

## MOZIONE

La Camera,

premesso che:

i governi che si sono succeduti nel nostro Paese hanno deliberatamente consentito e agevolato la concentrazione nell'impresa maggiore (il gruppo Fiat) di tutto quello che l'Italia possiede nel settore automobilistico, in termini aziendali, tecnologici, di organizzazione aziendale, di dislocazione territoriale, di finanziamenti per l'innovazione, di ammortizzatori sociali.

questa scelta - che comportava e comporta inevitabilmente una minore concorrenza italiana all'interno del Paese - aveva lo scopo di creare un « campione » nazionale, capace - per le sue dimensioni e per le conseguenti sinergie che ne derivano - di essere competitore ad armi pari dei grandi gruppi automobilistici mondiali;

per la stessa ragione i governi che si sono succeduti hanno largamente favorito il trasporto su strada (in mani private) rispetto al trasporto su ferrovia (in mano pubblica) tanto che sulla strada transita in Italia circa l'85 per cento del traffico totale di persone e di merci, contro una media europea di poco superiore al 70 per cento, e su di essa si riverserà l'80 per cento della futura domanda aggiuntiva di trasporto, destinata a crescere in proporzione diretta al Pil, ossia di oltre il 30 per cento nei prossimi quindici anni;

constatato che:

i dati che emergono sull'industria automobilistica mondiale mettono in evidenza le preoccupanti prospettive dell'industria automobilistica italiana;

l'andamento dell'industria stessa prefigura una continua diminuzione della produzione automobilistica sul territorio

nazionale, mentre il parco automobilistico italiano risulta il più vecchio d'Europa;

la produzione automobilistica di marche italiane in Italia è continuamente diminuita nel tempo fino a toccare la soglia del 60 per cento della produzione totale, sicché quattro automobili su cento di marche italiane sono prodotte fuori del nostro Paese;

due dipendenti su cinque dell'industria automobilistica italiana, vale a dire quasi centomila persone, operano attualmente all'estero;

la tendenza in atto fa ritenere ragionevolmente che entro pochi anni soltanto la metà della automobili di marca italiana verranno prodotte in stabilimenti situati sul territorio nazionale;

impegna il Governo

a subordinare ogni eventuale intervento di natura straordinaria a favore delle imprese automobilistiche al verificarsi delle seguenti condizioni:

a) che venga presentato un progetto di politica industriale che - partendo dall'evolversi della situazione dei trasporti di persone e di merci - definisca la struttura produttiva del settore;

b) che il Parlamento venga posto a conoscenza:

1) di quanto siano costati allo Stato gli aiuti all'industria automobilistica negli ultimi dieci anni, in termini di: sgravi contributivi; cassa integrazione guadagni; pensionamenti anticipati; fondi per la formazione professionale; fondi per l'occupazione; contributi sui finanziamenti alle imprese industriali; contributi ad imprese per investimenti ad alto contenuto tecnologico e per la innovazione industriale; contributi alle imprese esportatrici; contributi ad investimenti sulla ricerca; agevolazioni in materia di prezzi di energia e trasporti;

2) dei progetti strategici per l'Italia delle imprese automobilistiche per i prossimi cinque anni, con riferimento sia alle prospettive degli investimenti industriali, sia a quelle della occupazione, anche per

quanto riguarda il settore della componentistica la cui autonoma capacità progettuale va sostenuta e ampliata e il problema della subcommittenza;

3) dei piani dell'industria automobilistica per quanto riguarda la ricerca e l'innovazione, con particolare riguardo alla sicurezza attiva e passiva, alla riduzione dei consumi, all'impatto ambientale, al riciclaggio dei materiali, alla viabilità ed alla mobilità generale. In particolare, se l'industria automobilistica italiana intende investire sull'auto a basso impatto ambientale e sui sistemi integrati di mobilità nelle grandi aree urbane;

4) della politica commerciale delle imprese automobilistiche, per l'Italia, con particolare riferimento alla politica dei prezzi;

5) della politica del personale delle imprese automobilistiche, per l'Italia, con particolare riguardo ai programmi per le assunzioni, per il ricambio ed il ringiovanimento della forza-lavoro, per il potenziamento delle professionalità.

(1-00071) « Bertinotti, Armando Cossutta, Diliberto, Nesi, Giordano, Strambi, Saia, Valpiana, Vendola, Ortolano, Pistone, Edo Rossi, Nardini, Eduardo Bruno, Michelangeli, Meloni, Carazzi, Lenti, Marco Rizzo, Malentacchi, Mantovani, Grimaldi, Boghetta, Bonato, Brunetti, Muzio, Galdelli, De Murtas, De Cesaris, Maura Cossutta, Cangemi, Moroni ».