

ANTONIO MARZANO, *Ministro delle attività produttive*. Signor Presidente, essendovi una nuova formulazione della mozione Violante ed altri n. 1-00120, vorrei precisare che, considerando l'esistenza di una trattativa in corso, relativamente al tredicesimo capoverso del dispositivo, che costituisce l'oggetto dell'innovazione, proporrei di sostituire le parole: « a rispondere positivamente » con le seguenti: « a tenere nel debito conto ». Con questa sostituzione il parere del Governo su questo capoverso è favorevole.

PRESIDENTE. Dunque, con questa riformulazione, il ministro esprime parere favorevole su tale punto. Poi, quando intervorrà il rappresentante del gruppo di appartenenza del presidente Violante, cioè l'onorevole Fassino, chiarirà se questa strada sia praticabile.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Nicolosi. Ne ha facoltà.

NICOLÒ NICOLOSI. Signor Presidente, signor Vicepresidente del Consiglio, signor ministro, la componente del gruppo misto che fa riferimento agli autonomisti liberaldemocratici repubblicani del nuovo PSI esprimerà un voto favorevole sulla mozione Elio Vito ed altri n. 1-00130, sottoscritta anche dall'onorevole Moroni (*Nuova formulazione*) nonché sulla mozione Volontè ed altri, n. 1-00129.

Esprimeremo un voto favorevole in quanto consapevoli che, dopo 40 giorni di grande trepidazione e di grande scoramento, si è aperta una fase di speranza. Tale fase è emersa da lunedì scorso ad oggi e ci auguriamo che, da oggi al 5 dicembre, possano seguire decisioni che confortino i lavoratori in lotta e che diano un nuovo slancio alla FIAT nella realtà politica ed industriale nazionale.

Della mozione sottoscritta dagli onorevoli Vito e Moroni ci conforta, innanzitutto, l'indicazione che i sostegni alla FIAT e la cassa integrazione saranno riconosciuti soltanto se verrà indicata una data certa per il ritorno al lavoro di tutti gli operai che la FIAT pone in cassa integrazione. Si tratta di una questione impor-

tante per tutti i lavoratori, dal nord al sud, ed è ancora più importante se si fa riferimento ai lavoratori del Mezzogiorno e di Termini Imerese perché, se è vero che altrove esiste un grave problema occupazionale, al sud e a Termini esiste un tragico problema occupazionale. Dunque, è necessario che i lavoratori possano tornare sul posto di lavoro dopo 6 mesi anziché dopo 1 anno, come era stato detto o, preferibilmente, che sia evitata la chiusura di stabilimenti, attraverso una rimodulazione del lavoro in tutti gli stabilimenti FIAT; ciò costituirebbe un grande risultato.

Spero che l'intervento del Governo, tramite il Vicepresidente Consiglio, onorevole Fini, porti a risultati rilevanti e positivi, affinché la speranza di oggi, nel caso in cui non fosse seguita da risultati concreti, non si traduca in una situazione di grave pericolo sociale.

Siamo d'accordo con la mozione presentata dagli onorevoli Vito e Moroni in quanto, in essa, vi è un'attenzione importante all'indotto.

Vorrei ricordare — svolgendo un discorso che, comunque, vale per tutto il territorio nazionale — che, nell'aria di Termini Imerese, lavorano circa 4.400 addetti e che, solo 3.300 sono alle dipendenze della FIAT, cioè 1.800 operai e 1.500 lavoratori dell'indotto. Tuttavia, secondo un calcolo svolto da un'associazione di consumatori, circa 10 mila famiglie sono direttamente collegate agli stipendi che si pagano in quel settore. Diecimila famiglie sono circa 40 mila persone, dunque è veramente importante che vi sia un'attenzione particolare su tutto l'indotto che gravita sul lavoro della FIAT.

Infine, un'ultima considerazione: esiste un grave problema per quanto riguarda le infrastrutture. È un problema importante nel centrosud e, in maniera particolare, a Termini Imerese. Intervenire sulle autostrade, quali la Palermo-Messina, sul raddoppio della linea ferroviaria, da Fiumetorto a Messina, sul potenziamento del porto e della viabilità collegata significa creare opportunità. Come dice la stampa, non sappiamo quale sarà la sorte della

FIAT da qui a tre anni. Però, se si prendono queste iniziative, sarà possibile prevedere uno sviluppo alternativo che in quelle zone è auspicabile; altrimenti, il lavoro verrebbe meno.

È questa la ragione per la quale condividiamo la mozione presentata ed impegniamo il Governo a fare in modo che le date certe di cui si parla siano certe davvero e quanto più possibile ravvicinate, in particolare per i lavoratori del sud (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI e di deputati del gruppo di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cusumano. Ne ha facoltà.

STEFANO CUSUMANO. Signor Presidente, signor Vicepresidente del Consiglio, signor ministro, onorevoli colleghi, i deputati del gruppo dell'UDEUR-Popolari per l'Europa esprimeranno un voto favorevole sulla mozione da noi sottoscritta, di cui è primo firmatario l'onorevole Violante. Ieri abbiamo sostenuto in modo convinto che siamo in presenza di una gravissima crisi del settore industriale, che compromette complessivamente il nostro sistema produttivo e la nostra capacità di reazione di fronte a fenomeni di graduale deperimento di aree significative dell'industria nazionale, non più al passo con la forte domanda di innovazione e di aggiornamento tecnologico.

Scriveva ieri Massimo Riva su un importante quotidiano: sono mesi che la crisi FIAT è aperta davanti agli occhi dell'opinione pubblica interna ed internazionale. Il Governo ha finora traccheggiato, preso tempo, fatto dichiarazioni a cui non sono seguiti mai i fatti.

Ed ora i fatti sono che il Governo ha ottenuto dalla FIAT di differire la cassa integrazione, grazie anche alla sapiente iniziativa del Vicepresidente del Consiglio, onorevole Fini. Siamo, purtroppo, davanti ad una tendenza all'improvvisazione.

Per questa ragione, con la mozione firmata anche dai deputati del gruppo

dell'UDEUR-Popolari per l'Europa intendiamo scuotere l'iniziativa del Governo e rimuovere la sua incapacità ad indicare le strade più valide per la soluzione di una vertenza che rappresenta una seria e non sottovalutabile tragedia nazionale. Come Parlamento, abbiamo il diritto di conoscere le strategie aziendali rispetto alla volontà di mantenimento e di potenziamento del settore auto da parte della famiglia Agnelli. A ciò manca ancora una risposta rassicurante e precisa. Attraversa tutte le proposte e i ragionamenti di questi giorni la relazione *shock* di un autorevole consulente, Roland Berger, che dice testualmente: il piano FIAT si basa su presupposti realistici ma va applicato rigidamente; la riduzione della capacità produttiva è inevitabile e gli impianti a rischio sono Termini Imerese e Arese. Questi gli scenari a dicembre del 2003. E conclude dicendo che a livello industriale non ci sarà bisogno di Termini Imerese dopo il 2005, perché altri siti saranno più convenienti.

Tutto ciò crea un allarme che va rimosso con prese di posizione chiare, a cominciare dall'approvazione della nostra mozione da parte della maggioranza. I lavoratori hanno il diritto di conoscere la dimensione di una crisi difficilmente recuperabile con modesti aggiustamenti, al di fuori di una strategia di rilancio aziendale che non può non partire dalla messa in soffitta del piano industriale originario. Emerge in tutta evidenza il fallimento della strategia produttiva e commerciale dell'azienda torinese.

Cari colleghi, il vero problema che ci sta davanti è rappresentato da un forte sforzo innovativo dal punto di vista della tecnologia e dei modelli auto da parte della FIAT, per essere al passo con la domanda di aggiornamento tecnologico dell'automobilista sempre più esigente in una società globalizzata. Così troverebbero certezza di mantenimento e di espansione gli stabilimenti a rischio di chiusura, primo fra tutti quello di Termini Imerese. A tal proposito voglio dire che l'impianto di Termini Imerese si trova in una realtà sociale ed economica fortemente debole,

priva di una seria prospettiva di sviluppo reale. Una sua eventuale chiusura perpetuerebbe un livello di disoccupazione senza nessun'altra possibilità di decremento ed esporrebbe ancora di più una terra martoriata dalle incursioni malavitose, con la definitiva compromissione di un tessuto sociale privo delle necessarie coperture istituzionali e di governo in un inquietante rosario di rabbia, di delusione e di sfiducia. La nostra mozione ha il pregio di indicare degli obiettivi precisi ed organici, che speriamo vengano condivisi dal Governo e dalla maggioranza, per ripartire sulla vertenza FIAT con maggiore efficacia, con risultati rispondenti alle comuni riflessioni e alle comuni valutazioni di questi giorni sulla crisi dell'azienda torinese da parte del mondo politico, sociale ed economico.

L'Italia, in una grave fase di incertezza economica e sociale, non può tollerare la chiusura degli stabilimenti di Termini Imerese e di Arese. Sarebbe un colpo mortale ad un paese che vede riproporsi tutte le gravi patologie che bloccano i processi di crescita di una comunità con tutti gli indicatori in negativo, a conferma di una deriva di cui la vicenda FIAT è la spia preoccupante ed anticipatrice di una nuova ed irreversibile crisi del mondo produttivo (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-UDEUR-Popolari per l'Europa*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cima. Ne ha facoltà.

LAURA CIMA. Signor Presidente, ministro Marzano, il gruppo Misto-Verdi-Ulivo voterà a favore di tutte le mozioni e risoluzioni presentate dall'opposizione che ha voluto fortemente questo dibattito in Parlamento, perché anche se è chiaro che la vertenza non è finita, il Parlamento ha poteri di indirizzo sul Governo e quest'ultimo ha come compito quello di attenersi alle indicazioni. Per quanto riguarda la nostra mozione, io credo che quel poco che il Governo vuole accettare non sia significativo e, quindi, non ne chiediamo la votazione.

Dicevo che siamo qui perché in questa sede si discute finalmente di una sospensione della drammaticità del piano FIAT e delle procedure di cassa integrazione, grazie alle forti manifestazioni culminate in piazza Navona, grazie alla mobilitazione degli operai, grazie al ricompattamento delle organizzazioni sindacali che il Governo aveva spaccato su un patto per l'Italia che oggi è spazzato via dai fatti.

Noi Verdi, innanzitutto, vogliamo anche qui dichiararci a fianco dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali, che oggi hanno ritrovato la forte unità, solidarietà e responsabilità contro scelte di un capitalismo familiare assistito dallo Stato e dalle banche — la politica di Mediobanca, ma anche quella di Bankitalia che non ha controllato l'indebitamento — che sta portando l'Italia alla più grave crisi industriale, che l'ha già fatta scivolare al trentanovesimo posto di competitività. I Verdi per primi hanno denunciato l'insostenibilità di uno sviluppo che aumenta la povertà e che procura danni irreversibili all'ambiente. Il caso FIAT è esemplare e impone una svolta che rimetta in discussione e a fondo i principi dell'economia, come ha dichiarato anche il cardinale arcivescovo di Milano Tettamanzi davanti all'Assolombarda.

La proprietà e la dirigenza hanno maturato da tempo questa condotta, dagli anni ottanta, da quel Romiti — che prima si liberò di 23 mila operai scomodi, poi di quei quadri su cui aveva fatto forza in precedenza, quindi di Ghidella — che ha preferito una finanziarizzazione, vale a dire tutto sommato una speculazione, anziché la ricerca di una prospettiva industriale forte e compatibile su quel mercato globale in cui ha perso.

La 500 è stata la prima *city car* di quegli anni. Riguardo alla possibilità di avere un modello ad idrogeno competitivo sul mercato, Prodi ha dichiarato recentemente che l'Europa vedrà nell'idrogeno la sua fonte di energia. Su questo fronte la FIAT non ha investito nulla e ha disperso anche i fondi che ad Arese dovevano servire proprio per la riconversione ecologica. Chi pagherà questa crisi? Collegli,

rappresentanti del Governo, è questo il problema reale. La crisi strisciante degli anni ottanta, per adesso, l'hanno già pagata 180 mila lavoratori, di cui centomila solo a Torino. Il problema reale è quello di garantire il confronto tra azienda e parti sociali accogliendo, come base, la piattaforma unitaria predisposta dai sindacati in difesa dei lavoratori, in merito all'assetto societario e agli interventi pubblici di sostegno e garanzia per la soluzione della crisi. Bisogna anche riconvertire un settore — quello dell'auto — ormai saturo. In Italia, in particolare vi è un numero di automobili per abitante che non ha uguali al mondo. Quindi, va fatto un grosso sforzo di riconversione e di rilancio attraverso un piano industriale, ed in questo mi pare che il Governo, finora, sia stato totalmente assente.

I Verdi respingono la richiesta di cassa integrazione avanzata dall'azienda, in assenza di una modifica del piano industriale; pretendono poi che l'azienda elabori, nei tempi più rapidi possibili, un nuovo piano industriale, garantendo adeguati strumenti di sostegno alla ricerca, all'innovazione e alla mobilità ecocompatibile (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Buemi. Ne ha facoltà.

ENRICO BUEMI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questo dibattito si svolge in un momento difficile e pieno di preoccupazioni circa il futuro della più grande azienda italiana, la FIAT. Prima di ogni altra cosa desidero esprimere con molta forza la solidarietà dei Socialisti democratici italiani ai lavoratori della FIAT, in particolare a quelli di Torino, di Arese, di Termini Imerese e di Cassino, nonché il sostegno alla lotta che si è avviata con le organizzazioni sindacali.

Un tempo si diceva che quello che andava bene alla FIAT andava bene al paese; oggi dovremmo dire che quello che va bene al paese deve andare bene alla FIAT. Oggi l'Italia deve continuare ad

avere una significativa produzione nel settore dell'automobile e la FIAT deve rimanere il punto di forza del comparto industriale nazionale nel settore della produzione auto. È necessario garantire i livelli occupazionali e non disperdere professionalità e competenze. Si deve chiarire da subito quali sono le intenzioni della proprietà. La FIAT ha assoluto bisogno di investimenti per i prossimi anni, per risolvere l'attuale crisi ed avviare una nuova fase basata su una forte innovazione: la soluzione deve essere trovata nel mercato. Noi riteniamo inaccettabile l'atteggiamento del Governo che assiste indifferente al venir meno del ruolo strategico della FIAT e manifesta volontà di intervento solo con tenui politiche di accompagnamento della crisi occupazionale. Il Governo ci deve dire se ritiene indispensabile la permanenza di una significativa industria nazionale di produzione di auto in Italia, oppure no e, se sì, cosa intende fare. Non ci convince neppure il giudizio positivo che le banche danno del piano presentato dalla FIAT ed il loro tentativo di rimanere fuori dal piano e dalle responsabilità nell'operazione di risanamento.

Ci chiediamo perché in queste vicende debba rimetterci ancora il paese che, dopo aver destinato grandiose risorse, in tutte le forme, a questa azienda nell'arco di un secolo, corre il rischio di veder scomparire la sua unica industria automobilistica nazionale, con le conseguenti ripercussioni su tutto il settore dell'indotto. Sappiamo che, nella competizione mondiale, la sola FIAT non è sufficiente. Il rapporto con la General Motors ha un suo valore se, tuttavia, si colloca in una più ampia strategia mondiale del nostro paese.

Non si può favorire un disegno di ripresa, affidandolo solo alle banche, che sono coinvolte nella vicenda, nella quale difendono i propri interessi, o alla famiglia Agnelli che appare assai restia ad investire nuove risorse. L'aspetto più rilevante, tuttavia, sta nell'affidare la programmazione del controllo sull'esecuzione ad una vera e propria cabina di regia.

Se non si ritiene adatta Mediobanca, esistono, a livello internazionale, soggetti

che sanno fare questo mestiere in maniera eccellente; vi è, quindi, un ampio campo di coinvolgimento di tutti, compreso il sindacato, che pur nella difesa degli interessi dei lavoratori, deve spingere la sua azione alla primaria difesa dell'impresa FIAT e del suo posizionamento strategico perché ad esso è collegato il futuro delle prospettive di lavoro di migliaia di uomini e di donne.

Concludendo, signor Presidente e onorevoli colleghi, noi Socialisti democratici italiani riteniamo che la chiarezza circa l'impegno della proprietà e le alleanze strategiche, con le necessarie verifiche della credibilità e competenza dell'attuale gruppo dirigente, un adeguato impegno del Governo nel predisporre efficaci incentivi fiscali ed il sostegno alla ricerca, abbinati a significative politiche di accompagnamento sociale e ad un adeguamento degli strumenti della cassa integrazione, la trasparenza nelle scelte e il coinvolgimento del sindacato nella necessaria azione di risanamento aziendale e motivazione delle maestranze, il generale sostegno del paese nei confronti di una irripetibile realtà industriale nazionale, che non può essere dispersa, siano i punti da suggerire e ai quali non faremo mancare il nostro convinto sostegno.

Noi Socialisti democratici italiani pensiamo, soprattutto, al futuro di migliaia di lavoratori e alle loro famiglie. Non ragioniamo in astratto sul numero di coloro che dovrebbero perdere il lavoro, ma, in concreto, vogliamo che sia assicurata certezza per l'avvenire.

Presenza della FIAT e difesa dei livelli occupazionali sono, quindi, i cardini a cui ancoreremo, come Socialisti, le nostre iniziative (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Socialisti democratici italiani e Misto-Verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Diliberto. Ne ha facoltà.

OLIVIERO DILIBERTO. Signor Presidente, la crisi della FIAT rappresenta, come è evidente, il fallimento strategico di

un intero gruppo dirigente dell'azienda, nonché della proprietà, cioè della famiglia Agnelli, nonostante le immense risorse che, il più delle volte, a fondo perduto, lo Stato italiano, cioè tutti noi, abbiamo regalato alla FIAT.

Per essere ancora più chiaro, non sono per nulla persuaso che la famiglia Agnelli abbia ancora interesse nel settore automobilistico.

Primo: hanno diversificato da tempo gli interventi ben oltre il settore auto, da ultimo, con l'acquisizione, come si sa, di un importante comparto energetico, vecchio sogno della famiglia Agnelli.

Secondo: da qualche anno hanno già ceduto, come si sa, una quota consistente a General Motors. Noi Comunisti italiani siamo stati gli unici a denunciare sin da allora i pericoli che si correvano.

Terzo: da molti anni, da almeno un decennio, nonostante la rottamazione ed i relativi proventi che la FIAT ha realizzato, non è stato investito alcunché sulla innovazione e sulla ricerca, contrariamente a quanto è stato compiuto in altri paesi ove si era registrata la crisi del settore auto (Francia e Germania per intenderci), e le aziende, pur con gli aiuti dello Stato, hanno avuto la capacità di innovare sui modelli, sulle alternative energetiche e sui consumi ecologicamente compatibili (è il caso di Citroën).

In FIAT, viceversa, abbiamo assistito alla produzione di modelli obsoleti, clamorosamente falliti: proprio il mercato li ha condannati. Nessuna sperimentazione è stata realizzata.

Oggi l'indebitamento della FIAT verso le banche è semplicemente incredibile e mi chiedo, ma temo di essere l'unico a chiederselo: dov'era il governatore della Banca d'Italia che avrebbe il compito di vigilare sulle banche?

Viceversa il governatore si è occupato praticamente di tutto negli ultimi anni, dalla riforma delle pensioni alla teologia di San Tommaso; non si è occupato di quello per cui istituzionalmente viene lautamente pagato, ovvero l'esercizio del potere di

vigilanza sulle banche. Siamo al disastro del gruppo FIAT e i crediti sono evidentemente abnormi.

Oggi siamo di fronte ad un piano industriale ridicolo ed offensivo, che non è un piano industriale, bensì un piano evidentemente finanziario, utile soltanto ad affrontare il debito.

In questo piano vi sono ipotesi di nuovi modelli che, nella migliore delle ipotesi, verranno messi sul mercato tra cinque anni, quando la crisi sarà ormai giunta all'epilogo: si tratta peraltro di modelli non competitivi, e, soprattutto, siamo di fronte ad un massacro sociale per cui un gruppo dirigente inetto farà pagare ai lavoratori la propria inettitudine. Un massacro sociale che non significa soltanto esuberi nella FIAT, ma nel settore dei servizi collegato e tanto più nell'indotto. Decine di migliaia di famiglie, decine di migliaia di famiglie, spesso monoreddito, si troveranno sul lastrico. Tanto è vero che la cassa integrazione a zero ore, pur sospesa per qualche giorno, è, come tutti sappiamo, l'anticamera del licenziamento.

L'impressione, che credo sia qualcosa di più di una semplice impressione, è che la FIAT faccia il lavoro sporco, il massacro sociale appunto, affinché poi la General Motors acquisti senza conflitti sociali. La General Motors poi delocalizzerebbe la produzione, mantenendo, che è quello che poi interessa la General Motors, la rete della vendita e forse qualche settore di nicchia pregiato, penso all'Alfa Romeo.

Di fronte a questa situazione noi chiediamo, in primo luogo, il ritiro del piano della FIAT, che piace tanto alle banche, non a caso, perché è un piano finanziario, non industriale. In secondo luogo, nessuna cassa integrazione a zero ore: ci sono ammortizzatori sociali fondati sulla solidarietà e che possono consentire di tenere legati i lavoratori alla produzione, per evitare che la cassa integrazione sia l'anticamera del licenziamento, ed evitare un'incredibile guerra fra poveri, fra Nord d'Italia e Sud per cui lo stabilimento di Termini Imerese viene salvato e quello di Mirafiori no. No: noi diciamo che nessuno stabilimento deve chiudere. Non devono

chiudere Arese, Mirafiori, Cassino e non deve chiudere Termini Imerese! Non ci può essere questo strano meridionalismo al contrario. In terza luogo, noi siamo a favore di un intervento pubblico: intervento nel capitale, nelle forme che si determineranno, ma vincolato ad una prospettiva strategica del rilancio del settore auto, con un controllo sulle modalità di investimento di questi soldi dello Stato, che devono essere investiti proprio in prospettiva, quali risorse legate all'innovazione, in modo tale che la FIAT possa stare sul mercato. Questo intervento pubblico deve avvenire parallelamente ad un investimento della FIAT. La FIAT deve cedere alcuni dei cosiddetti, termine terribile, gioielli di famiglia: la FIAT è entrata in Montedison. Ebbene, venda le quote dell'energia che ha acquistato, venda le assicurazioni ed investa tali denari, così ricavati, nel settore automobilistico.

Infine, il Governo convochi la General Motors e chiedi, nell'ambito della trattativa che è in corso, quali siano le reali intenzioni di questa azienda. Prenda impegni tale azienda affinché non venga delocalizzato, ove si arrivi all'acquisto nel 2004, tutto ciò che è produzione automobilistica in Italia. Mi avvio alla conclusione: la FIAT e gli Agnelli devono molto a questo paese. Devono molto per un secolo intero di vassallaggio delle classi dirigenti alla FIAT, prima del fascismo, durante il fascismo e nell'Italia repubblicana.

Io non ho mai condiviso, anche a sinistra, questa beatificazione della famiglia Agnelli. La famiglia Agnelli deve moltissimo a questo paese! La famiglia Agnelli deve moltissimo a questo paese perché l'intero sviluppo industriale del nostro paese, ad iniziare dalla scelta di effettuare il trasporto su gomme e non su ferro, è stato varato proprio perché in sintonia con gli interessi del più grande gruppo industriale italiano, come sanno benissimo tutti, al di là delle ipocrisie del momento.

Bene, è giunto il momento in cui la famiglia Agnelli, che deve tanto allo Stato

italiano, cioè a tutti noi, faccia qualcosa per lo Stato italiano. È la prima volta che gli capita...

PRESIDENTE. Onorevole Diliberto, la prego di concludere.

OLIVIERO DILIBERTO. Ho finito, signor Presidente. Non basta dare in comodato qualche quadro a Torino per acquistare benemerienze. Credo debba cedere delle quote di altri settori, non automobilistici, perché io non voglio che scompaia dal paese l'industria automobilistica, non voglio che questo paese diventi terreno di colonizzazione industriale (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Alfonso Gianni. Ne ha facoltà.

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, colleghi, rappresentanti del Governo, siamo di fronte ad una situazione di enorme gravità per la nostra società, per la nostra economia, per il nostro paese: sta per scomparire un pezzo, quello fondamentale, della storia industriale dell'Italia, sta per essere svenduto al colosso americano della General Motors. Con esso stanno per andare al macero decine di migliaia di posti di lavoro, oltre quelli già perduti negli ultimi 20 anni, i posti di lavoro di chi è impiegato direttamente nella FIAT e di chi — e sono tantissimi — lavora nel suo indotto e non ha nemmeno gli ammortizzatori sociali della cassa integrazione.

Il massacro sociale che sta per avvenire sotto i nostri occhi è di proporzioni enormi. Ora, grazie agli uomini e alle donne del popolo operaio della FIAT, grazie al movimento sindacale, grazie al movimento operaio nuovo, grazie al movimento *no global*, che lo ha sostenuto, una parziale vittoria è stata ottenuta: per la prima volta, la FIAT ha deciso di sospendere, anche se per un tempo breve — troppo breve — l'invio delle lettere per la messa in cassa integrazione a zero ore.

Si apre, quindi, una trattativa, ma è ovvio che vi è un sospetto operaio che affonda nella consapevolezza antica di chi non ha fiducia nei padroni e in chi li sostiene. Vi è il rischio che l'azienda voglia semplicemente « spalmare » i licenziamenti sull'intero gruppo. Questo è il senso della cassa integrazione a zero ore ed è, quindi, la ragione per cui noi, in ogni caso, chiediamo che, se ammortizzatori sociali ci dovranno essere, essi siano nella forma di contratti di solidarietà, di cassa integrazione a rotazione, in modo che i lavoratori e le lavoratrici non siano durevolmente allontanati dai loro posti di lavoro.

Ma il punto vero è la modifica radicale del piano FIAT, il quale prevede una riduzione del volume produttivo complessivo del 20-25 per cento e, quindi, in questa visione, è inevitabile un'ulteriore riduzione del personale, con ulteriori licenziamenti e non può essere dato credito all'ipotesi di rientro dei lavoratori. D'altro canto, la stessa azienda dice che, degli 8.100 in cassa integrazione a zero ore, solo la metà ha qualche prospettiva di poter rientrare. Se non si modifica quel piano, ogni promessa, ogni accordo, signori rappresentanti del Governo, sono scritti sulla sabbia. Chi può modificare realmente quel piano?

Questo è il punto centrale di questa discussione, onorevoli colleghi, è il punto centrale della mozione che abbiamo presentato, è il punto centrale della risoluzione unitaria che abbiamo presentato: avremmo voluto fosse di tutta l'opposizione, peccato che la Margherita non lo abbia consentito e in quel documento è rappresentata solo una parte dell'opposizione, ma è un punto importante, onorevole Marzano, e quindi non possiamo accettare la derubricazione che lei propone. Quella risoluzione rappresenta già una modificazione delle posizioni di rilevanti forze politiche rispetto al modo in cui sono entrate in questo dibattito. Chiediamo una modificazione degli assetti proprietari dell'impresa.

Chi può ripensare il piano industriale? Chi può progettare una nuova idea concreta di mobilità urbana ed extraurbana?

Chi può progettare e mettere in atto motori ecocompatibili all'idrogeno? Chi può realizzare - come si è fatto in altri paesi - una riduzione stabile dell'orario di lavoro (richiamo l'esempio della Volkswagen), visto che lo sviluppo dell'enorme produttività del lavoro nel settore manifatturiero, automobilistico in particolare, permette di avere la stessa produzione con un numero inferiore di ore di lavoro e la stessa occupazione?

Lo può fare la famiglia Agnelli, coloro che hanno dimostrato di occuparsi di tutt'altro che dell'innovazione dell'automobile? Lo possono fare le banche, che sono esclusivamente interessate a far recuperare i loro crediti? Lo possono fare gli americani della General Motors: ma come, visto che hanno già altri e solidi interessi nel continente europeo? Hanno già la Opel che è competitiva e che si sovrappone nella stessa fascia di mercato! Ecco allora che l'intervento pubblico nel capitale della FIAT che proponiamo è l'unica strada perseguibile.

Possiamo discutere sulla possibilità di un intervento parziale, che, comunque, ha la forza di determinare le sorti dell'azienda o, addirittura, integrale, se necessario. Discutiamo! Ma di questo, cari colleghi, si tratta: di un'opzione tra la svendita al colosso americano della General Motors - con conseguente fine dell'industria automobilistica e fine dell'occupazione operaia ed impiegatizia nel settore auto italiano - e l'intervento del settore pubblico! Non c'è una terza strada, non c'è una terza via! Dobbiamo scegliere. E dobbiamo farlo in fretta.

Il 5 dicembre - data alla quale è stata consentita la sospensione dell'invio della lettera di cassa integrazione - è molto vicino. Non domani, è oggi! Se questo problema non sarà risolto, signori del Governo, cosa succederà nel paese? Vi chiedo, francamente, forse con ingenuità: davvero questo Governo vuole diventare - come si sarebbe detto con un linguaggio da altri tempi - il Governo della guerra e della disoccupazione, vale a dire il Go-

verno della guerra all'Iraq e della chiusura della FIAT? Noi faremo di tutto per impedirvelo!

In questi giorni, vi sono state importanti manifestazioni nel paese. La manifestazione del gruppo FIAT, ieri a Roma, è stata un successo. A nostro avviso, queste manifestazioni continueranno, dovranno durare, dovranno ampliarsi. Dovremmo arrivare probabilmente ad una forma di sciopero generale di tutte le categorie a fianco della principale industria in questo paese, a fianco della principale categoria dei metalmeccanici! Ed è un movimento che non solo si muove, con le mobilitazioni nazionali, ma che si approfondisce, si radica nel territorio, costruisce alleanze, mobilita persone. È un popolo che si muove! È una classe che si muove, per la quale noi o, almeno, la forza politica in nome della quale ho l'onore di parlare, ha la possibilità di essere qui, in quest'aula.

Onorevoli colleghi, vi sono dei momenti in cui un Parlamento - un'istituzione somma in una costruzione democratica dello Stato - è chiamato ad assumere decisioni storiche. Questo è uno di quei momenti! Non perdiamo quest'occasione. Non nascondiamoci, onorevole Marzano, dicendo bugie come i bambini che non leggono i documenti, ossia i testi dei trattati, ossia che il Trattato dell'Unione europea impedisce un intervento pubblico nell'industria automobilistica. Non è vero.

Se si leggono gli articoli 86 e 87 del Trattato CE, si vede che l'unica cosa che, ovviamente, l'Unione europea impedisce di fare è elevare forme di protezionismo; ma noi non chiediamo di impedire l'ingresso di auto di marca straniera nel nostro paese: chiediamo di poter competere con un'industria nazionale automobilistica sul mercato mondiale nel campo della produzione di nuovi motori, di nuove automobili e di nuovi sistemi di mobilità pubblica e privata! E chiediamo di farlo allo Stato perché i privati non ne sono in grado, malgrado le centinaia di migliaia di miliardi che, in un quarto di secolo, prelevando dalle tasche dei contribuenti (e, quindi, eccettuati i numerosi evasori fi-

scali, delle classi diligenti), questo Stato ha riversato nelle tasche delle famiglie, degli azionisti e delle banche. Non si è ottenuto alcun risultato se non un disastro di immani proporzioni!

Noi chiediamo che lo Stato si assuma le sue responsabilità e smetta, per l'appunto, di socializzare le perdite, attraverso gli interventi assistenziali, e di privatizzare i profitti! Chiediamo che lo Stato prenda in mano questa industria e la faccia valere sul piano della competitività internazionale e, soprattutto, risponda alla classe operaia, che qualcuno pensava dimenticata, negletta, talmente diminuita da non avere più alcun peso nel paese, e che, invece, oggi, rialza la testa, con le sue famiglie, con le sue relazioni sociali, con la sua capacità di costruire alleanze, e diventa un soggetto politico di prima grandezza, che non solo si mobilita, ma determina la vita politica e sociale del paese! Noi vogliamo che tutto ciò si possa concludere, diversamente da quanto avvenne nel 1980, con la vittoria degli operai e con la sconfitta di questo *management* della FIAT!

Qualcuno — qualche sciagurato! — ha affermato che la FIAT vinse, nel 1980, perché eliminò lavoratori, riuscì a spezzare il potere contrattuale del sindacato, intimorì le forze della sinistra e riuscì a bloccare, in tal modo, un movimento crescente. Ebbene, oggi si vede con molta chiarezza, cari colleghi, dove è finita la FIAT! Oggi, la FIAT ha perso: ha perso, clamorosamente ed ignominiosamente, perché nel 1980, purtroppo, vinse! Allora...

PRESIDENTE. Onorevole Alfonso Gianni...

ALFONSO GIANNI. ...se la storia ha un significato, dobbiamo impedire che si ripeta!

Queste sono le ragioni per le quali insistiamo per un voto favorevole alla mozione Bertinotti ed altri n. 1-00122 ed alla mia risoluzione n. 6-00040, sottoscritta anche da tanti altri colleghi (*Applausi dei deputati del gruppo di Rifondazione comunista — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Alfonso Gianni.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Guido Giuseppe Rossi. Ne ha facoltà.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il difficile momento che sta vivendo l'industria automobilistica italiana ci induce, ci obbliga, come Parlamento, ad assumere un atteggiamento responsabile e, soprattutto, alieno da ogni spirito di parte o di fazione. Le dimensioni economiche, sociali ed occupazionali in gioco sono tali da poter incidere sul futuro di questo paese, a prescindere da quale schieramento politico salirà al Governo.

Alcune cifre devono essere segnalate per inquadrare meglio i termini del problema: 11 mila miliardi di lire, negli ultimi dieci anni, tra ammortizzatori sociali, finanziamenti a fondo perduto e crediti di imposta, escludendo gli ecoincentivi e la rottamazione; 115 mila addetti a metà degli anni novanta, 82 mila alla fine del 1999, 74 mila alla fine del 2000, 54.800 alla fine di giugno del 2002. Queste cifre sono il segno più tangibile di come l'impegno pubblico ed il duro sacrificio occupazionale siano stati male utilizzati o, quantomeno, non siano stati utilizzati per riconquistare competitività.

In Francia lo Stato è intervenuto in modo pesante a metà degli anni ottanta per evitare il fallimento di Renault e, successivamente, sul finire degli anni novanta, per il rilancio del marchio automobilistico transalpino. Analogamente, in Germania, la difficile situazione della Volkswagen è stata superata con un importante intervento dello Stato centrale e degli enti locali, tra cui il Länder regione della Bassa Sassonia.

Ma perché in Italia un intervento pubblico di pari entità non ha dato i suoi frutti? Probabilmente perché il sistema politico, economico e finanziario italiano sconta delle anomalie: l'anomalia di poche famiglie, tra cui gli Agnelli, che hanno agito in regime di oligopolio (una sorta di capitalismo familiare senza eguali sulla

scena europea); l'anomalia di un certo mondo di centrosinistra e sindacale che con questo tipo di imprenditoria ha stretto forti legami e che ha, in una certa misura, avallato scelte strategiche, che poi si sono rivelate sbagliate, se non fallimentari. Forse frequentare troppo certi salotti del mondo industriale e finanziario da parte dei vari D'Alema, Fassino, Cofferati, non ha certamente giovato alla causa operaia.

Oggi si cerca di far dimenticare questi comportamenti con il rito della manifestazione di piazza, cercando un nemico oggettivo: il Governo e sigle sindacali poco allineate. I fischi della manifestazione di ieri e l'alleanza con i *no global*, gente che di lavoro se ne intende, ne sono veramente una espressione (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*). Dunque, tutto ciò per ricostituirsi una credibilità nei confronti di migliaia di operai e delle loro famiglie, comprensibilmente angosciate per il loro futuro.

La Lega nord Padania, ci teniamo a sottolinearlo, non è stata protagonista di questa stagione. Noi non eravamo ospiti nei salotti finanziari, noi sottolineavamo, e continuiamo a farlo, la necessità di evitare l'assistenzialismo e di favorire l'investimento e la produttività, la necessità di essere vicini al mondo vitale della piccola e media impresa, la necessità di subordinare il sostegno nei confronti della grande impresa al raggiungimento dei risultati benefici per tutto il paese, e non per attuare politiche di diversificazione in settori che poco hanno a che fare con l'auto, in controtendenza, tra l'altro, rispetto agli altri gruppi automobilistici europei o, peggio, per scalate di tipo speculativo finanziario.

Bene, ora è venuto il momento di dare risposte. L'accordo di martedì, che consente, nei dieci giorni a disposizione, di rimodellare un piano industriale — che è criticabile, ma che può rappresentare un possibile momento di rilancio —, costituisce già una risposta concreta. Ma questo Governo, questa maggioranza, la Lega nord Padania, vogliono far sapere che sono vicini, sono alleati dei lavoratori, degli uomini e delle donne di Termini

Imerese, di Cassino, di Arese, di Mirafiori, di tutto l'indotto FIAT. Sbaglia, dunque, chi cerca, per motivi propagandistici, di mettere sul banco degli imputati il Governo, non facendo così un buon servizio alla causa delle decine di migliaia di lavoratori che, a parole, afferma di voler tutelare.

Il Governo, in presenza di assunzioni di responsabilità precise da parte dei vertici FIAT, farà la sua parte utilizzando gli strumenti a disposizione: gli ammortizzatori sociali, la cassa integrazione, la formazione e la riqualificazione professionale, gli incentivi alla ricerca. Una cosa, però, deve essere ben chiara: le risorse che lo Stato investirà devono essere spese con oculatezza per il rispetto anche e soprattutto di quei milioni di cittadini, lavoratori nelle piccole imprese, artigiani, commercianti, agricoltori, imprenditori, talvolta alle prese con momenti altrettanto drammatici della loro vita economica, che percepirebbero come un'ingiustizia e subirebbero come un danno economico il cattivo utilizzo di così ingenti risorse pubbliche.

La mozione che abbiamo firmato come gruppo di maggioranza è una mozione che potremmo definire realistica, che prende atto dell'esistenza di un piano industriale perfettibile, certo, che dovrà confrontarsi anche e soprattutto con lo scenario del mercato mondiale dell'auto.

Come contributo del nostro gruppo alla stesura della mozione abbiamo voluto anche sottolineare le problematiche dello stabilimento di Arese e soprattutto il dramma che sta vivendo il tessuto delle piccole e medie imprese dell'indotto, ad esempio nel Torinese: dramma che deve essere gestito anche dal punto di vista bancario.

Nella mozione del gruppo DS a firma Violante si fa riferimento alla necessità di diminuire l'esposizione del sistema bancario. Su questo sicuramente si può discutere ma tale risultato non si deve ottenere strangolando chi è più debole, vale a dire le piccole imprese industriali e artigiane che, già oggi, si trovano a fare i conti con le richieste di rientro delle banche, la difficoltà a scontare i crediti, i pagamenti

a centoventi, centottanta giorni ed oltre. Un'iniziativa governativa che tuteli le piccole e medie imprese nel settore del credito sarebbe quanto mai auspicabile e apprezzata dalla Lega nord Padania.

In conclusione, la dirigenza FIAT, la famiglia Agnelli, che di questa azienda ha la responsabilità economica, ma oseremmo dire anche storica, deve dire chiaramente se crede ancora nell'auto, se crede che sia ancora possibile produrre automobili di qualità in questo paese ed essere competitivi, magari in collaborazione con altri gruppi, sul mercato internazionale; tale esternalizzazione significa tralasciare settori non connessi all'auto, significa impegnarsi sul lato industriale ed abbandonare o ridimensionare velleità finanziarie, in altre parole tornare, con forza, all'economia reale ed accantonare i sogni, tramutatisi in incubi, dell'economia virtuale. Se non esiste questa volontà che, ovviamente, deve essere accompagnata e deve realisticamente tenere conto delle esigenze occupazionali e della competitività (esigenze che, talvolta, sono contrastanti e che perciò hanno bisogno della mediazione e dell'intervento della politica) si abbia il coraggio di dirlo pubblicamente.

Noi, Lega nord Padania, voteremo a favore della mozione Vito ed altri n. 1-00130, perché, nonostante il momento difficile, vogliamo ancora credere alla possibilità di avere in questo paese un'industria complessa ed avanzata come quella dell'automobile. Vogliamo avere fiducia e se questa volontà, se questa fiducia non sono sentite dalla proprietà e dalla dirigenza della casa torinese lo si dica, non illuderemo, così, migliaia di lavoratori, non sprecheremo soldi pubblici e ci impegneremo, da subito, a trovare soluzioni alternative e innovative guardando alle esperienze vissute negli altri paesi europei, al mercato, allo sviluppo, senza pregiudizi ideologici ma, soprattutto, sempre e solo nell'interesse della collettività (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Giuseppe Drago. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE DRAGO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, signor Vicepresidente del Consiglio, onorevoli colleghi, il dibattito di questi giorni ci ha confermato che la crisi della FIAT ha origini lontane; nasce quando l'azionariato FIAT anziché puntare sugli investimenti, sull'innovazione tecnologica, sui modelli che, nel frattempo, andavano fuori mercato, ha preferito diversificare la propria attività, ha preferito investire su partecipazioni non strategiche, ha preferito, insomma, andare altrove. La crisi internazionale ha poi determinato il resto, ha colto totalmente impreparata la FIAT, al contrario delle altre industrie automobilistiche, le francesi, le tedesche, le giapponesi, che man mano, tra l'altro, conquistavano sempre più quote di mercato. D'altra parte anche le politiche dei nostri governi nell'ultimo decennio non ci pare abbiano centrato mai l'obiettivo di rilanciare il settore automobilistico italiano. Se pensiamo soltanto alla rottamazione, che era stata immaginata per rilanciare la FIAT, sappiamo tutti che ha finito per favorire altri modelli e non modelli FIAT.

Su questo siamo tutti d'accordo (lo ha confermato il dibattito di questi giorni ma lo sapevamo già), anche perché le conclusioni dell'indagine conoscitiva condotta dalla X Commissione, sono state votate da tutti i gruppi parlamentari ad eccezione di Rifondazione comunista che, anche qui, nella sua mozione, si distingue, riproponendo l'intervento diretto dello Stato per salvare l'azienda (un'iniziativa che noi rispettiamo ma che certamente non condividiamo).

Per salvarsi, la FIAT ha bisogno di un nuovo piano industriale: la crisi della FIAT è crisi industriale. Bisogna, cioè, restituire competitività all'azienda. Il problema, cari colleghi, è che gran parte di ciò che la FIAT oggi produce non è assolutamente vendibile sul mercato: 200 mila vetture, nel 2001, anziché finire sul mercato sono rimaste sui piazzali!

Allora, occorre recuperare produttività. Tra sei mesi, fra l'altro, rispetto alle indagini che abbiamo a disposizione, potrebbero andare in crisi altri siti. Bisogna

allora recuperare produttività investendo sui modelli per renderli appetibili al mercato, potenziando, inoltre, la rete commerciale. Insomma, occorre una ristrutturazione profonda, difendendo, fra l'altro, anche tutto ciò che di buono esiste. Mi riferisco fondamentalmente ai marchi di qualità che la FIAT possiede come Alfa Romeo, Maserati, Ferrari che, in questi anni, si sono saputi ritagliare nicchie di mercato di lusso.

Occorre un piano industriale, dunque, che va certamente distinto dal piano sociale, che pure deve essere affrontato contestualmente per salvaguardare tutti i posti di lavoro esistenti. La FIAT non può, onorevoli colleghi, chiamarsi fuori! La FIAT non può chiudere gli stabilimenti, semmai trasformarli: i lavoratori non possono essere sbattuti fuori!

Allora, non la deindustrializzazione ma la riconversione industriale, con produzioni alternative, se necessario anche con nuovi soci (penso alla cantieristica, alla industria metallurgica e, perché no, anche riprendendo seriamente, in modo nuovo, i rapporti con la General Motors).

Vedete, cari colleghi, i lavoratori difendono la *Punto* perché ciò significa difendere il loro posto di lavoro, non quell'autovettura in quanto tale! Per questo, vanno utilizzati tutti gli strumenti possibili, affinché tutti possano continuare a lavorare dignitosamente: non un solo posto di lavoro può andare perduto!

Certamente, la domanda che si pone a questo punto, è legittima: dove si prende il denaro per gli investimenti, per la riconversione industriale, per le nuove iniziative? Onorevoli colleghi, il denaro si prende dalle dismissioni che la FIAT deve iniziare a fare.

In ciò ci differenziamo dalla mozione dell'Ulivo, che pure, per altri aspetti, apprezziamo, che vorrebbe utilizzare queste risorse principalmente per la riduzione del debito nei confronti delle banche.

Già, le banche! Le banche, che hanno dato risorse finanziarie per un piano industriale che si è rivelato sbagliato, devono oggi condividere ed appoggiare il nuovo piano industriale ed aspettare la ripresa

dell'azienda per poter recuperare i prestiti effettuati. Le banche devono lasciare lì i capitali e non ritirarli. Lo Stato deve dare priorità a strumenti come la programmazione negoziata, la leva fiscale e tutto quanto è a disposizione del Governo per intervenire proprio nelle aree di crisi, laddove si devono portare avanti processi di riconversione industriale (d'altronde, uno studio della società di consulenza Roland Berger ci dimostra che ciò è possibile).

Allora, onorevoli colleghi, voglio esprimere, a nome del gruppo dell'UDC (CCD-CDU), un apprezzamento per il ministro Marzano, che finalmente rappresenta il Governo nella fase conclusiva di questa trattativa e che ha compreso e condiviso il significato della mozione del nostro gruppo, la quale ci appare precisa e puntuale rispetto alle altre.

Per queste ragioni, invitiamo anche gli altri gruppi a votare a favore della stessa, così come noi dell'UDC (CCD-CDU) voteremo a favore delle mozioni presentate dagli altri gruppi della maggioranza (*Applausi dei deputati dei gruppi dell'UDC (UDC-CDU) e di Alleanza nazionale - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Castagnetti. Ne ha facoltà.

PIERLUIGI CASTAGNETTI. Signor Presidente, abbiamo chiesto molto insistentemente questo dibattito sulla crisi della FIAT con sollecitazioni pressoché settimanali, non solo per una doverosa solidarietà con le migliaia di lavoratori in lotta, da Termini Imerese ad Arese, e con le loro famiglie e non solo perché, come non si verificava da tempo, attorno a loro si è ricomposta una straordinaria mobilitazione unitaria dei sindacati, cui ha fatto riscontro un'adesione morale da parte dei cittadini che hanno accettato i disagi provocati da talune forme di interruzione di strutture e servizi pubblici come costo di adesione e di partecipazione alle ragioni di queste manifestazioni (mi riferisco, in particolare, a quanto è avvenuto in Sicilia).

Abbiamo chiesto questo dibattito anche perché la crisi della FIAT rappresenta la crisi di un'azienda e di un intero settore, quello automobilistico, spina dorsale del nostro sistema industriale.

Proprio questa mattina i partiti dell'Ulivo hanno discusso, in un convegno con gli operatori del settore, della crisi del settore tessile, dell'abbigliamento e calzaturiero.

Signor ministro, si stanno moltiplicando i settori industriali in difficoltà. Si tratta di settori strategici per l'export e, dunque, per quel volano che, tradizionalmente, in passato ha garantito l'uscita dalle difficoltà. Sono settori, di fatto, presenti in tutte le regioni del paese. Tuttavia, la crisi della FIAT è la crisi del più grande gruppo industriale del paese; praticamente, è l'unico grande gruppo dopo la crisi dei decenni scorsi nei settori della chimica fine, dell'elettronica e dell'agroindustria. È un gruppo industriale cui sono legate migliaia di piccole e medie imprese e centinaia di migliaia di lavoratori dell'indotto. È un gruppo industriale, la FIAT, che ha svolto in passato un ruolo trainante nello sviluppo del Mezzogiorno, attraverso insediamenti a Termini Imerese, a Melfi, a Pomigliano, a Termoli, a Cassino e che, comunque, ha un ruolo d'avanguardia nelle dinamiche sociali ed economiche interne al paese (le dinamiche nord sud e sud nord) e nelle dinamiche internazionali.

Ciò che va bene per la FIAT va bene per l'Italia: era uno slogan, discutibile finché si vuole, coniato da Valletta che, comunque, descrive l'intreccio tra questo gruppo industriale ed il paese. La crisi della FIAT, dunque, ci riguarda: riguarda l'economia del nostro paese, la credibilità e la forza del suo capitalismo, ma anche la qualità — ce ne renderemo conto sempre più in futuro — delle dinamiche sociali e sindacali a livello nazionale, le prospettive della ricerca tecnologica applicata e le ricadute sul piano della competitività internazionale di molti settori del nostro sistema industriale.

Oggi riusciamo soltanto ad intravedere le conseguenze di tale crisi. È una crisi che

viene da lontano, signor ministro, che ha caratteri specifici ed altre connotazioni dell'intero settore. Vi sono responsabilità che risalgono agli anni ottanta: concentrare tutti i marchi in una sola mano che, contemporaneamente, dismetteva buoni marchi controllati all'estero come la SEAT non si è rivelata una scelta felice, anche se allora largamente condivisa da tutti i settori politici. Se pensiamo che nel 2010, cioè domani, si prevede che la produzione mondiale automobilistica sarà concentrata attorno a sette-otto gruppi ci rendiamo conto di come questa crisi si collochi nel mezzo di un colossale processo di riorganizzazione dell'intero sistema. Se pensiamo, poi, che il mercato europeo ha registrato, come lei ci ha ricordato, nei primi dieci mesi di quest'anno una flessione di quasi 5 punti della domanda, e quello italiano in particolare di quasi dieci punti rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, ci rendiamo ancora più conto della dimensione del problema.

Abbiamo salutato positivamente, come tutti, l'annuncio della sospensione per dieci giorni della cassa integrazione e ci auguriamo che le trattative avviate oggi al suo ministero approdino a risultati positivi, cioè diversi da ipotesi di spalatura degli esuberanti su tutti gli stabilimenti della FIAT, del Mezzogiorno o del settentrione non interessa, o da ipotesi di rinvio di decisioni già in ritardo.

Sappiamo bene che il primo problema è quello di un nuovo piano industriale, un piano che punti credibilmente non solo ad uscire dalla crisi, ma a prospettive di rilancio produttivo. Non è il nostro mestiere, lo ha detto ieri mattina l'onorevole Tabacci, non lo sapremo fare, non è nelle nostre competenze. Se lo facessimo, eserciteremmo un'interferenza ed un abuso. Dire come dovrà essere il nuovo piano industriale non spetta al Parlamento. Non saremo noi a pretendere che si producano auto che il mercato non domanda. Sappiamo che, nello specifico della crisi della FIAT, hanno giocato anche la lentezza nella messa in circuito e la limitatezza del numero dei nuovi modelli.

Non saremo noi a pretendere di dare indicazioni precise al riguardo, ce ne manca titolo e competenza.

Ciò che a noi compete dire è che i nuovi piani industriali non potranno prevedere solo progetti di dismissione e di licenziamenti: così sarebbe insieme troppo facile e troppo irresponsabile per l'azienda. I piani industriali nuovi debbono significare riconversioni, ristrutturazioni, nuovi investimenti, piani di settore, contratti d'area, ricerca di nuovi investitori, loro accompagnamento nelle aree di crisi, assicurazione di incentivi certi e duraturi nel tempo, bandi specifici della n. 488, se necessario, rifinanziamento selettivo della n. 488, se necessario, ed è necessario. Ecco il terreno su cui il piano industriale del gruppo può e deve intrecciare l'iniziativa del Governo. È questo che compete al Governo.

Il Governo — ci consenta, signor ministro — sinora non è stato all'altezza delle proprie responsabilità. Si è dondolato tra l'affidamento della competenza da un ministero all'altro, tra un atteggiamento di inerzia e propositi di intervento statalistici, tra ipotesi di ricorso ad ammortizzatori sociali non adeguatamente finanziati ed ipotesi di riconversioni professionali degli esuberanti francamente insensate.

Penso alla proposta di un viceministro di mandare gli operai di Termini Imerese nelle corsie degli ospedali (semmai quelli del nord, perché è lì che mancano gli infermieri!).

Eppure, i segnali dell'arrivo di questa crisi non sono mancati. Ricordiamo la decisione di un anno fa di non svolgere il salone dell'auto a Torino; ricordiamo più recentemente quanto emerso nel corso delle audizioni svolte nell'ambito dell'indagine conoscitiva condotta dalla Commissione attività produttive della Camera; ricordiamo il primo accordo sui 3.800 esuberanti, siglato nel luglio scorso; ricordiamo un'interpellanza presentata dal mio gruppo dieci mesi fa, nella quale si segnalava al Governo l'urgenza di intervenire. Tutti questi segnali sono stati fatti passare senza battere ciglio da parte del Governo! Anzi, è stato siglato il cosiddetto patto per

l'Italia ed è stata presentata la legge finanziaria, ma non c'è traccia di interventi significativi sul problema.

Adesso non si perda altro tempo. Non si cerchino pretesti. Non si sbagli direzione. Il Governo faccia ciò che gli compete: contatti gli investitori disposti a intervenire anche nell'assetto patrimoniale della FIAT; contatti la General Motors, assicurandosi delle sue intenzioni e verificando che non vi siano successive fasi di ristrutturazione; si accerti che il nuovo piano industriale — che tutti attendiamo — sia condiviso, anche dalle parti sociali; verifichi programmi di dismissione e di riconversione dell'attuale proprietà; indichi ciò che esso, Governo, può e intende fare a lato del piano dell'azienda, cioè in concorso con tale piano, per evitare costi sociali che possono e debbono essere assolutamente evitati come i licenziamenti...

PRESIDENTE. Onorevole Castagnetti, la invito a concludere.

PIERLUIGI CASTAGNETTI. ...e per non compromettere — concludo Presidente — le prospettive concrete di nuovi investimenti, soprattutto nel Mezzogiorno. Non ci si dica che ciò è stato previsto in finanziaria, perché non è vero: quello che è stato previsto non basta! Occorre altro; occorrono altre risorse: interventi sul piano fiscale, su quello del credito, su quello della contrattazione e della pianificazione d'area. Occorre insomma che il Governo si tolga le mani di tasca!

Signor ministro, è per questo che noi voteremo a favore della mozione a prima firma Violante e che decidiamo unilateralmente, considerata la gravità e la drammaticità della situazione, di astenerci su tutte le altre mozioni, come gesto di unità e come tentativo di creare in questo Parlamento, di fronte a questa drammatica crisi, un momento di convergenza unitaria (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-l'Ulivo e dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole La Russa. Ne ha facoltà.

IGNAZIO LA RUSSA. Ringrazio l'onorevole Castagnetti per la disponibilità ad astenersi sulla nostra mozione, che sarà ricambiata dalla nostra astensione sulle parti delle altre mozioni su cui vi è il parere favorevole del Governo e che risultano compatibili con la nostra mozione. Lo ringrazio ad ogni modo per il segnale, ma lo ringrazio un po' meno per aver voluto ripercorrere una storia della FIAT dai tempi corti (con i segnali che lui vede solo negli ultimi 16 mesi). Per la verità, i segnali della crisi della FIAT partono da molto tempo indietro e siccome è stato già ricordato da tanti colleghi, non intendo appesantire il dibattito con i numeri degli occupati nella FIAT, dimezzati negli ultimi anni, con l'esborso dello Stato per la cassa integrazione guadagni, pari all'importo di sei o sette manovre finanziarie degli ultimi dieci anni, così come soprattutto non voglio — collega Castagnetti — ricordare che le prime notizie della ventilata cessione della FIAT alla General Motors non risalgono a 16 mesi fa, bensì ad alcuni anni fa.

Alla fine degli anni novanta si parlò di General Motors e, in quel momento, governava il centrosinistra, con l'allora Presidente del Consiglio D'Alema; tra l'altro, a Torino, c'era un sindaco di sinistra e Cofferati era a capo della CGIL. E, in quel periodo, non ho visto manifestazioni, proteste o mobilitazioni che prevedessero la possibilità di fermare quella che oggi tutti consideriamo, giustamente, una iattura per l'economia italiana (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*). Quindi, allarghiamo lo sguardo, non facciamo polemiche inutili e, piuttosto, rallegriamoci di quanto è stato fatto.

Non ho bisogno di interventi precotti, perché a me basta guardare i giornali di ieri e di oggi per notare che una parte della mozione presentata da tutta la Casa delle libertà ha già trovato accoglimento da parte del Governo.

Ringrazio il ministro Marzano, il ministro del lavoro e — se me lo consentite, anche se non ho bisogno di citare i titoli dei giornali — il Vicepresidente del Consiglio, onorevole Fini, per l'azione che insieme sono riusciti a condurre in porto,

attraverso il conseguimento di questo primo parzialissimo obiettivo che, tuttavia, è simbolicamente importantissimo, vale a dire quello di non avere, per la prima volta nella storia del Parlamento italiano, accettato supinamente un piano finanziario della FIAT, dicendo: ci fermiamo un attimino (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale e di deputati del gruppo di Forza Italia*)!

C'è voluto un Governo di centrodestra per dire alla proprietà, alle banche: alt! I sindacati chiedono di discutere senza che siano state avviate le procedure per la cassa integrazione, voi dovete accettare questo punto di vista perché non è giusto discutere con la pistola puntata alle tempie. Ebbene, il Governo ha ottenuto questo risultato e ringrazio — a nome di Alleanza nazionale, ma credo a nome di tutta la Casa delle libertà — l'azione che questo Governo, già ieri, ha posto in essere e che tutti i giornali hanno riportato.

Vedete, la FIAT non è soltanto un punto fermo della storia industriale italiana, la FIAT è anche un punto fermo del costume e della storia di tutti noi. Tuttora, nei trasferimenti all'interno della mia città, giro con la mia 500 bianca e blu, ma chi di voi, almeno una volta, non ha girato nella propria città sull'auto di Torino? Chi non ha ricordi della propria infanzia, della propria giovinezza, della propria vita collegati a queste auto? Ma, oggi, sarebbe un errore fare la mozione degli affetti, in quanto le mozioni sono di altro tipo: dobbiamo interrogarci su quali soluzioni porre in essere per affrontare la grave crisi.

È stato già detto da molti e l'ho accennato anch'io che la crisi viene da lontano, dunque non tornerò su questo aspetto. Tuttavia, intendo sottolineare che la strada intrapresa dal Governo, volta a richiamare al senso di responsabilità tutte le parti in causa, deve essere condivisa da tutti, a partire dallo stesso Governo.

L'esecutivo si pone obiettivi precisi: in primo luogo, quello di consentire un tavolo paritetico, che non interrompa la possibilità di confrontarsi e di seguire man mano l'evoluzione della crisi; inoltre,

quello di assicurare che l'Italia mantenga una delle industrie automobilistiche più importanti del mondo. Pochi anni fa erano 40, adesso sono diventate 14 e le previsioni dicono che diventeranno 7. Dunque, la domanda è: una di queste 7 industrie sarà italiana o no? Il Governo prova a far sì che una di queste sia italiana!

L'impegno del Governo è anche quello di garantire a questa crisi una soluzione che non sia solo finanziaria o industriale, ma anche sociale. Infatti, se è vero che non può trattarsi solo di un problema sociale — in quanto, principalmente è un problema industriale —, è anche vero che intere zone d'Italia, dal punto di vista sociale, dipendono completamente dalla FIAT. Mi riferisco a Termini Imerese, ma anche ad Arese. Mi riferisco, oltre che a Cassino, anche all'indotto delle 8 mila aziende che in Piemonte e in Lombardia vivono soprattutto attraverso la FIAT.

Allora, l'obiettivo del Governo è chiaro. Ma credo che debbano essere chiamate alle loro responsabilità anche le altre parti. Certamente, tra queste vi è il sindacato che ha il dovere di tutelare le aspettative dei lavoratori meglio e forse ancora di più rispetto a quanto ha fatto in passato su questo aspetto. Ma le polemiche non interessano. Il sindacato ha anche il dovere di non inasprire — e non lo sta facendo in questa primissima fase — il conflitto sociale con pretese inutili, da gara allo scavalco.

Credo che anche la proprietà ed il mondo bancario debbano essere chiamati alle loro responsabilità. Quanto alla proprietà, lo sentiamo dire adesso dalla sinistra, anche se avrei preferito che lo dicessero anche quando erano al Governo. Invece, a quell'epoca ho visto inutili rotamazioni che non hanno portato alcun vantaggio all'azienda e che sono costate soldi ai cittadini dello Stato, a tutti i cittadini dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

Alla proprietà chiediamo di fare la sua parte. È vero: la famiglia Agnelli ha avuto molto dall'Italia. La FIAT ha dato molto all'Italia ma ha avuto molto. Oggi è il momento di assumersi ciascuno le proprie

responsabilità, come deve fare anche il mondo bancario, che non può avere come obiettivo soltanto quello, legittimo e doveroso, del reintegro dei propri crediti. Il mondo bancario ha anche il compito ed il dovere di seguire la crisi con un'idea più moderna di accompagnamento della soluzione economica e sociale dei problemi dell'Italia, non limitandosi ad una visione asfittica legata esclusivamente all'aspetto finanziario.

Amici dirimpettai, è questo che il Governo sta cercando di fare, senza cadere nella tentazione neodirigista di dire: mettiamo le mani non nelle tasche del Governo — caro collega Castagnetti — ma nelle tasche dei cittadini, per comprare inutilmente pezzi di aziende private. Finirebbe come è finita in passato, con guai ancora più gravi. Credo questa sia la strada giusta e mi complimento con noi stessi e con il Governo, in particolare: è importante che si comprenda come in questa crisi, per la prima volta, il ruolo del Parlamento e del Governo non è quello di semplici notai. In passato, questo è stato il ruolo attribuito al Governo e al Parlamento. Credo che la capacità propositiva che stiamo dimostrando, che il Governo sta dimostrando non possa che essere positivamente interpretata.

Vedete, soprattutto fino alla prima svolta positiva, piccola ma significativa, la sinistra politica ha cercato, in qualche modo, di fare un gioco assai pericoloso, quello del cerino: lasciare al Governo il cerino acceso all'ultimo minuto, dimenticando certi doppiopetti, certi vestiti gesati, certi leciti incontri e certe intese con la parte industriale ed economica del paese, risalenti al periodo in cui ha avuto la ventura di governare. Credo che quella strada, manifestatasi anche con alcune presenze nelle manifestazioni di ieri, non possa essere condivisa.

PRESIDENTE. Onorevole La Russa, la invito a concludere.

IGNAZIO LA RUSSA. Signor Presidente, credo occorra fare tutti un passo indietro, con un atto di responsabilità,