

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

la crisi del gruppo FIAT ha origini remote e deriva da scelte strategiche volte a concentrare la presenza dell'azienda a livello nazionale ed in alcuni paesi emergenti e dell'est europeo, rinunciando a competere sui mercati dei paesi occidentali più avanzati attraverso i necessari investimenti in nuove tecnologie ed in nuovi prodotti;

le attuali difficoltà del gruppo si manifestano quando il mercato internazionale dell'auto attraversa una fase di stagnazione e risulta caratterizzato da un'accentuata competizione, una bassa redditività ad una elevata sovrapproduzione;

in questo quadro, già di per sé negativo per tutti i produttori, la FIAT ha perso in questi ultimi anni significative quote di mercato nei confronti di tutti i principali concorrenti alcuni dei quali, esemplare il caso di *Citroen* e *Peugeot*, dopo avere affrontato con successo complessi processi di ristrutturazione e di riorganizzazione aziendale, hanno invece incrementato i volumi produttivi ed occupano oggi posizioni di primo piano;

l'industria automobilistica, di cui la FIAT rappresenta la massima espressione alimentando tra l'altro, in larga misura l'indotto del settore, costituisce il comparto più significativo dell'industria manifatturiera nazionale e fornisce un contributo di fondamentale importanza per quanto riguarda la creazione di occupazione nonché in termini di attività di ricerca e sviluppo e di introduzione di nuove tecnologie a beneficio dell'intero sistema produttivo;

bisogna operare in ogni direzione per mantenere in Italia un'industria automobilistica forte e, quindi, l'intero ciclo di produzione dell'automobile ed in primo luogo la direzione dei marchi, della ricerca e dello sviluppo;

l'attuale piano industriale del gruppo, come rilevato dalle organizzazioni sindacali, da esponenti del Governo e da numerosi esperti indipendenti, è allo stato inadeguato e prevede, in particolare, il lancio di un numero limitato di nuovi modelli, da realizzarsi tra l'altro in tempi eccessivamente lunghi, nonché un programma di adeguamento della rete distributiva, carente in Europa e pressoché inesistente negli altri grandi paesi occidentali, inidoneo a produrre risultati in tempi ragionevoli;

l'attuale stato del gruppo FIAT è, in larga misura, insieme causa ed effetto di una strategia di diversificazione degli investimenti dagli esiti tutt'altro che soddisfacenti e che ha, al contrario, contribuito in maniera determinante ad elevare il livello dell'indebitamento;

il rilancio del settore auto del gruppo FIAT può avvenire solo se, consapevole della necessità di una decisa inversione di tendenza, la proprietà sceglie di concentrarsi sul *core business*, dismettendo le partecipazioni non strategiche e colmando il *gap* in termini di investimenti nelle innovazioni di prodotto, ed innanzitutto in ricerca e sviluppo, che caratterizza attualmente la FIAT rispetto a tutti i maggiori produttori europei;

la crisi della FIAT che ha radici profonde e natura strutturale, potrà essere superata e l'azienda, allo stato affetta da un'elevata sovracapacità produttiva, potrà conoscere una nuova fase di crescita solo avviando un processo di profondo rinnovamento:

impegna il Governo

a vigilare affinché i vertici del gruppo definiscano un piano industriale ed un piano di ristrutturazione che forniscano

precise garanzie in termini di rilancio e di sviluppo dell'azienda ed evidenzino, in particolare, la determinazione a procedere alla cessione degli *asset* non strategici per concentrarsi sul settore automobilistico accelerandone il rinnovamento;

a garantire che i predetti piani assicurino la permanenza in Italia di un polo produttivo unitario che, facendo leva su marchi di elevato contenuto tecnologico, nonché di grande attrattiva e notorietà, quali Ferrari, Maserati e Alfa Romeo, continui a sviluppare quelle capacità progettuali, di sperimentazione produttiva e di applicazione tecnologica che rappresentano il « cervello » dell'industria automobilistica;

a verificare che il contenuto dei piani in questione sia condiviso dalle banche creditrici, con particolare riferimento al livello degli investimenti ed alla quota dei proventi derivanti dalle cessioni delle partecipazioni non strategiche che dovranno essere destinati alla riduzione del livello di indebitamento, favorendo, con le modalità ritenute più opportune, l'individuazione di nuove fonti di finanziamento private;

a chiedere alla FIAT precise garanzie e ad effettuare specifici interventi affinché l'attivazione degli ammortizzatori sociali, che appare ormai necessaria al fine di consentire di affrontare con successo la crisi del gruppo evitando il ricorso ai licenziamenti, non comporti la perdita del posto di lavoro da parte delle maestranze interessate;

a tal fine la FIAT dovrà impegnarsi a reimpiegare, al termine del periodo di cassa integrazione, la massima parte dei lavoratori coinvolti e dovranno essere altresì promosse le seguenti misure:

a) eventuale riconversione degli stabilimenti (in nessun caso bisognerà consentire la semplice chiusura) a produzioni industriali affini al settore dell'auto (componentistica, rinnovo e smaltimento di autoveicoli ed altre), assicurando a tutti i lavoratori attualmente occupati la conser-

vazione del posto di lavoro e tenendo altresì presente gli effetti di tali processi sui lavoratori dell'indotto;

b) ricorso agli strumenti della programmazione negoziata (accordi di programma, contratti di programma, contratti d'area, patti territoriali) ed alle risorse comunitarie con specifico riferimento alle aree, comprese quello dell'indotto, interessate dalla crisi della FIAT;

c) attivazione mirata di tutti gli strumenti formativi finalizzata alla permanenza nel mercato del lavoro dei lavoratori dell'azienda e dei lavoratori dell'indotto interessati;

a promuovere interventi di sostegno all'attività di ricerca e sviluppo mirati al settore dell'automobile, alle grandi ed alle piccole e medie imprese, con l'obiettivo, in particolare, di coinvolgere i centri di ricerca universitari e di avviare iniziative miste, pubblico-private, con finalità specifiche di ricerca applicata alla tecnologia autoveicolistica ed orientate, tra l'altro, ai profili del risparmio energetico, eco-ambientali, ai nuovi propulsori, ai nuovi materiali ed alla sicurezza dei veicoli.

(1-00129) « Volontè, Tabacci, Giuseppe Drago, Mongiello, Ciro Alfano, Dorina Bianchi, Grillo, Mereu, Peretti, Tanzilli ».

La Camera,

premesso che:

la crisi dell'industria automobilistica italiana dipende innanzitutto da una fase recessiva del mercato a livello mondiale ma anche dalle politiche assistenzialiste dei precedenti Governi e, non ultimo, da alcuni errori strategici e gestionali compiuti a partire dagli anni '90 dalla proprietà e dal *management* del gruppo del Lingotto;

l'importanza dell'industria dell'auto nel nostro Paese é emersa in termini molto chiari nel corso dell'indagine conoscitiva svolta dalla X Commissione permanente

(Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei Deputati ed è ben riepilogata nel documento conclusivo del 30 luglio 2002;

negli ultimi anni il gruppo FIAT ha concentrato la propria presenza nel mercato nazionale e nei Paesi emergenti con particolare attenzione all'Est europeo ed all'America Latina;

nell'anno in corso si stanno registrando flessioni della domanda di automobili del 5 per cento in Europa, del 15 per cento in Italia, del 20 per cento in Polonia, del 57 per cento in Turchia e del 12 per cento in Brasile, solo per citare alcuni dei territori nei quali l'industria italiana ha concentrato i propri investimenti;

dalla fine del 2001 il gruppo FIAT ha assunto una serie di provvedimenti di carattere industriale e finanziario diretti a contrastare la crisi, con particolare riguardo all'indebitamento che nel primo trimestre del 2002 ammontava a 6,6 miliardi di Euro;

le difficoltà della casa automobilistica italiana iniziarono in verità nella seconda metà del passato decennio, come è testimoniato da un risultato negativo della gestione caratteristica a partire già dall'esercizio 1998, nonostante gli interventi adottati dal Governo dell'epoca a sostegno della domanda di mercato, e poi mantenutosi costantemente negativo con ampiezza anzi progressivamente crescente;

gli organici del gruppo FIAT Auto diminuirono di conseguenza, scendendo dalle circa 115 mila unità di metà degli anni Novanta a 82.553 a fine 1999, 74.292 a fine 2000, 59.126 a fine giugno 2001, dunque dimezzandosi in sei anni nonostante le politiche attente all'occupazione intraprese dai Governi precedenti, per giungere poi a 54.860 unità a fine giugno 2002;

nel corso del 2001 sono state cedute alcune attività di Magneti Marelli, sono stati deliberati l'aumento di capitale di FIAT S.p.A., la quotazione in Borsa

della Ferrari, e la cessione a fermo di parte di quest'ultima; inoltre FIAT ha stipulato un'intesa complessiva con il sistema del credito perseguendo una strategia di rafforzamento finanziario;

un ruolo fondamentale nell'azione di ristrutturazione è attribuito all'alleanza con *General Motors* che pone FIAT Auto nella condizione di competere con vantaggi di costo accedendo alle risorse globali del principale costruttore di automobili del mondo;

la vigente legislazione europea e le esperienze passate impediscono di concepire interventi pubblici di sostegno all'industria automobilistica con effetti certi e duraturi; si rammentano in particolare i provvedimenti di rottamazione che hanno favorito tutte le case, determinando un rimbalzo negativo a termine senza incidere sulla competitività dell'impresa nazionale, mentre i recenti eco-incentivi sono apparsi strumento più adeguato finalizzato agli obiettivi di riduzione dell'impatto negativo del mercato e che ha favorito il rinnovo di un parco auto circolante più compatibile con le esigenze ambientali;

considerato che:

una politica industriale per il comparto automobilistico deve stimolare l'innovazione e la trasformazione delle imprese, agendo sulla leva della ricerca e dello sviluppo al fine di favorire l'aggiornamento tecnologico;

la FIAT Auto ha presentato un piano di ristrutturazione dell'azienda volto al risanamento della gestione economica e al rilancio industriale essenzialmente basato su: investimenti annui tra il 2003 e il 2005 pari a 1.100 milioni di euro in ricerca e sviluppo e a 1.500 milioni di euro in nuove immobilizzazioni tecniche materiali, per un totale di 2.600 milioni di euro ogni anno; il lancio di numerosi modelli nuovi di auto e altri, frutto di *restyling*; il miglioramento della qualità del prodotto e dei sistemi di vendita; l'aumento del grado di utilizzo della capacità produttiva installata attraverso la riduzione transitoria di

quest'ultima, una conseguente ulteriore riduzione degli organici che scenderebbero a 50.557 unità al 1° luglio 2003, il ricorso alla cassa integrazione guadagni e alla mobilità;

il Governo ha tempestivamente avviato un tavolo di consultazione con l'azienda e le parti sociali ed ha intrapreso una verifica della rispondenza dei contenuti del piano agli interessi del Paese;

impegna il Governo:

a verificare le azioni messe in campo da FIAT Auto contengano i presupposti affinché, ove realizzate, il gruppo possa uscire dall'emergenza economico-finanziaria, presupposto questo imprescindibile per un successivo ulteriore rilancio dell'industria dell'auto in Italia;

a concedere le procedure relative alla cassa integrazione guadagni esclusivamente a seguito dell'impegno di FIAT a fissare una data certa per la ripresa produttiva di Termini Imerese e di Arese;

a valutare ipotesi di riconversione industriale solo attraverso strumenti di programmazione negoziata con il coinvolgimento delle regioni interessate;

a vigilare sul forte e crescente coinvolgimento delle banche nei confronti delle vicende del sistema industriale, affinché le stesse accompagnino lo sviluppo del comparto produttivo più significativo del Paese, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese dell'indotto che gravita intorno al mondo FIAT;

a garantire adeguati strumenti di sostegno alla ricerca ed all'innovazione tecnologica con particolare riguardo alle aziende dell'indotto dell'industria automobilistica;

a mantenere aperto con l'azienda e le parti sociali un tavolo di confronto, dove misurare i progressi realizzati, stemperando in tal modo le tensioni di carattere sociale che rischiano di risultare controproducenti rispetto a possibili comparte-

cipazioni straniere e alla necessità più complessiva di attirare in Italia possibili investimenti;

a sviluppare azioni di *marketing* territoriale per attirare investimenti produttivi anche di industrie estere nelle aree con maggiori difficoltà occupazionali;

ad adoperarsi in ogni modo affinché i programmi di investimento pubblico nelle infrastrutture possano da un lato attenuare il problema occupazionale, e dall'altro migliorare la competitività dello stesso settore;

a valutare l'opportunità di adottare iniziative normative volte a prorogare per un anno o almeno per sei mesi le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito con modificazioni dalla legge 8 agosto 2002, n. 178, al fine di sostenere ulteriormente la domanda di autoveicoli, nonché iniziative volte a sopprimere del tutto l'imposta di bollo e gli emolumenti dovuti agli uffici del Pubblico Registro, utilizzando come relativa copertura finanziaria i maggiori introiti IVA derivanti dal maggior sviluppo dell'attività di sostituzione del parco auto che una simile riforma renderebbe possibile.

(1-00130) « Elio Vito, La Russa, Volontè, Cè, Moroni ».

Risoluzione in Commissione:

La XIII Commissione,

premesso che:

a differenza di tutti i paesi industrializzati e di molti paesi dell'est europeo e asiatico, l'Italia è priva di una Collezione nazionale di microrganismi, uno strumento di base indispensabile per il progredire della ricerca, dello sviluppo e delle applicazioni tecnologiche legate al mondo microbico;

ciò comporta, oltre che una dipendenza pressoché totale delle unità di ricerca e sviluppo (industriali e accademi-

che) del nostro Paese dalle collezioni straniere, anche una grave assenza di attenzione da parte del sistema Italia, nei confronti della valorizzazione produttiva della biodiversità microbica;

la collezione microbica nazionale dei Paesi Bassi (*Centraalbureau voo Schimmelcultures*), ad esempio, supportata dal ministero competente e dalla Accademia Reale olandese delle arti e delle scienze, ospita solo nella sua sezione fungina oltre 40.000 colture a disposizione del mondo della ricerca, consentendo a numerosi ricercatori e assistenti tecnici di sviluppare competenze che spaziano dalle tecniche di conservazione microbica, la sistematica e la tassonomia alla biologia evolutiva, la genetica e la microbiologia, offrendo servizi che riguardano i depositi secretati, la distribuzione dei ceppi, l'identificazione delle colture, il *training* specializzato (Corsi di sistematica microbica), la consulenza nei settori di competenza;

è auspicabile avviare anche nel nostro Paese un'iniziativa volta alla creazione di una collezione microbica nazionale ed un programma che, per contenere i costi iniziali, potrebbe prevedere l'avvio del progetto con un piccolo nucleo costituito da una sola sezione (ad esempio i lieviti) e da poco personale scientifico, seguito da un disegno e da un piano di espansione che istituisca nel corso degli anni nuove sezioni;

impegna il Governo

a prevedere l'istituzione di una Collezione nazionale di germoplasma microbico per usi agroalimentari, allo scopo di assicurare il mantenimento della diversità biologica e genetica dei microrganismi che abbiano rilevanza in agricoltura, per fissare un potenziamento nazionale delle applicazioni e della redditività in questi settori produttivi, prevedendo un programma di lavoro che consenta la raccolta, l'autenticazione e la caratterizzazione di microrganismi con potenzialità applicative, la conservazione nel tempo della diversità genetica microbica e la distribuzione del

germoplasma stoccato agli utilizzatori del mondo della ricerca e dell'agro-industria.

(7-00176) « de Ghislanzoni Cardoli, Zama ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in merito alla delicata situazione della Polizia di Stato di Bologna, alla luce delle dichiarazioni preoccupanti degli organi sindacali maggiormente rappresentativi della regione Emilia Romagna, secondo le quali in particolare:

a) l'organico dell'ufficio volante (U.PG.S.P.) è calato drasticamente negli ultimi anni, mentre, per contro dal 2000 al 2001 in termini percentuali gli scippi sono aumentati del 72,02 per cento con il risultato di far lievitare in maniera significativa il senso di insicurezza collettivo. L'ufficio in questione non riuscirebbe più a svolgere una efficace attività non solo per il motivo appena esposto ma anche per l'eccessiva distrazione delle pattuglie per compiti e funzioni non propriamente ricollegabili al controllo del territorio: ausilio impiegati linee autobus urbani per controllo biglietti, verifica allarmi in abitazioni e imprese, scorte a società sportive o a personalità accompagnamento in questura di scarcerati stranieri da espellere, vigilanza arrestati e fermati, ritiro pasti per arrestati, eccetera. A proposito di questi ultimi tipi di impiego, vista l'enorme crescita delle esigenze che li determinano, sarebbe auspicabile la predisposizione di appositi servizi per evitare gli effetti deleteri analizzati. Al tal proposito per me-