invitiamo ad essere non solo molto accorti, ma anche molto incisivi. Vorremmo che questa cabina di regia partisse anche dalle nostre sollecitazioni. Noi non impartiamo indirizzi precisi, tuttavia vorremmo evitare che accadano alcune cose e vorremmo fare in modo che ne accadessero altre: si tratta di un aspetto riguardo al quale vorrei