

**ATTI DI INDIRIZZO***Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

le scelte attuate dai Governi che si sono succeduti nel nostro Paese hanno da sempre privilegiato il trasporto su strada a scapito di quello su rotaia;

per le stesse ragioni è stato privilegiato il trasporto individuale privato a scapito di quello pubblico collettivo, con pesanti conseguenze in termini di inquinamento ambientale e da traffico, che si ripercuotono sulla salute, sulla sicurezza e sui livelli di vivibilità in particolare sulle grandi città;

il maggiore beneficiario di queste scelte è stato il gruppo FIAT;

in questi decenni, i governi che si sono succeduti, hanno favorito la progressiva concentrazione in Fiat Auto, di tutto il patrimonio industriale del settore (marchi e produzioni). Rappresentativa a questo proposito è la vicenda dell'Alfa Romeo;

per queste ragioni il Gruppo Fiat opera in una sostanziale situazione monopolistica in tutto il settore del trasporto su gomma;

nonostante questo negli ultimi decenni lo Stato italiano, a fronte delle crisi cicliche che hanno investito il settore, ha dovuto destinare all'industria automobilistica ingenti mezzi finanziari in termini di: sgravi contributivi, cassa integrazione ordinaria e straordinaria, mobilità e prepensionamenti, fondi per la formazione, fondi per l'occupazione, contributi per investimenti tecnologici e per l'innovazione industriale, contributi per nuovi insediamenti industriali, contributi alla ricerca ed alle esportazioni, agevolazioni sui prezzi di energia e trasporti, contributi alla rottamazione;

gli utili per quanto riguarda la proprietà, anziché essere reinvestiti nell'auto, sono stati utilizzati in settori alternativi (energia, assicurazioni, grande distribuzione, telecomunicazioni, assicurazioni, servizi finanziari ed immobiliari, ed altri);

l'attuale drammatica crisi di Fiat Auto, seppur all'interno di una crisi che investe tutto il settore a livello europeo e mondiale, è la conseguenza del progressivo disinteresse dell'azionista di riferimento ad investire nel settore e di gravissimi errori di strategia e di gestione, compiuti dai gruppi dirigenti via via scelti dallo stesso. Errori che hanno prodotto un continuo peggioramento della situazione aziendale, sia sul versante dell'innovazione tecnologica, che dell'innovazione di prodotto, che sul versante della ricerca in particolare: su nuovi propulsori, nuovi modelli ed utilizzo di combustibili alternativi. La conseguenza è stata: la crescente perdita di quote di mercato (13,5 per cento in meno dal 90 ad oggi sul mercato italiano e del 3,8 per cento sul mercato europeo); una drastica riduzione dei profitti (dal 5,9 per cento del 97 allo 0,2 del 2000, sotto zero nel 2001). L'indebitamento ha raggiunto livelli estremamente pericolosi (si parla di oltre cento mila miliardi di vecchie lire). In questi anni le conseguenze, oltreché dalla collettività, sono state pagate dai lavoratori (l'occupazione diretta è passata da circa 180 mila — di cui 130 mila a Torino — del 1980 a meno dei 30 mila attuali — di cui 9.900 a Torino);

il nuovo piano di ristrutturazione presentato prevede ulteriori 8.100 esuberanti, per i quali è richiesta la cassa integrazione a zero ore, senza alcuna certezza di rientro al lavoro, la chiusura degli stabilimenti di Termini Imerese e di Arese, un drastico ridimensionamento di Mirafiori e Cassino. Ad essi vanno sommati almeno altri 25.000 lavoratori dell'indotto di cui la maggior parte a Torino;

la crisi che investe Fiat auto è gravissima;

il piano presentato da Fiat non è un piano industriale per il rilancio del settore, ma unicamente un piano di risanamento finanziario, attraverso la riduzione dei costi, tagliando l'occupazione e riducendo strutturalmente la capacità produttiva degli impianti;

la vera finalità del piano presentato è unicamente quella del risanamento finanziario, per cedere alle migliori condizioni Fiat Auto alla *General Motors*;

le stesse finalità sono perseguite dal *pool* di banche, oggi coinvolte nel piano finanziario;

*General Motors* non ha nessuna intenzione di mantenere nel nostro paese un'industria automobilistica;

il vero interesse di *General Motors* è l'acquisizione dei marchi più prestigiosi (Alfa ed altri), della rete distributiva, ed il conseguente drastico ridimensionamento delle capacità produttive di Fiat Auto, come insegna l'esperienza della *Daewoo*;

quindi, è a rischio la possibilità della sopravvivenza dell'industria automobilistica nel nostro paese, con effetti disastrosi sul tessuto economico, sociale e produttivo di grandi aree (Torino, Arese, Termini Imerese, Cassino);

è nell'interesse generale del paese, il mantenimento di un'industria di produzione automobilistica;

quindi l'interesse generale del paese, come appare chiaro, contrasta con gli interessi della Fiat, delle banche creditrici e della *General Motors*;

impegna il Governo

a chiedere a Fiat di ritirare, come peraltro rivendicato anche dalle organizzazioni sindacali, il piano presentato, perché non accettabile per le ragioni sopraesposte ed a presentare un nuovo piano, tenuto conto che la credibilità di un nuovo piano vede come presupposti:

a) una robusta ricapitalizzazione da parte di Fiat, realisticamente possibile

solo a condizione che l'azienda decida di dismettere settori non strategici alla produzione industriale veicolistica (energia, assicurazioni, ed altri);

b) che gli interventi previsti sulla ricerca, sui nuovi modelli, in particolare su nuovi propulsori e combustibili alternativi, siano adeguati e sostanzialmente comparabili con gli investimenti che le altre case automobilistiche impegnano in questi settori;

c) l'accelerazione dei tempi per l'uscita dei nuovi modelli;

d) la previsione del mantenimento in attività, anche durante la fase di realizzazione del nuovo piano, di tutti gli stabilimenti, attraverso una diversa dislocazione delle attuali produzioni e date precise sull'uscita dei nuovi modelli e livelli produttivi che garantisca progressivamente la loro saturazione;

e) la rinuncia al ricorso alla cassa integrazione a zero ore (anticamera della mobilità e del licenziamento);

f) in alternativa la disponibilità di Fiat a ricorrere ai contratti di solidarietà, alla Cig a rotazione, alla riduzione dell'orario di lavoro, sull'esempio di quanto già fatto da altre case automobilistiche (Volkswagen);

g) la volontà di Fiat di non avvalersi della facoltà di vendere a *General Motors* (*Put Option*) o comunque di subordinare il *Put* ad un esplicito impegno di *General Motors* o di qualsiasi altro gruppo interessato, a mantenere in Italia un polo autonomo di produzione automobilistica (direzione, ricerca, progettazione, ed altre);

a prevedere a valle di queste condizioni, un intervento pubblico da parte del Governo e di altri enti pubblici ed economici, che, compatibilmente con le disposizioni della Comunità europea, apporti nuove risorse, con modalità e strumenti in grado di condizionare l'elaborazione del

nuovo piano, in particolare su ricerca ed innovazione di prodotto e di verificarne l'attuazione;

a favorire, in accordo con le regioni interessate, la creazione di distretti dell'auto nei territori dove sono presenti stabilimenti diretti ed indotto dell'auto;

a favorire, nel settore dell'indotto, oggi ancora troppo parcellizzato e Fiat/dipendente, « piani territoriali », in grado di connettere le realtà produttive con tutte le strutture di ricerca e di investimenti territoriali (università, enti locali, formazione, istituti di credito, ed altri) esistenti e a destinarvi risorse, in particolare per la ricerca e l'innovazione di prodotto, fondamentali per combattere il declino industriale, che la crisi Fiat sta paurosamente accelerando;

a dichiarare lo stato di crisi del settore dell'indotto e dei servizi legati all'auto, adottando iniziative volte a prevedere l'estensione degli ammortizzatori sociali in tutte le realtà produttive, anche sotto i quindici dipendenti;

ad adottare iniziative perché si giunga al rinnovo del parco pubblico dei mezzi di trasporto collettivi (autobus) e delle flotte pubbliche, con incentivi finalizzati esclusivamente all'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (nuovi propulsori e combustibili alternativi);

a verificare se esistano, sia a livello nazionale sia internazionale, operatori economici ed industriali, disponibili ad entrare nel capitale Fiat, a fronte di un nuovo piano di rilancio e sviluppo;

a farsi promotore, presso la Comunità europea, per la definizione di un piano per l'auto che favorisca l'attivazione di sinergie tra tutti i soggetti (pubblici e privati) che fanno ricerca, in particolare su nuovi propulsori, combustibili alternativi eccetera, con l'obiettivo di mettere a disposizione delle industrie europee i risultati, accelerando quindi un processo di produzione a basso impatto ambientale,

rendendo contemporaneamente più competitiva la produzione automobilistica continentale.

(1-00121) « Diliberto, Armando Cossutta, Rizzo, Franci, Bellillo, Petrella, Pistone, Maura Cossutta, Sgobio, Vertone ».

La Camera,

considerato che:

l'industria dell'automobile — come è testualmente affermato anche nel documento conclusivo approvato dalla X Commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera dei deputati il 30 luglio 2002, al termine dell'indagine conoscitiva sulla crisi del settore auto — rappresenta il comparto più significativo dell'industria manifatturiera nazionale e fornisce un contributo di estrema importanza per quanto riguarda l'attività di ricerca e sviluppo, l'introduzione di nuove tecnologie e la creazione dell'occupazione;

l'industria dell'automobile italiana è concentrata nella Fiat;

quest'ultima conosce una crisi di proporzioni senza precedenti. È continua e procede in modo accelerato la perdita di quote di mercato internazionale e interno (infatti il marchio Fiat è passato in Europa dal 10,1 per cento del 1990 al 7,2 per cento del 2001, sino a toccare il 6,8 per cento nel 2002; la quota del marchio Lancia, pari al 2,3 per cento nel 1990 è scesa all'1 per cento nel 2001 e allo 0,8 per cento nei primi quattro mesi del 2002; mentre il marchio Alfa Romeo è passato tra il 1990 e l'anno attuale dal 1,5 per cento all'1,3 per cento; infatti la quota Fiat è scesa in Italia dal 36 per cento del 1990 al 24 per cento dei primi quattro mesi del 2002; quella della Lancia dal 9,9 per cento al 4,4 per cento; quella Alfa Romeo dal 5,6 per cento al 3,7 per cento). La Fiat ha proceduto ad una riduzione dell'occupazione che nell'ultimo ventennio del precedente secolo ha interessato decine e decine di migliaia di unità di lavoratori (solo negli

stabilimenti torinesi in quel periodo l'occupazione è diminuita di quasi centomila unità), malgrado il relevantissimo impegno della finanza pubblica speso in vari modi a sostenere l'azienda (che, secondo la Commissione Attività Produttive della Camera non è inferiore agli undici mila miliardi di vecchie lire solo negli ultimi dieci anni, valutazione che gli scriventi considerano in difetto);

l'accordo tra il gruppo Fiat e *General Motors* non ha prodotto risultati positivi dal punto di vista produttivo e occupazionale, anzi ha accompagnato e accelerato i processi negativi su entrambi i terreni, ed ha tolto da Fiat e dal nostro paese la produzione dei motori a benzina;

la proprietà e il *management* del gruppo Fiat si dimostrano sempre meno interessati alla produzione automobilistica e potenziano l'impegno e la diversificazione delle iniziative del gruppo verso altri settori, dalle assicurazioni all'energia;

il piano industriale della Fiat è stato respinto da tutti i sindacati e prevede la messa in cassa integrazione straordinaria non a rotazione per 8.100 lavoratori per la durata di un anno, con la sospensione della produzione, e quindi la prospettiva della chiusura definitiva, di stabilimenti che hanno fatto la storia industriale del gruppo, quali quelli di Arese e di Termini Imerese;

l'azienda — fatto che non ha precedenti — ha poi dichiarato che oltre la metà dei lavoratori sospesi, quindi oltre 4.000, non ha alcuna possibilità di rientrare al lavoro, configurando così un procedimento di messa in mobilità e di licenziamento collettivo in luogo di una sospensione con integrazione salariale;

tutto questo sembra preludere ad una eliminazione di produzioni, di siti produttivi e di occupazione considerati sgraditi alla *General Motors*, al fine di vendere a quest'ultima alle condizioni ad essa più gradite. Come si sa, infatti, in base all'accordo stipulato con la *General Motors* il gruppo Fiat avrà la possibilità di

esercitare nel 2004 il diritto di opzione circa la vendita del rimanente 80 per cento del capitale Fiat alla stessa GM. Non è un caso che le scadenze per la creazione, costruzione e commercializzazione di nuovi modelli, previsti nel piano industriale, si concentrino tutte nel 2005;

quindi appare del tutto disatteso l'auspicio contenuto nel documento parlamentare prima richiamato, in base al quale il gruppo Fiat dovrebbe essere chiamato ad assumere iniziative rapide e chiarificatrici al fine di evitare che il Paese si ritrovi privo nel 2004 di una presenza industriale di estrema, e sarebbe stato meglio dire esclusiva, rilevanza nel settore automobilistico;

il comportamento fin qui tenuto dal Governo appare del tutto inadeguato a fronteggiare una crisi di tali proporzioni che rischia di privare il nostro sistema industriale di un altro punto di eccellenza e di competitività, dopo l'abbandono di chimica, farmaceutica, telecomunicazioni, informatica e avionica;

impegna il Governo a:

respingere le richieste di procedura di sospensione dal lavoro di 8.100 lavoratori per un anno a zero ore proposte dall'azienda, in modo da consentire la distribuzione dell'attività produttiva tra tutti gli stabilimenti attraverso interventi sugli orari e le turnazioni, che prevedano l'intervento di misure e ammortizzatori sociali, quali la rotazione della cassa integrazione e i contratti di solidarietà, tali da scongiurare i licenziamenti, da non allontanare per un periodo così lungo e continuato i lavoratori dai luoghi di produzione, da garantire la continuità del reddito per i lavoratori dell'indotto, anche con misure straordinarie, laddove gli stessi, in base alla legislazione vigente, fossero privi di ogni forma di intervento di sostegno al reddito;

prevedere un impegno pubblico tale da garantire la sostanziale e prevalente pubblicizzazione dell'azienda, fino all'acquisizione integrale della proprietà della

Fiat auto, per impedire la svendita della intera industria automobilistica del nostro Paese al colosso americano della *General Motors*;

promuovere l'istituzione di un fondo gestito da un'agenzia a maggioranza pubblica, con la partecipazione degli enti locali, per la progettazione e l'innovazione della mobilità delle persone e delle cose sul territorio, urbano e extraurbano, e quindi dei tipi e degli usi dell'automobile, e per intensificare la ricerca e la sperimentazione nel campo dei motori ecocompatibili, come quello all'idrogeno;

favorire una profonda riorganizzazione del lavoro nel settore, con l'immediato obiettivo di una difesa dell'occupazione attraverso la riduzione strutturale stabile dell'orario di lavoro, almeno a 35 ore settimanali a parità di retribuzione.

(1-00122) « Bertinotti, Alfonso Gianni, Giordano, Deiana, Titti De Simone, Mantovani, Mascia, Pisapia, Russo Spena, Valpiana, Vendola ».

La Camera,

considerato che lo stato di grave sovraffollamento di gran parte delle carceri italiane, determinato anche dalla lentezza eccessiva con cui si svolgono i processi, rende particolarmente penosa la condizione dei reclusi;

rilevato che la congestione degli istituti di pena oltre a rendere difficili le condizioni di vita dei detenuti ostacola le attività di recupero e reinserimento sociale che, secondo la nostra Costituzione, devono essere i fini preminenti della detenzione;

ricordato che la dignità dei detenuti deve essere rispettata e che il grado di civiltà di un Paese si misura dalla condizione del proprio sistema carcerario e dal rispetto dei diritti di coloro che scontano una giusta pena;

visto che gli agenti di polizia penitenziaria sono costretti a svolgere il loro lavoro in condizioni estremamente difficili anche per l'insufficienza del loro numero;

considerato che è in corso nel Paese ed in Parlamento un dibattito tra le forze politiche sulla possibilità di adottare una misura di clemenza per i reati di minore allarme sociale,

impegna il Governo

a svolgere tutte le azioni necessarie affinché le carceri siano luoghi in cui si rispetti la dignità umana e affinché si operi per il pieno reinserimento dei detenuti nella società;

ad ampliare la capienza complessiva del sistema carcerario, anche con misure di carattere straordinario, al fine di ridurre i casi di più pesante sovraffollamento;

a rendere più netta la separazione dei detenuti in base al tipo di reato, alla condizione di attesa di giudizio, all'età, alle condizioni sanitarie ed allo stato eventuale di tossicodipendenza, al fine di poter meglio operare per il reinserimento sociale dei detenuti e per evitare che il carcere diventi una scuola del crimine;

a coprire le carenze di organico del corpo di polizia penitenziaria e di tutto il personale addetto alle carceri;

ad adottare iniziative normative volte ad ampliare, limitatamente ai reati di minore gravità e di minore allarme sociale, la possibilità di applicazione di misure alternative alla detenzione nel rispetto delle garanzie di sicurezza dei cittadini;

ad adottare iniziative normative per accelerare i tempi dei processi al fine di ridurre il numero dei detenuti sottoposti a carcerazione preventiva e per migliorare l'efficienza complessiva della giustizia.

(1-00123) « Bondi, Antonio Leone, Orichio, Zanettin, Mormino, Antonio Russo, Tarditi, Paniz,

Perlini, Palma, Saponara, Lavagnini, Pittelli, Zorzato, Crosetto, Sterpa».

*Risoluzione in Commissione:*

La II Commissione,

premesso che:

L'11 e 12 ottobre 2002 si è tenuto a Firenze un convegno nazionale sul tema «Modernità e diritti: la tutela delle vittime», organizzato dalla Fondazione Luigi Gruccione — ente morale vittime della strada — in collaborazione con le più importanti associazioni italiane dei familiari delle vittime (Associazione familiari delle 118 vittime di Linate, familiari Moby Prince, vittime di Sarno, Unione familiari vittime per stragi, vittime banda Uno Bianca, familiari vittime del terrorismo, ed altre;

in tale circostanza sono state affrontate molte questioni, a cominciare dalle garanzie democratiche e costituzionali che uno Stato moderno deve assicurare ai cittadini vittime di reato e di abuso di potere;

in secondo luogo, anche sulla scia dei recenti orientamenti espressi in sede europea, si è discusso sulle prospettive di riforma dell'attuale sistema penale che — invece di considerare la vittima come persona in possesso di bisogni e diritti da garantire e tutelare — tende piuttosto ad «utilizzarla» come semplice elemento di prova;

il convegno è stato anche l'occasione per redigere una Carta dei diritti delle vittime e per costituire un coordinamento delle organizzazioni italiane di vittime in grado di sensibilizzare le istituzioni, i mass media e l'opinione pubblica sui gravi fenomeni sociali che riguardano i cittadini;

il Consiglio dell'Unione europea — con decisione-quadro del 15 marzo 2001 sulla posizione della vittima nel procedimento penale — ha invitato gli Stati mem-

bri ad adeguare la propria legislazione in materia rafforzando la tutela della vittima con particolare riguardo al diritto a un trattamento che ne salvaguardi la dignità, al diritto di informare e di essere informata, al diritto di comprendere ed essere compresa e, infine, al diritto di essere protetta nelle varie fasi del processo;

L'Italia avrebbe dovuto fare entrare in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie ai fini dell'attuazione della suddetta decisione-quadro entro il 22 marzo 2002 (ad eccezione degli articoli 5, 6 e 10);

da notizie di stampa (*Il Sole 24 Ore* del 30 settembre 2002, pagina 4) si è appreso che la commissione ministeriale — cosiddetta commissione «Santacroce» — istituita nell'aprile 2001 con l'incarico di elaborare la proposta di legge in materia ha concluso i suoi lavori prima dell'estate dopo aver monitorato le esigenze principali delle vittime;

nel redigere il documento finale — il cui obiettivo prioritario è quello di «riequilibrare» la posizione e la tutela delle vittime di reato nel nostro ordinamento — la commissione si è, tra l'altro, basata su uno studio effettuato dal Censis nel 2000 dal quale emerge un dato preoccupante: il numero degli italiani che dichiarano di essere stati nei dodici mesi precedenti vittime di un reato sono circa l'11 per cento una percentuale ancora molto elevata;

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative relative alla posizione processuale della vittima del reato andando così incontro alle legittime aspettative delle associazioni dei familiari delle vittime ed evitando — al tempo stesso — di incorrere in un richiamo dell'Unione europea nei confronti dell'Italia per il ritardato recepimento della decisione-quadro.

(7-00174) «Fragalà, Catanoso, Lo Presti, Scalia, Bornacin, Menia, Briguglio, Saia, Serena, Arrighi,

Strano, Fatuzzo, Cristaldi, Migliori, Raisi, Lisi, Saglia, Cannella, Foti, Giorgio Conte, Carrara, Butti, Villani Miglietta, Airaghi ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interpellanza urgente  
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

risulta all'interpellante che il 16 ottobre 2002 la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione relativa al regolamento di semplificazione dei procedimenti di autorizzazione alla produzione, alla immissione in commercio e alla vendita di prodotti fitosanitari e relativi coadiuvanti, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 2001, n. 290, con specifico riguardo agli articoli 19 e 20 (in materia di coadiuvanti di prodotti fitosanitari) e 38, comma 1 (in materia di prodotti naturali e particolari utilizzati in agricoltura biologica e biodinamica);

l'apertura della procedura di infrazione interviene quando presso il Ministero delle politiche agricole e forestali è stato già raggiunto un accordo tra le parti interessate per una modifica del decreto che dovrebbe rispondere efficacemente ai rilievi sollevati dalla Commissione;

tale modifica, nell'ambito di una revisione complessiva del regolamento, sarà oggetto di ulteriore discussione presso una commissione cui sono state invitate le organizzazioni professionali e dalla quale sono state inspiegabilmente escluse le or-

ganizzazioni dell'agricoltura biologica e biodinamica, che hanno svolto parte attiva e positiva nell'opera di modifica dell'articolo 38; la prima riunione della commissione dovrebbe avere luogo il 25 novembre;

il testo concordato tra e parti, come accennato, dovrebbe sperare i rilievi della Commissione europea, perché fa riferimento correttamente ai prodotti utilizzati in agricoltura biologica e biodinamica in quanto impiegati come corroboranti, protettivi, potenziatori delle difese dei vegetali e dei prodotti vegetali e/o impieghi similari e non in quanto fitofarmaci;

il nuovo testo del regolamento si pone nell'ottica della semplificazione, perseguita dall'Unione europea anche nel libro bianco sulla sicurezza alimentare —:

se non ritenga doveroso invitare le organizzazioni dell'agricoltura biologica e biodinamica a partecipare ai lavori della commissione istituita per la revisione del decreto del Presidente della Repubblica n. 290 del 2001;

quali iniziative intenda assumere per rispondere efficacemente ai rilievi della Commissione europea, anche sulla scorta del nuovo testo dell'articolo 38 del regolamento concordato tra le parti interessate.

(2-00550) « Pecoraro Scanio, Marcora, Rossiello, Albertini, Banti, Benvenuto, Giovanni Bianchi, Bimbi, Boato, Brugger, Buemi, Bulgarelli, Cento, Ceremigna, Cima, Collè, Detomas, Di Gioia, Fistarol, Frigato, Grotto, La Grua, Lion, Tonino Loddo, Melandri, Nicolosi, Pappaterra, Luigi Pepe, Siniscalchi, Widmann, Zanella, Zeller, Camo, Carbonella, Giacco, Grillini, Santino Adamo Loddo, Meduri, Panattoni, Piscitello, Pistone, Rava, Realacci, Rizzo, Rocchi, Ruggieri, Ruzzante, Santagata, Verneti ».