

perché non abbiamo davanti tempi lunghi. Affinché ciò possa avvenire, il gruppo della FIAT deve concentrare le risorse, di cui dispone, nel settore automobilistico, dismettendo le partecipazioni non strategiche (dopo il fallimento sostanziale, con grave ripercussione a danno dell'auto, delle cosiddette diversificazioni strumentali). Non possiamo però nasconderci come l'attuazione del piano industriale non richieda solo risorse, ma inevitabilmente anche tempo, perché questo è il punto: vi è una gara contro il tempo. Si tratta di riconquistare il terreno perduto, di recuperare posizioni e di tornare ad essere competitivi. Un vero bilancio si potrà fare solo nel 2006, anche se sarà importante verificare già nel corso del 2003 e del 2004 gli effetti derivanti dall'applicazione del piano. In questa prima fase, proprio per permettere al piano di decollare, occorre concentrarsi sulla riduzione del debito e sul ridimensionamento dei volumi produttivi, perché una considerevole fetta di quello che la FIAT oggi produce non è vendibile sul mercato.

E non è pensabile che, di fronte ad una sovracapacità produttiva — che nell'ultimo anno è risultata pari a 200 mila vetture, con una proiezione sul 2003 che tende a 250 mila —, si possa ritenere di produrre non per il mercato, ma per il piazzale. Questi sono dati che non possiamo e non dobbiamo nasconderci.

Produrre in eccesso vuol dire — lo ricordo — continuare a far crescere l'esposizione debitoria di FIAT e, se si vuole che l'azienda resti sul mercato, ciò non è più possibile.

Giunti a questo punto, un piano di ristrutturazione è necessario per evitare che l'azienda continui a maturare debiti, anzi a macinare debiti e a perdere credibilità in borsa. Questa è la condizione, anzi il presupposto, affinché domani vi possa essere il rilancio dell'azienda, un recupero di produttività e, quindi, una salvaguardia dell'occupazione produttiva.

Il risanamento ed il rilancio non sono operazioni facili e mi guarderei in merito dal fornire indicazioni vincolanti all'azienda, perché ognuno deve svolgere il

proprio mestiere, anche se il documento prodotto a suo tempo dal nostro Parlamento aveva fornito anzitempo indicazioni che, oggi, posso ritenere assolutamente aggiornate.

Ad esempio, non capisco perché, nella mozione dell'Ulivo — non lo dico per polemizzare, d'altra parte sapete bene che sono lontano da tali necessità —, si pretenda di vincolare interamente il ricavato delle dismissioni alla riduzione dell'indebitamento. Dove sta scritto? Di ciò le banche potrebbero anche ringraziare, non è la prima volta che capita; tuttavia, ritengo che il Parlamento si debba anche preoccupare che le banche condividano il piano di investimenti, perché credono nel rilancio industriale dell'azienda, e che siano disposte, in linea di principio, ad impegnarvi parti delle risorse che deriveranno dalle dismissioni.

Ci sono due punti sui quali vorrei richiamare la vostra attenzione. Come è stato possibile che il sistema bancario abbia autorizzato e sostenuto — ovviamente, anche con il beneplacito della Banca d'Italia — l'OPA su Montedison nel luglio 2001 con un indebitamento della FIAT che era già alle stelle? La FIAT non era nelle condizioni di lanciare una OPA su Montedison, ma lo ha fatto solo perché dietro vi era il sistema bancario che, attraverso questa iniziativa, ha pensato di realizzare un'operazione di potere. Questo non è un buon precedente, è un precedente negativo!

Se poi si guarda al problema dei trasferimenti dei rischi, c'è da farsi accapponare la pelle. Sulla recente vicenda della Cirio, il collocamento dei bond è stata un'operazione di trasferimento dei rischi sui risparmiatori, per lo più ignari. Vi sembra, quindi, che possiamo sostenere la tesi che le dismissioni devono tendere ad una totale riduzione dell'indebitamento a garanzia del sistema bancario? Ma cerchiamo di essere un po' più seri!

Non comprendo, inoltre perché, nella stessa mozione dell'Ulivo, si escogitino soluzioni fantasiose per aumentare il capi-

tale della FIAT. Non c'è ingegneria finanziaria che tenga, a meno che non si tratti di assistenzialismo mascherato.

Ho ascoltato le argomentazioni del collega Alfonso Gianni, le rispetto, ma non le condivido. Nuovi investitori si faranno avanti solo se il piano industriale risulterà credibile; e c'è bisogno di nuovi investitori, di qualche industriale che si affianchi, in attesa di sostituire gli azionisti di riferimento di oggi.

È necessario che il piano industriale sia credibile e che la FIAT sia posta in condizione di attuarlo, a cominciare dal piano di ristrutturazione. Si tratta di elementari verità che, probabilmente, è più difficile affermare da qui, ma restano elementari verità; capirei se si dovessero affermare in piazza, e magari qualcuno, oggi, sarà costretto a dire delle mezze verità, ma qui abbiamo il dovere di dire delle verità intere.

Essere chiari sulla natura e sulla soluzione della crisi non esime, naturalmente, dal dovere di assumersi tutte le responsabilità per quanto riguarda i riflessi sociali della crisi stessa; ecco il punto. In merito, dobbiamo innanzitutto chiedere che la FIAT quantifichi, in modo trasparente, gli attuali esuberi e i piani di riassorbimento dei lavoratori, che verranno collocati in cassa integrazione; misura quest'ultima dalla quale, a breve, non sembra possibile prescindere.

L'obiettivo dovrà essere quello di reimpiantare, nel termine di un periodo il più possibile contenuto, il maggior numero di lavoratori e gli ammortizzatori sociali dovranno porsi tali obiettivi, fermo restando che è il mercato a stabilire i livelli di produzione della FIAT, non li fissiamo noi per decreto, non decidiamo noi *a priori* quante auto si debbano produrre. Si dovranno produrre auto in una misura che garantisca il loro acquisto da parte del mercato in Italia e nel mondo. Certamente, non possono essere prefissate per decreto.

Quello che si può e si deve fare, innanzitutto — e lo ripeto —, è verificare che il piano industriale venga rigorosamente e speditamente attuato. Bisogna avere il co-

raggio di dire che pensare di far produrre automobili comunque e di tenere in ogni caso aperti gli stabilimenti, anche in assenza di un mercato, avrebbe un costo insostenibile per l'azienda e per il paese, non tanto alla lunga ma già nel breve termine, e rischierebbe di impedire il risanamento ed il rilancio del settore automobilistico, cosa che ancora oggi è possibile fare.

Ecco perché nella nostra mozione si sottolinea l'opportunità di utilizzare a fondo e in modo mirato gli strumenti per il sostegno dell'occupazione e la promozione dello sviluppo nelle aree interessate dalla crisi FIAT, comprese quelle dell'indotto: la programmazione negoziata, le risorse comunitarie, il sostegno alle attività di ricerca e di sviluppo possono fornire risposte in termini occupazionali, costituendo al contempo soluzioni valide sotto il profilo economico, ad un costo complessivo sicuramente minore rispetto a produzioni di automobili fuori mercato. Pensiamo ad esempio all'intera vicenda di Melfi. Melfi, Mirafiori e Termini Imerese vanno considerati come un'interconnessione: è un unico stabilimento virtuale nella produzione del modello Punto. Ma, se con la Punto si sono vendute 370 mila auto nel 2002 e se ne venderanno probabilmente — ammesso che si riesca — 240 mila nel 2003, è chiaro che la riduzione di produzione va organizzata all'interno di questi tre stabilimenti. Melfi è uno stabilimento di grandi *performance* e viene considerato uno dei primi cinque o sei a livello mondiale nel settore dell'auto; quindi, le riduzioni di capacità produttiva devono intervenire a Mirafiori o a Termini Imerese.

È questo il problema che si deve affrontare, pensando alle soluzioni alternative. Non si tratta di buttar fuori lavoratori o di sguarnire aree socialmente così delicate, ma non si può pensare di produrre beni che il mercato non vuole. Allora, bisogna operare utilizzando gli strumenti a disposizione, anche con l'impegno della FIAT e di altri imprenditori, che possono essere trovati. È questa la funzione del Governo: utilizzare gli strumenti a dispo-

sizione per realizzare piani industriali alternativi, laddove è dimostrato che non è possibile continuare con questo tipo di produzione. È così complicato dire questo? È certo che, se non si farà così, ci troveremo a gestire una crisi di portata drammatica, magari con risvolti di ordine pubblico neppure troppo difficili da prevedere.

In conclusione, sappiamo che il Governo può fare ben poco in termini diretti ma può fare molto in termini di coordinamento e di iniziativa, tenendo conto delle norme europee e del fatto che ogni intervento nel settore rischia, allo stato, di favorire i concorrenti della FIAT. Quindi, l'azione deve essere coordinata nel tempo e modulata.

Si può stimolare la domanda complessiva, utilizzando la leva fiscale o l'innovazione tecnologica localizzata in Italia; si possono gestire al meglio gli ammortizzatori sociali; si possono favorire progetti di riconversione industriale a Termini Imerese, con il completo assorbimento dei lavoratori, come ha dimostrato lo studio elaborato da Roland Berger già alcuni mesi fa e ripreso oggi dal Ministero delle attività produttive. È possibile avviare rapidamente iniziative di riconversione negli altri siti toccati dalla ristrutturazione, per mettersi al riparo dagli eventi futuri, perché gli eventi futuri saranno comunque difficili. Pensare oggi di mettere una toppa, senza porsi il problema della prospettiva, vuol dire agire nascondendosi la verità.

Inoltre, si può favorire la ripresa del confronto con GM. L'Italia ha riguadagnato un ruolo importante nel mondo? Bene, favoriamo allora anche i contatti con General Motors: con una base FIAT ristrutturata su basi competitive c'è la possibilità di farlo. Credo non si possa prescindere da quell'accordo strategico. E, poi, si può trattenere in Italia il governo dei marchi di lusso, pensando ad un'aggregazione industriale tra Alfa, Maserati e Ferrari di grande potenzialità sul piano industriale e dell'innovazione tecnologica. Sostenere una valida ristrutturazione in un'ottica di mercato, per produrre una

base competitiva stabile, vuol dire attrarre altri privati in grado di affiancare gli attuali azionisti, che mi sembrano in disarmo. È la maggiore garanzia di mantenimento delle produzioni in Italia: non per decreto ma creando le condizioni economiche perché questo possa avvenire.

Rifuggiamo poi da nuovi IRI. Dai banchi della sinistra sono venute spesso polemiche sulla funzione dell'IRI. Rivendico qui quell'intuizione di politica industriale che è stata alla base del grande rilancio dell'industria del paese. Non c'è dubbio che la funzione delle industrie a partecipazione statale sia stata decisiva per ancorare il processo di sviluppo a qualcosa di importante. Però, abbiamo girato pagina, non si può pensare di dare segnali così contraddittori, una volta in una direzione, una volta nell'altra. Ma quali segnali diamo ai mercati internazionali? Non si può tornare indietro, vorrebbe dire lanciare messaggi contraddittori come se il paese fosse senza una guida. Questo non è possibile, non perché non si riconosca la funzione dello Stato, ma la logica dello Stato imprenditore, malgrado le folgorazioni alla *new deal*, va aggiornata: bisogna che noi perseguiamo la strada che abbiamo insieme scelto a cavallo degli anni novanta, per ragioni legate alla riduzione del debito ed anche per ragioni di mobilitazione delle risorse, per creare un maggior dinamismo imprenditoriale. Indietro non si torna; bisogna essere rigorosi e compiere scelte conseguenti; stare lontani dal populismo vuol dire pensare all'interesse generale del paese. Queste sono le cose che, io credo, competono ad un Governo che abbia voglia di impegnarsi con grande serietà e con grande decisione attorno a questa vicenda.

Per concludere, poiché nella nostra mozione vi è un riferimento, vorrei che rimanesse agli atti che, d'accordo con gli altri presentatori, è stato riformulato il sesto capoverso della parte motiva della mozione sostituendo le parole da: « è allo stato » sino alla fine del capoverso con le seguenti « appare inadeguato per quanto concerne la tempistica prevista per il lancio di nuovi modelli l'adeguamento della

rete distributiva». Si tratta sostanzialmente di una attenuazione: non vorrei che prevalesse una sorta di pessimismo della ragione, ma vorrei invece che rimanessero l'ottimismo della volontà e la possibilità di imprimere una svolta importante. Pertanto, crediamo che si possa fare qualcosa, che si possa agire conseguentemente, crediamo che il Governo possa fare in fondo la sua parte (*Applausi*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Saglia. Ne ha facoltà.

**STEFANO SAGLIA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, noi crediamo che questo dibattito non possa che essere anticipato da un'analisi il più possibile approfondita delle cause della crisi del comparto automobilistico italiano e, più in generale, mondiale. Queste analisi sono state approfondite e studiate nel corso di un'indagine conoscitiva che le Commissioni di Camera e Senato hanno condotto questa estate. Si è trattato di un esame dettagliato della questione del mercato automobilistico che parte, innanzitutto, dalla considerazione che vi è una congiuntura mondiale recessiva e che non vi sono le condizioni oggi per uno sviluppo di una industria in qualche misura fortemente ciclica. Accompanate a questa congiuntura mondiale non particolarmente favorevole, ci sono certamente le criticabili iniziative assunte in questi mesi e in questi anni dai principali vertici del gruppo automobilistico italiano. Il gruppo FIAT ha guardato con interesse al mercato automobilistico italiano e all'estero e, soprattutto, nel proprio piano degli investimenti si è concentrato sul mercato nazionale e sui paesi emergenti, come in America latina, e sui paesi dell'est europeo.

Questo è stato un fattore che sicuramente non ha favorito la possibilità attuale di riuscire a ridurre una congiuntura sfavorevole, perché proprio in quei mercati la domanda di veicoli si è contratta in maniera significativa. Basti pensare ad alcuni esempi. In Italia abbiamo una riduzione del 15 per cento della domanda, in Polonia del 20 per cento, in Turchia del 57 per

cento e in Brasile del 12 per cento. Ciò significa che, proprio laddove il gruppo FIAT ha orientato la maggior parte dei propri investimenti, vi è stata una contrazione della domanda. Questo può essere imputato ad una scarsità di analisi o ad un errore di valutazione, ma dall'altro lato, in una prospettiva più a medio o a lungo termine tale strategia può portare a dei risultati positivi proprio perché, secondo gli analisti e gli osservatori che anche le Commissioni parlamentari hanno audito, vi è una possibilità di crescita proprio di questi mercati molto più consistente di quanto non lo siano mercati più maturi come quelli dell'Europa.

Ed allora queste sono analisi che ci possono consentire di pensare che all'orizzonte non vi sia una situazione esclusivamente negativa e che, invece, vi possa essere una ripresa del mercato; anche secondo quanto affermato dal Presidente del Consiglio dei ministri ciò è possibile, ma da questo punto di vista noi non vogliamo sostituirci a coloro che hanno il compito di effettuare queste valutazioni. Infatti, troppo spesso la politica ha cercato, in qualche misura, di sostituirsi a quanti hanno la responsabilità di decidere nel campo delle aziende private. In questa occasione non si tratta di diventare *manager* della domenica, ma di cercare insieme soluzioni secondo le proprie competenze, le proprie opportunità.

Noi non crediamo negli effetti salvifici di un mercato senza regole, ma in una moderna economia sociale di mercato, nell'ambito della quale tutti gli attori protagonisti riescano a mettere in campo azioni e convincimenti che insieme possono raggiungere risultati. Certamente vi sono alcuni problemi che riguardano il livello occupazionale, perché pensare ad un piano industriale che metta in cassa integrazione 8.100 persone non può che essere valutato in termini molto preoccupati da un Governo responsabile; ciò perché non sono in vista soluzioni che possano, in qualche misura, consentire una nuova occupazione per questa manodopera, per questi lavoratori.

Inoltre, bisogna anche chiedersi perché in Italia vi sia solo la possibilità di collocare questi lavoratori nel circuito del gruppo FIAT, perché — ad esempio — il gruppo FIAT abbia perso quote di mercato e, quindi, ormai più del 60 per cento dell'offerta sia determinata da gruppi e marchi stranieri e perché questi gruppi e marchi stranieri in Italia non abbiano investito in unità produttive.

Vi è un problema antico dato dall'incapacità di attrarre investimenti legandosi solamente ad un sistema di carattere assistenziale e protezionistico che, certamente, non ci consente di guardare ad altri investitori, anche stranieri, che sul territorio nazionale potrebbero produrre nuova ricchezza e, quindi, nuovi posti di lavoro. Abbiamo legato il nostro destino manifatturiero esclusivamente alle scelte di un gruppo che, evidentemente, non è infallibile e che nel momento in cui sbaglia dei passaggi, o vi è — come accade oggi — una congiuntura economica sfavorevole, condiziona completamente quelle che sono le stesse ricadute sociali.

Hanno ragione coloro che sostengono che quello odierno non può essere un dibattito esclusivamente sulle ricadute sociali, ma non si può neppure trattare di un dibattito nell'ambito del quale non si tenga conto che vi sono aree del paese fortemente legate al sistema FIAT, al gruppo automobilistico italiano. Si tratta di aree del paese dove le riconversioni industriali sono molto complesse, proprio perché in quei luoghi si sono provocati investimenti solo in una direzione.

Noi non siamo tra coloro che ritengono le riconversioni industriali un tabù, ma ci chiediamo perché, nel momento stesso in cui queste vengono annunciate, si apra una tensione sociale di grandissima rilevanza che denuncia poca fiducia nei confronti delle istituzioni che dovrebbero governare questi meccanismi. Siamo convinti che non si possa fare come gli struzzi, occuparsi cioè di un problema mettendovi una toppa, un tampone che poi tra un anno o due non basterebbe più, con eventi ancor più drammatici. Noi siamo tra coloro che ritengono che vi sono aree del

territorio che possono sopportare una riconversione industriale, a patto che le maestranze, la manodopera possano trovare con chiarezza e trasparenza nuove opportunità di lavoro; vi sono anche aree dove, purtroppo, in questa congiuntura economica non è possibile perseguire questo tipo di soluzioni: il caso di Termini Imerese è emblematico. Riguardo a questa questione, vogliamo cercare di capire quale sia il ruolo che deve ricoprire un Governo responsabile nell'ambito di una nuova politica industriale; infatti, le tradizionali leve delle politiche industriali attraverso le partecipazioni pubbliche e gli investimenti pubblici diretti non sono più praticabili; ciò, non solo perché si vuole in qualche modo aderire ad un liberismo di carattere statunitense, ma proprio perché non vi sono più quegli strumenti.

Pertanto, riproporre scelte anacronistiche e demagogiche non fa certamente onore ad una classe politica che deve anticipare gli aventi e che, soprattutto, deve assumere decisioni importanti per capire se esiste la possibilità di fare politica industriale senza queste tradizionali leve, a disposizione dei Governi sino a qualche decennio fa.

Oggi si può fare politica industriale attraverso un'azione di coordinamento, di concertazione e, certamente, di dialogo sociale, ma soprattutto attraverso la costruzione di regole di un mercato che va governato e che, quindi, in qualche misura può essere protagonista di una stagione di riforme.

Vi sono situazioni ataviche che non vengono affrontate e che, fortunatamente, questo Governo ha voluto in qualche modo aggredire. Non possiamo pensare ad una crisi del sistema automobilistico, senza considerare che vi è la necessità di una riforma del mercato del lavoro, di un'apertura reale e di liberalizzazioni anche nel campo della distribuzione, del commercio e dell'energia che sicuramente influiscono sul mercato dell'automobile e, più in generale, sull'industria. Al contrario, non saremmo consapevoli del fatto che la politica non può incorrere sempre in tentazioni dirigistiche e non può pen-

sare di sostituirsi a coloro che hanno la responsabilità, in questo caso, di decidere.

La crisi dell'auto è globale: nel 1970 i produttori di automobili erano 40 nel mondo, nel 2001 sono stati solamente 14 ed è probabile — così dicono gli osservatori — che nel 2010 saranno solamente sette. Sarà compresa l'Italia fra questi sette?

Noi evidentemente ci auguriamo di sì, ma è chiaro che non possiamo permetterci di fermare le cascate con le mani; tutti i grandi gruppi industriali mondiali fanno parte di un mercato maturo dell'auto, caratterizzato soprattutto da una enorme sovracapacità (ad esempio, dei 55 milioni di veicoli che vengono prodotti 22 milioni non sono neppure commercializzati).

Non possiamo allora non considerare il fatto che vi è la necessità di grandi aggregazioni industriali. In questo senso, l'aggregazione con General Motors è una scelta opportuna che va condivisa e governata, ma si auspica — questo è il senso di alcuni punti della mozione che i presidenti di gruppi di maggioranza hanno ritenuto di voler proporre all'Assemblea — che restino in Italia non solo le unità produttive che sino ad oggi hanno prodotto, ma anche i centri direzionali più significativi, anche con riferimento, soprattutto, allo sviluppo e alla ricerca dell'innovazione tecnologica.

Al sistema dell'auto è legato il 25 per cento degli investimenti nel campo della ricerca applicata all'industria. Non possiamo non considerarlo perché, da questo punto di vista, non solo nei confronti delle ottomila imprese italiane dell'indotto si evidenzia la possibilità di sviluppo, di innovazione e di ricerca, ma tutto il sistema industriale manifatturiero è legato a doppio filo con la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nell'ambito dell'industria automobilistica.

Pertanto, vorremmo che oggi si riuscissero ad affrontare tali problematiche, per evitare che domani non lo possano essere più.

Vi è anche da considerare un fatto, tornando ai problemi dei livelli occupazionali e delle ricadute sociali di tale vicenda.

Noi oggi stiamo ragionando su un piano industriale del quale, per primi, attraverso l'impegno parlamentare che si è manifestato con la presentazione della mozione dei presidenti di gruppo della Casa delle libertà, chiediamo una correzione. Chiediamo, inoltre, che possano esservi accorgimenti nuovi e che vi siano certezze nella conduzione di questa difficile trattativa.

La decisione di ieri di sospendere la cassa integrazione va nel senso di un maggiore approfondimento della questione.

Con riferimento ai livelli occupazionali, non possiamo non sottolineare, senza alcuno spirito polemico, che il gruppo FIAT, alla metà degli anni novanta, aveva 115 mila dipendenti. Nel 1999, i dipendenti erano circa ottantamila, alla fine del 2000 erano circa 74 mila e nel giugno del 2001, circa 59 mila. Vi è stata cioè, certamente non nel periodo di Governo del centrodestra, una riduzione quasi del 50 per cento della manodopera del gruppo FIAT. È una crisi, quindi, che viene da lontano.

Vi è la necessità di ridurre i costi del lavoro nell'ambito dell'industria automobilistica, ma tutti abbiamo responsabilità o per aver assistito inermi ad una situazione che si andava via via deteriorando o per non aver anticipato gli aventi necessari per poter sopperire a questa situazione.

Pertanto noi non vogliamo semplificazioni: vogliamo andare fino in fondo rispetto agli impegni che la politica deve assumersi di fronte ad una crisi di questa dimensione; abbiamo a cuore non soltanto quello che è il destino straordinariamente importante di oltre ottomila lavoratori che potrebbero essere con molta incertezza collocati in cassa integrazione, ma anche il destino di quasi ottomila aziende dell'indotto, che a mano a mano si sono affrancate dal monoprodotto FIAT, — infatti soltanto il 45 per cento delle loro commesse proviene dal gruppo FIAT.

Si tratta di aziende dell'indotto non soltanto presenti nelle aree del centro nord — Piemonte e Lombardia —, ma anche nelle aree del centro sud e che sono state capaci di competere sui mercati internazionali, senza aiuti di Stato ed

agevolazioni, mostrando tutta la capacità di potersi affrancare da una situazione difficile, ma che probabilmente in questa occasione — considerato che si possono ancora teorizzare interventi che prevedono incentivi o «l'aggressione» nei confronti della fiscalità, che in Italia è molto più elevata che altrove per quanto attiene al mercato automobilistico — possono essere sostenute in questa opera di internazionalizzazione e di eccellenza della quale le industrie, piccole e medie, sono state capaci nel corso di questo anno.

Per concludere, cosa chiede la mozione presentata dalla maggioranza e dai gruppi della Casa della libertà? Chiede in primo luogo che il gruppo possa rimanere a conduzione italiana anche nei prossimi anni, pur cercando di governare quella che è un'alleanza strategica con la General Motors; che vi sia la concessione della cassa integrazione soltanto alla certezza di una data della ripresa produttiva, con particolare riferimento allo stabilimento di Termini Imerese per le considerazioni svolte poc'anzi. Vi è infatti una situazione sociale difficilmente assorbibile con gli strumenti tradizionali, mentre in altre aree del paese questa è più sopportabile. Sicuramente occorre intervenire su quella che è la cosiddetta programmazione negoziata: infatti, se è vero che noi non consideriamo la riconversione industriale un tabù, occorre cominciare a pensare ad essa in maniera strategica, ipotizzando anche un percorso in cui siano coinvolte le regioni e gli enti locali, i soggetti cioè che hanno gli strumenti per investire sul territorio in formazione, nel sostegno alla ricerca, nell'attrazione di nuovi investitori, siano essi italiani o esteri.

Così come non abbiamo sottaciuto — altri colleghi lo hanno sottolineato — la necessità di un confronto serrato con il sistema del credito. L'indebitamento del gruppo FIAT è sicuramente preoccupante; tuttavia occorre rendersi conto che esistono due fattori importanti, sottolineati anche dal presidente di Confindustria nel corso dell'audizione svolta nell'ambito dell'indagine conoscitiva.

In primo luogo, il sistema del credito italiano rischia di essere ingessato da questa grande esposizione nei confronti del principale gruppo industriale italiano e, in secondo luogo, probabilmente in contraddizione con il primo aspetto, le banche non possono non rendersi conto che vi è la necessità di un accompagnamento del sistema industriale. Non si può pensare che gli istituti di credito si preoccupino esclusivamente del rientro dei propri crediti: devono assumersi responsabilità importanti nei confronti del sistema economico, che necessita di una serie di attori.

Infine, occorre la costituzione, come del resto il Governo ha già fatto opportunamente e per tempo, di un tavolo di consultazione permanente con tutte le parti in causa. Per raggiungere questi obiettivi noi crediamo sia necessario un Governo che decide, e sicuramente la maggioranza può essere di stimolo nei confronti del potere esecutivo, di un'opposizione che solleciti e che abbia la responsabilità di non correre dietro a proposte massimaliste che oggi non hanno più ragione di esistere, se non altro nella loro praticabilità, di banche e di un sistema del credito che ascoltino e siano capaci di rispondere alle moderne necessità di un sistema industriale in difficoltà e di parti sociali responsabili.

Il ruolo del sindacato è straordinariamente importante: è giusto e sacrosanto che rivendichi il proprio ruolo, è giusto che il Governo tenga conto fino in fondo delle aspettative di coloro che rappresentano i lavoratori. Dall'altro lato, però, serve anche una ragionevolezza, per riuscire ad evitare tensioni sociali che certamente non portano ad una soluzione del problema e che anzi acuiscono, per motivi spesso di carattere politico e non amministrativo o di governo, una situazione che già è particolarmente delicata.

Per concludere, noi riteniamo che si debba governare oggi ciò che domani si potrebbe solamente subire e che, quindi, nell'attualità e nel contingente si possa anche sfuggire alle proprie responsabilità, ma che nel percorso storico di una crisi industriale come questa certamente emergeranno le responsabilità, che non reste-

ranno in capo solamente a coloro che temporaneamente governano ma a tutta una classe politica, se non avrà trovato le risposte necessarie per affrontare una crisi sia sul piano sociale che sul piano industriale (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Morgando, al quale ricordo che ha sei minuti di tempo. Ne ha facoltà.

**GIANFRANCO MORGANDO.** Signor Presidente, in sei minuti è difficile sviluppare argomentazioni compiute attorno ad una questione di rilievo così grande, per cui cercherò di fissare soltanto quattro punti, di cui esprimerò poco più che i titoli, per sviluppare in qualche modo i contenuti della mozione dell'Ulivo che è stata illustrata.

In primo luogo, io prendo atto positivamente del fatto che l'avvio di questo dibattito, in una sede così autorevole, dimostra che c'è una consapevolezza dell'importanza del problema. Noi ci troviamo di fronte alla crisi di un grande gruppo industriale, ed è cosa molto importante. Ma ci troviamo di fronte a qualcosa di più: come hanno sottolineato molti commentatori, ci troviamo di fronte al rischio di registrare, nella crisi della FIAT, una crisi più complessiva del sistema produttivo del nostro paese, ci troviamo di fronte al rischio di registrare l'uscita dell'Italia da un settore come quello della produzione automobilistica che, in tutte le economie industriali, è un settore capace di innervare fortemente il sistema produttivo, un settore in cui si esprimono rilevanti capacità di innovazione, rilevanti complessità nell'organizzazione delle attività produttive e nell'individuazione di soluzioni nuove, un settore che è antico nella vita industriale dei paesi occidentali ed è destinato a durare ancora molto nel tempo, in cui si concentreranno tante innovazioni tecnologiche molto importanti per le loro ricadute su altre attività. Noi affrontiamo il tema della FIAT con la consapevolezza che stiamo

discutendo di una questione che attiene alla competitività del paese e su cui, quindi, non sono ammesse disattenzioni.

Signor Presidente, signor sottosegretario, abbiamo visto troppe incertezze nel modo con cui il Governo ha affrontato questo problema. Abbiamo visto troppe lentezze, troppi rinvii. Credo sia opportuno che il Governo si renda conto che deve utilizzare in modo intelligente gli spazi che si sono creati ieri, con la sospensione delle decisioni e con l'individuazione di un periodo di tempo in cui si può approfondire il piano industriale, in cui si possono individuare nuovi contenuti dello stesso piano, in cui si può individuare una più compiuta strategia del Governo su questa questione.

In secondo luogo, la dimensione finanziaria del problema FIAT è una dimensione molto importante, imponente. Ma io condivido quello che qualcuno ha già detto: il problema non va affrontato sotto questo aspetto, il problema va affrontato nella sua dimensione industriale.

Credo sia legittimo ed opportuno discutere degli assetti dell'azionariato, dell'opportunità, in condizioni straordinarie, dell'ingresso, per una fase transitoria, di capitale pubblico. La discussione su tutti questi aspetti, sui quali sono state espresse opinioni diverse, mi sembra, dunque, legittima ed aperta. Tuttavia — questo è l'elemento che dobbiamo considerare centrale —, o risolviamo il problema del futuro industriale della FIAT e del gruppo, oppure non andiamo da alcuna parte.

Credo sia necessario un piano di ristrutturazione e che sbaglieremo nel dare l'impressione che dello stesso si possa fare a meno. Credo sia necessario discutere con coraggio di questo piano di ristrutturazione e che tutti siano pronti a fare la propria parte. Non si può, tuttavia, discutere di un piano di riorganizzazione se lo stesso non è credibile dal punto di vista industriale. Non si può discutere di un piano di riorganizzazione se, nella prospettiva, viene meno la necessaria dimensione dell'azienda per affrontare il

problema del mantenimento di un ruolo produttivo nel futuro dell'economia industriale del nostro paese.

Credo sia giusto chiedere la revisione del piano industriale alla FIAT ma ritengo giusto farlo nell'ottica di predisporre uno strumento che sia in grado di rappresentare un punto di riferimento per la discussione sul futuro, altrimenti non andiamo da alcuna parte.

Vi è un problema di tempi relativi ai nuovi modelli indicati nel piano; vi è un problema di organizzazione delle strategie della distribuzione; vi è un problema di destinazione dei siti e di rapporto tra gli stabilimenti italiani e la produzione negli altri paesi europei. Tali questioni devono essere chiarite. Senza tale chiarimento non è possibile discutere seriamente sul modo con cui ognuno può fare la propria parte nell'affrontare questo problema...

PRESIDENTE. Onorevole Morgando...

GIANFRANCO MORGANDO. ...sapendo che lo stesso non può essere risolto al di fuori del processo di riorganizzazione dell'industria mondiale dell'automobile e che non possiamo rinunciare alla presenza, in Italia, di un gruppo automobilistico complesso che svolga contemporaneamente funzioni di alta direzione, di ricerca, di produzione e finanziarie. Questa è, infatti, la condizione per le ricadute sulla crescita del sistema produttivo che ricordavo precedentemente.

Vorrei accennare all'ulteriore seguente aspetto; crediamo che debba esserci la consapevolezza che l'industria italiana dell'automobile non è soltanto la FIAT. Vi è un'attività di produzione di componentistica che, nel corso degli anni, si è profondamente trasformata; essa ha avuto la capacità di internazionalizzarsi, di crescere tecnologicamente, di crescere nell'ambito della ricerca e della produzione. È in una fase di forte cambiamento che va sostenuto, rafforzato; in tal senso occorre compiere uno sforzo importante. Occorre legare la strategia degli ammortizzatori sociali a questa strategia di crescita e di soluzione dei problemi industriali, sa-

pendo che vi è bisogno di ammortizzatori sociali per affrontare i problemi della FIAT e dell'indotto e che sono indispensabili, anche su questo fronte, innovazioni legislative; occorre introdurle celermente. A nostro avviso, andavano introdotte nel disegno di legge finanziaria per il 2003.

PRESIDENTE. Onorevole Morgando...

GIANFRANCO MORGANDO. Mi avvio alla conclusione, Presidente, richiamando l'esempio della mia città, Torino. Venerdì scorso, Torino si è fermata in una grande manifestazione cittadina cui hanno partecipato tutte le componenti (gli operai della FIAT e delle altre aziende, i commercianti, gli amministratori pubblici, gli artigiani).

Tale manifestazione ha testimoniato la volontà di mantenere, a Torino, la presenza della FIAT come luogo in cui si concentrano grandi capacità di innovazione industriale per il paese.

È questo l'auspicio che facciamo e su cui chiediamo impegni importanti del Governo per garantire un futuro all'industria italiana (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Perrotta, iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Burtone. Ne ha facoltà.

GIOVANNI MARIO SALVINO BUR-TONE. Signor Presidente, noi, deputati del gruppo della Margherita, abbiamo sottolineato per primi la gravità della crisi FIAT e le possibili ripercussioni dal punto di vista economico e sociale con la perdita di posti di lavoro.

Per questo, fin dall'8 ottobre, abbiamo chiesto al Governo di venire a riferire in aula e, con vari atti di sindacato ispettivo, abbiamo pungolato i ministri competenti, in modo da fare esprimere loro una posizione che andasse oltre la gestione degli ammortizzatori sociali. Consideriamo, quindi, tardivo il dibattito odierno.

Il Governo avrebbe dovuto sentire il bisogno di un confronto in aula e, in

particolare, avrebbe dovuto presentare una proposta percorribile durante il dibattito consumatosi in occasione dell'approvazione del disegno di legge finanziaria. Invece, il Governo ha lasciato la FIAT nella logica del « fai da te » e si è avvitato, spesso, nelle molteplici dichiarazioni in libertà: dall'iniziativa in casa Berlusconi, quando fu annunciato il proposito di fare entrare lo Stato nel capitale FIAT, alle proposte per un intervento di Finmeccanica e di Sviluppo Italia ed alle dichiarazioni di un viceministro (che dice di aver studiato economia) sulla possibilità di riconvertire gli operai in cassa integrazione in infermieri professionali (oltre a tante altre che qui non riprendo).

Un passaggio decisivo, ne conveniamo, è stata la riunione di ieri sera. Riteniamo positiva la decisione di dare uno stop all'avvio della cassa integrazione. È stato compiuto un passo importante. Sia chiaro, però, che l'obiettivo rimane il sostanziale cambiamento del piano industriale, unica base per riprendere un negoziato che, lo sappiamo, potrebbe prospettarsi ancora difficile e pieno di incognite. Per quel che ci riguarda, l'azienda deve passare da un piano di tagli ad uno di investimenti che guardino all'innovazione, alla ricerca, ma anche alla possibilità di riconquistare quote di mercato.

Su tutti questi temi, il Governo non può rimanere neutrale: per essere credibile rispetto a quanto è avvenuto ieri notte, deve essere convincente e pressante nei confronti dell'azienda e deve essere disponibile ad allocare risorse, a partire dal Senato, presso il quale è in corso la discussione del disegno di legge finanziaria. Un'ipotesi percorribile potrebbe essere quella del contratto di programma che veda la partecipazione, oltre che dello Stato, delle regioni, degli enti locali e dell'azienda e che si ponga l'obiettivo del rilancio produttivo, dell'innovazione e della ricerca, ma anche del mantenimento dei livelli occupazionali.

Mi permetta di fare un'ultima considerazione, signor Presidente. Solo ieri notte i lavoratori hanno potuto tirare un sospiro di sollievo! Negli ultimi giorni, la situa-

zione era diventata sempre più difficile sul fronte sociale; e c'è stato anche il rischio che, da un momento all'altro, essa esplodesse in maniera incontrollata. Per ottenere i primi risultati, gli operai hanno dovuto fare tante e tante ore di sciopero! Ma si sono mobilitati tutti: i familiari, la Chiesa cattolica, le istituzioni, la popolazione, che ha spesso manifestato la sua solidarietà nei confronti dei lavoratori. Non v'è stata una guerra tra nord e sud, ma un patto di solidarietà!

Noi riteniamo che tale patto non vada spezzato e che vadano respinti i tentativi di palliativi, i trasferimenti di quote di produzione da uno stabilimento ad un altro. È necessario che sia approntato un nuovo piano industriale che guardi all'innovazione, alla possibilità di cercare nuove quote...

PRESIDENTE. Onorevole Burtone...

GIOVANNI MARIO SALVINO BURTONE. ...di mercato ed al mantenimento dei posti di lavoro.

Noi riteniamo che non si debba soltanto esprimere un auspicio in tal senso e ci auguriamo, pertanto, che il Governo si impegni fermamente a porsi quale garante delle iniziative che saranno intraprese nei prossimi giorni (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto parlare l'onorevole Fallica. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE FALLICA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mio ringraziamento al Governo è ovvio, ma anche profondamente sentito, non soltanto per l'attenzione da esso dedicata alla nostra interpellanza urgente dell'8 ottobre 2002, a prima firma dell'onorevole Mormino, ma anche per avere accettato, l'11 novembre scorso, un ordine del giorno con il quale lo abbiamo impegnato ad esercitare decisive pressioni sulla FIAT per impedire la chiusura totale degli stabilimenti di Termini Imerese e per consentire il conseguente ritorno al lavoro dei dipendenti che dovrebbero essere temporaneamente sospesi.

Pertanto, non soltanto grazie per l'attenzione, ma per quell'attenzione certo maggiore riservata al drammatico problema del comparto industriale della produzione auto nel nostro paese e, quindi, principalmente, al problema del rilancio della FIAT, e, soprattutto, per la sensibilità dimostrata più volte al problema dei lavoratori. È un aspetto fondamentale quello della solidarietà ai lavoratori di Termini Imerese, di Arese e a tutti gli altri coinvolti in questa situazione che operano nelle imprese dell'indotto e che sono anch'essi irrimediabilmente colpiti dalla crisi della FIAT auto. Signor Presidente, noi tutti dobbiamo di continuo dimostrare questa solidarietà, se vogliamo che la situazione si avvii verso un processo virtuoso, pur tenendo presenti le regole del moderno mercato.

Quest'ultima riserva non vuole né potrà mai essere un pavido tentativo di sottrazione all'enorme difficoltà che la crisi internazionale dell'auto riporta all'economia del nostro paese, ma vuole essere un tentativo per ragionare tutti insieme sulle cose da fare, senza eccessi di demagogia, senza approfittare della eco che il bisogno di migliaia di lavoratori determina nella società.

Il nostro paese ha registrato negli ultimi tempi e per troppo tempo una colpevole disattenzione per la necessità dell'ammmodernamento e della innovazione della produzione industriale. Abbiamo avuto — ed uso il plurale perché non è l'occasione questa per accusare qualcuno — la massima disattenzione per ciò che significava riqualificazione dell'offerta, nuove relazioni industriali, competizione, mercato globale. L'Italia è rimasta colpevolmente indietro. Quando da molte parti oggi si chiedono investimenti pubblici, diciamocelo pure, denunciandolo con forza, si fa soltanto demagogia. Siamo componenti autorevoli dell'Unione europea e ciò non è possibile; questo è noto a tutto il Parlamento nazionale.

Il nostro impegno e la nostra massima attenzione devono essere concentrati su un'azione a sostegno dei lavoratori, senza che lo Stato ritorni però dentro il mercato.

Abbiamo aspettato per troppo tempo, lo abbiamo detto, letto e scritto in tutti i modi: meno Stato, più mercato. Tutte le forze politiche, tranne sparuti settori, hanno ecumenicamente condiviso questo assunto. È arrivato il momento per provare se siamo realmente pronti ad organizzarci ed esprimerci in serie iniziative o soltanto disdicevoli discorsi.

Lo Stato deve tutelare, vigilare, regolare il mercato; chi oggi chiede che lo Stato entri nel pieno rilancio della FIAT o comunque costituisca sistemi d'impresa che siano volti alla soluzione del problema occupazionale non posso ritenere voglia il bene dei lavoratori oggi drammaticamente interessati. Avremmo fatto meglio nel passato a pensare a cosa sarebbe successo nel paese con modelli di automobile prodotti sempre peggio, senza più le Lancia di una volta, le Giulia Alfa Romeo, invidiateci da tutto il mondo. Il ricordo, che rimane a me, ma credo anche a molti italiani, è di scioperi incredibili ai cancelli di Mirafiori, di una Alfa Romeo venduta, per così dire, alla FIAT e di una cassa integrazione abusata in momenti in cui si sarebbe dovuta invece garantire la competizione.

Nei confronti della prima e forse più importante impresa del nostro paese abbiamo, per troppo tempo, fatto l'errore di considerare le sue crisi come congiunturali e non strutturali o progettuali. Mentre la Renault, la Chrysler, la Ford Opel sono state, già da più di un lustro, portate ad innovare, a trovare gli strumenti, le occasioni e, quindi, i mezzi per il loro rilancio, in Italia abbiamo fornito soltanto interventi per la rottamazione. Ma c'è di più; le migliaia di miliardi di utili che ne sono derivate sono state utilizzate per una diversificazione aziendale che ha esaltato la dispersione di risorse, di attenzione, di iniziativa: in una parola si è determinato, in poco tempo, con delittuosa velocità, il disastro. Ora, si tenta di far credere a migliaia di poveri lavoratori che la colpa della loro sofferenza è soltanto di chi, oggi, ha la responsabilità di governare il paese.

Noi non ci stiamo; io, signor Presidente, non ci sto; questo è il solito gioco al massacro dove a pagare sono sempre i più

deboli. Non ci sto perché sono convinto che nella sua opera di tutela e vigilanza il Governo garantirà i lavoratori e perché sono convinto che troveremo una soluzione. Per questo ringrazio il Governo, anche per la riunione di ieri sera; per questo non cesserò di parlare in difesa dei lavoratori di Termini Imerese e di tutti gli altri lavoratori italiani (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

**PRESIDENTE.** È iscritta a parlare l'onorevole Pistone. Ne ha facoltà.

**GABRIELLA PISTONE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, parlo a nome del gruppo dei Comunisti italiani che ha anche presentato una mozione che sarà votata nella giornata di domani.

Voglio iniziare dicendo che i metalmeccanici degli stabilimenti FIAT di tutta Italia sono arrivati a migliaia nella capitale e stanno manifestando contro il piano di ristrutturazione dell'azienda che prevedeva di mettere in cassa integrazione la prima *tranche* di 5.600 lavoratori praticamente da subito. Ieri notte si è avuta una piccola vittoria, frutto dei sacrifici, delle mobilitazioni di tanti lavoratori e lavoratrici, di tante donne e di tanti uomini che, con il sindacato unito, si sono battuti per la loro dignità e per la loro esistenza. Ieri notte si è aperto uno spiraglio, piccolo ma importante: lo stop all'avvio della cassa integrazione fino al 5 dicembre che i sindacati vedono come la prima possibilità di entrare nel merito dei problemi, primo fra tutti, il cambiamento del piano industriale, per iniziare a parlare di investimenti, di sviluppo, di strategie industriali e non di tagli occupazionali. Va detto, con rabbia, che, da mesi, abbiamo chiesto, in mille occasioni, al Governo nazionale di aprire un tavolo intorno al quale riunire i sindacati e la FIAT per discutere del futuro dell'azienda automobilistica torinese e della revisione del piano industriale. Si sarebbe evitato di perdere quasi due mesi su una trattativa fondamentale. Ora, finalmente l'esecutivo si è deciso a convocare le parti e ci auguriamo che il Governo voglia assumersi le proprie re-

sponsabilità davanti a migliaia di famiglie a cui verrà a mancare ogni sostegno economico se si dovesse procedere secondo le linee fin qui tracciate; il Governo dovrà dire, chiaramente, da che parte sta.

La crisi FIAT rischia di essere un disastro per il nostro paese poiché si tratta dell'ultimo pezzo di grande industria manifatturiera che abbiamo a seguito del depotenziamento di altri grandi settori quali l'aeronautico, il siderurgico, il chimico, il farmaceutico, l'elettronico. Vediamo aumentare l'acquisizione da parte di imprese estere di aziende italiane ma non vediamo accadere il contrario, anzi le partecipazioni italiane vanno diminuendo.

Un'analisi della crisi FIAT non è certo facile da trattare in pochi minuti ma è certo che, in questi anni, vi è stata una crescente indifferenza dell'azionista di riferimento che ha investito in settori altri, a redditività immediata: assicurazioni, editoria, energia, distribuzione, telecomunicazioni, servizi finanziari e immobiliari, piuttosto che investire o reinvestire nel settore automobilistico. Una serie di gravi errori di strategia e di gestione compiuto dagli stessi gruppi dirigenti e ciò ha portato ad un ritardo forte nell'innovazione tecnologica, ad una cattiva organizzazione della produzione, ad una perdita crescente e permanente di quote di mercato, ad una continua diminuzione della redditività, ad una continua diminuzione dell'occupazione.

Se negli anni ottanta i dipendenti diretti FIAT erano 130 mila, si è poi passati a 90 mila, fino a 50 mila nella metà degli anni novanta e ai 30 mila dell'ultimo decennio.

Oggi, si «chiede la testa» di altri ottomila lavoratori — chiamati esuberanti — ai quali vanno sommati circa 24 mila esuberanti nell'indotto di primo e secondo livello.

L'indotto è una forte componente dell'economia locale (si pensi a quelle di Torino Mirafiori, di Arese, di Melfi, di Cassino, di Termini Imerese). Inoltre, questi lavoratori non hanno le stesse protezioni di quelli delle grandi fabbriche e il problema, per loro e per le loro famiglie, sarà ancora più pesante.

In tutto questo quadro, vorrei ricordare che le più penalizzate sono le donne, le quali rappresentano la maggior parte della manodopera. Nella componentistica le donne rappresentano fino al 70 per cento della forza lavoro e, quindi, saranno ancora una volta loro a pagare il prezzo più alto!

PRESIDENTE. Onorevole Pistone...

GABRIELLA PISTONE. Ho finito signor Presidente. È una corsa contro il tempo, non va sprecato neppure un minuto: tutti, insieme ai lavoratori, nelle piazze, nei luoghi di lavoro, per batterci, affinché questa vera e propria mattanza non abbia mai a verificarsi, accanto ai sindacati che hanno l'arduo compito di confrontarsi con all'azienda e con l'esecutivo per trovare soluzioni che vedano nettamente rientrare le decisioni fin qui assunte. La battaglia è tutta da giocare, per tutti gli stabilimenti insieme, non per uno a scapito dell'altro!

Vorremmo investire per lo sviluppo. Anche lo Stato dovrà fare la sua parte, come d'altronde è già successo nel caso di altre importanti realtà automobilistiche. Il rischio è grande e non vogliamo che l'Italia — e simbolicamente Torino — diventino un'altra Detroit. La capitale dell'auto è oggi desertificata, per cui si è detto che il sogno americano non abita più a Detroit (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Comunisti italiani*)!

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Pistone.

È iscritto a parlare l'onorevole Lettieri. Ne ha facoltà.

MARIO LETTIERI. Il rinvio delle procedure di cassa integrazione e l'impegno dichiarato dalla FIAT di far ripartire lo stabilimento di Termini Imerese, a sei mesi anziché ad un anno dalla chiusura, sono segnali apprezzabili ma non sufficienti.

Le preoccupazioni per le sorti dello stabilimento siciliano e per il futuro com-

pletivo del settore dell'auto nel nostro paese restano tutte intiere e il dibattito in corso lo sta dimostrando.

Gravi sono le responsabilità del Governo, che si è ridotto all'ultimo minuto per avviare una trattativa che è appena all'inizio ma che ci auguriamo porti ad una soluzione definitiva di rilancio del settore auto nel nostro paese.

Comunque, la decisione di ieri serve almeno a bloccare i tentativi di dividere i lavoratori siciliani e meridionali da quelli degli stabilimenti del nord e fa giustizia anche dei comportamenti irresponsabili di quanti, nei giorni scorsi, hanno tentato di mettere i lavoratori di Termini Imerese contro quelli di Melfi così come contro quelli degli altri stabilimenti.

La FIAT, o si salva tutta intera o, prima o poi, stabilimento dopo stabilimento, finirà con lo scomparire! Di ciò occorre avere consapevolezza. I lavoratori che stanno manifestando qui a Roma in maniera unitaria, ce l'hanno: a loro va la nostra solidarietà!

La crisi della FIAT, i cui segnali sono diventati sempre più forti negli ultimi due anni per l'evidente disimpegno della proprietà, era apparsa chiara anche a chi non segua i fatti economico-industriali. Quando la casa torinese accentuò la sua presenza nel settore dell'energia, costituendo con la EDF francese la Italenergia, allora, il Governo ed il ministro dell'industria — sempre assente sui grandi fatti industriali e produttivi di questo nostro paese — furono ciechi e sordi, ignorando volutamente che la scelta del gruppo avrebbe avuto effetti devastanti per il settore dell'auto.

Lo stesso Governatore della Banca d'Italia si limitò ad affermare che le vicende sono costantemente seguite con attenzione agli interessi generali ma non aggiunse esaurienti dettagli.

Eppure, il caso FIAT suscitava interrogativi di prima grandezza che non hanno trovato risposta alcuna da chi aveva il dovere di fornirli, da chi sapeva che la cosiddetta diversificazione degli investimenti, decisi dalla proprietà, coniugata

con il pauroso crollo delle vendite delle auto, avrebbe, prima o poi, portato all'attuale situazione di crisi del settore.

La FIAT, oltre ad essere la più grande impresa privata italiana di dimensioni internazionali, è soprattutto parte rilevante dell'occupazione e dell'economia italiana, per il numero dei dipendenti direttamente impegnati o indirettamente occupati nell'indotto, le cui sorti sono strettamente legate al destino degli attuali stabilimenti FIAT localizzati in varie regioni italiane, ma costituenti — come ha detto l'onorevole Tabacci poc'anzi — un tutt'uno. Egli ha ragione quando afferma che il destino di Melfi è legato a quello di Termini Imerese ed a quello di Mirafiori.

Nel Mezzogiorno la presenza della FIAT e del suo indotto è notevole e diffusa ed ha rappresentato e rappresenta il reddito, la speranza ed il futuro di decine di migliaia di famiglie, di decine di migliaia di giovani. Non è in discussione il dato relativo alla crisi mondiale del settore auto (è stato già ricordato come le aziende produttrici di auto da 40 si siano ridotte a 14). È, invece, in discussione la presenza ed il ruolo di FIAT auto nel nostro paese, il cui segmento di mercato — lo ripeto — è vorticosamente caduto dal 51 al 31 per cento. Ciò ha messo a rischio gli interessi diffusi di centinaia di migliaia di lavoratori, degli stessi risparmiatori, penalizzati dal crollo del titolo in borsa, e, più in generale, del nostro paese.

Signor Presidente, vorrei ancora un minuto per dire che, se ciò è vero, com'è vero, la vicenda della FIAT riguarda tutti, anzitutto il Governo, che deve guardare agli interessi complessivi del nostro paese. La FIAT è un pezzo importante, forse il più significativo del capitalismo italiano o, almeno, lo è stato, ma è anche uno dei simboli forti dell'Italia nel mondo. Essa è, soprattutto, il patrimonio di idee, di cultura, di persone, di passione della storia del nostro paese.

Indubbiamente, pesanti sono le responsabilità della famiglia Agnelli, che sembra quasi vivere quel clima di decadenza così ben descritto da Thomas Mann ne *I Buddenbrook*, per avere scelto di fare *business*

in altri settori e di abbandonare la tradizionale attività familiare, non investendo, quindi, nella ricerca, nei nuovi modelli e subendo l'aggressione dei concorrenti. Un serio piano industriale — che noi chiediamo e che il Governo deve chiedere — deve essere completamente rivisto nella direzione di un impegno finanziario diretto della famiglia nella ricerca di nuovi azionisti, nel coinvolgimento più diretto della stessa General Motors, mantenendo, però, in Italia i centri decisionali, i centri produttivi ed i centri di ricerca, per rilanciare il settore auto in Italia, in Europa e sui mercati mondiali (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Amici. Ne ha facoltà.

SESA AMICI. Signor Presidente, sono stata educata ad un'idea della politica scandita da una serie di eventi temporali: il tempo della riflessione, il tempo dell'ascolto, il tempo della propaganda, il tempo della decisione ed il tempo dell'azione. Credo che oggi si consumi in questo dibattito in aula il tempo della decisione, di una decisione importante che riguarda le sorti del sistema produttivo del paese e che affronta, a partire dalla crisi del settore auto della FIAT, la responsabilità di un'azione di governo che deve cogliere, all'interno di questa crisi, l'opportunità di dire al paese quale idea di sviluppo ha e quale impegno si assume di fronte ad una grave crisi, di fronte alla vera, prima, grande e grave crisi che la FIAT ha vissuto nel corso degli anni.

Nel dibattito che si è svolto poc'anzi, molti colleghi del centrosinistra lo hanno ricordato: all'interno di questa crisi vi è la crisi di una strategia industriale, l'assenza di un piano presentato alle forze sociali ed a cui hanno risposto le grandi mobilitazioni di questi giorni, dal momento che in esso non si rinviene la credibilità di una ripresa degli investimenti e, soprattutto, vi è quasi la negazione dell'interesse da parte dell'azienda FIAT di reinvestire in termini di qualità e non solo di redditività per risolvere il problema del settore auto.

Del resto, sono anni che la stessa azienda ed i vertici aziendali hanno scelto di non investire in termini di qualità. Eppure, soprattutto all'interno delle fabbriche dell'indotto, nei settori della componentistica, oggi possiamo vantare, grazie anche all'apertura dei mercati internazionali, una grande capacità di innovazione tecnologica. Tuttavia, né le strategie aziendali e nemmeno l'insieme delle azioni, che pure la dovevano accompagnare, hanno fatto sì che vi fossero investimenti concreti e tangibili per legare e coniugare la qualità alla formazione, alla tecnologia, all'impegno sulla qualità vera con cui oggi si compete sui mercati mondiali e, in particolare, europei.

È una crisi vera quella della FIAT perché non vi è solo il problema delle perdite di questa azienda. Sarebbe assai grave che in un dibattito parlamentare ci limitassimo semplicemente ad analizzare il piano industriale ed a capirne i limiti già denunciati e non sapessimo coniugare a tale aspetto un problema ad esso strettamente connesso. La crisi dell'auto investe non solo la qualità delle strategie aziendali, ma chiama in causa anche un'idea dell'organizzazione del lavoro e della qualità della vita di chi dentro quelle fabbriche occupa la propria intelligenza e la propria professionalità. Si tratta degli uomini e delle donne in carne ed ossa che rappresentano la gran parte della forza lavoro della FIAT.

Vi è un altro punto all'interno di questa discussione che non ci convince. È vero, ieri vi è stato un segnale importante che ci permette oggi di discutere senza la spada di Damocle delle lettere di cassa integrazione per migliaia di lavoratori e la disperazione delle tante famiglie. Tuttavia, è inaccettabile e va assolutamente evitato che sulla vicenda della FIAT si innestino, ancora una volta, non visioni unitarie, ma diversi palliativi rispetto ai vari settori degli investimenti produttivi e degli stabilimenti della FIAT.

Signor Presidente, signor sottosegretario, sono stata eletta con il sistema proporzionale nella circoscrizione Lazio 2. In tale territorio vi è una vicenda che non è

stata sotto i riflettori come tante altre. Mi riferisco allo stabilimento di Cassino che già negli anni ha subito processi di ristrutturazione e che si trova in un territorio che costituisce una cerniera tra le aree industrializzate ed il Mezzogiorno. Sarebbe interessante ricostruire la storia di questa azienda che parte dagli anni settanta e che per trent'anni ha visto le fasi storiche del ciclo, anche di crisi, della FIAT. Si è andati dai cosiddetti « metalmezzadri » ai protagonisti dei processi ad alta tecnologia e robotizzazione alla fine degli anni ottanta e dei processi di qualità totale alla fine degli anni novanta. Agli inizi del 2000, con il controllo rigido della riduzione dei costi per la competizione globale e, quindi, con la scomposizione del processo produttivo e con la terziarizzazione ed il decentramento, vi è stato il passaggio da una forma di azienda centralizzata e chiusa ad un sistema di aziende diffuse nel territorio.

Ebbene, lo stabilimento di Cassino, come gli stabilimenti di Termini Imerese, di Torino, di Arese, oggi vive tale situazione di incertezza sul proprio futuro non solo con dignità, ma volendo essere protagonista del rilancio di questi settori. Infatti, gli investimenti della FIAT hanno rappresentato e rappresentano oltre il 40 per cento del reddito di tale provincia. Se venisse meno un impegno di diversificazione e un'azione del Governo che non si occupi solo degli ammortizzatori sociali ma accompagni i processi con i quali costruire più occasioni di lavoro, il rischio della marginalità e dell'incertezza peserebbe come una clava sulla responsabilità politica che ci dobbiamo assumere tutti fino in fondo.

Vedete, colleghi, ho ancora davanti agli occhi, come altre colleghe del centrosinistra, un incontro straordinario con le donne di Termini Imerese. Non erano semplicemente le mogli degli operai che aspettavano con drammaticità quella situazione: la situazione di una cassa integrazione a zero ore, il rischio del licenziamento immediato. Vi era in quell'orgoglio ed in quella dignità la richiesta non solo di una difesa del posto di lavoro, ma

che a partire dal lavoro si costruissero nuovi diritti di cittadinanza, nuove possibilità di occupazione per non ritrovarsi, da qui a pochi mesi, magari con piani industriali fittizi, nella situazione in cui oggi affrontiamo la discussione.

Allora, è bene dire subito che non ci accontentiamo solo di politiche di ammortizzatori sociali, ma vogliamo che ci si impegni in una discussione sul tipo di tessuto produttivo con cui l'Italia oggi torna a competere in Europa.

Chiediamo inoltre che dal Governo provenga alle regioni interessate un'idea e che il Governo dimostri una capacità di tavolo negoziale che si occupi della rimessa in discussione di strumenti straordinari che possono in qualche modo riassumere eventuali processi di ristrutturazione.

Si crea lavoro se, ad esempio (soprattutto nelle zone del Mezzogiorno), i contratti d'area, la capacità di attuare politiche negoziali e di mettere al centro le università come elemento importante per la qualificazione e l'alta tecnologia diventano il terreno sul quale quell'insieme di strutture, delle quali la FIAT rappresenta un perno, garantisca ...

PRESIDENTE. Onorevole Amici, la invito a concludere.

SESA AMICI. ... anche i processi dell'integrazione con le piccole e medie imprese. Questo è l'obiettivo che dobbiamo perseguire e pertanto, pur salutando come importante e significativo l'incontro di ieri sera, tutti dobbiamo sapere che quello non può essere un elemento sul quale fermarci. Da esso dobbiamo ripartire per una discussione che sia vera, che presenti al paese una risoluzione altrettanto convinta e che offra alle donne e agli uomini di questo paese la certezza non solo di un posto di lavoro ma del diritto di pensare al proprio futuro (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rosso. Ne ha facoltà.

ROBERTO ROSSO. La crisi della FIAT non è di tipo congiunturale — lo abbiamo detto tutti — e quindi conseguenza della stagnazione del mercato europeo dell'automobile, che anzi è aumentato costantemente in questi cinque anni sia in Germania, sia in Spagna sia in Francia (mentre soltanto in Italia è calato purtroppo del 15 per cento), bensì di tipo strutturale, originata da una serie di errori strategici e gestionali, che hanno progressivamente minato la posizione di *leadership* europea che la FIAT aveva raggiunto nel dopoguerra e mantenuto a fatica anche nei terribili anni settanta.

Ancora agli inizi degli anni settanta, la FIAT controllava (o partecipava a costruire) fino al 35 per cento della produzione europea (contro il 4 per cento di oggi), attraverso Fiat, Seat, Simca, Zastava, Polski Fiat, Togliattigrad, Turkish Fiat, con partecipazioni dirette o produzioni su licenza. Torino era considerata la capitale dell'industria automobilistica europea e non vi era produttore automobilistico o Governo dei paesi in via di sviluppo che a Torino non ricorresse, per negoziare licenze con la FIAT oppure rapporti di collaborazione con i carrozzieri torinesi o la componentistica di settore.

Alla fine degli anni sessanta la FIAT aveva risorse finanziarie abbondanti e competenze tecniche eccellenti, tali da potersi porre l'obiettivo strategico di diventare il punto di aggregazione dell'industria europea dell'automobile (sembrano altri tempi, ma si tratta soltanto di trent'anni fa). Partì infatti alla conquista di Citroen, che non riuscì non solo per mancanza di determinazione, ma anche perché la contestazione iniziata nel 1968 distolse l'attenzione dalle problematiche strategiche, per concentrare l'impegno manageriale nell'affrontare le difficoltà quotidiane. Quella contestazione di tipo ideologico ebbe effetti nefasti negli anni settanta e minò la capacità di risposta dell'azienda sul piano delle sfide competitive internazionali.

Inoltre, la pressione a voler ad ogni costo trovare un nuovo modo di fare automobile enfatizzò l'aspetto manifattu-