

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)  
—————

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLE STRATEGIE INDUSTRIALI DELLA FIAT AUTO

3° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 19 NOVEMBRE 1998  
—————

**Presidenza del presidente CAPONI**

**INDICE****Audizione dei rappresentanti sindacali della FIOM, FIM, UILM, e FISMIC**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 4, 9 e <i>passim</i>	CAVALITTO . . . . .	Pag. 11, 20
LARIZZA ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> ) . . . . .	13, 14, 20	DI MAULO . . . . .	3, 4, 18
MUNGARI ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	16	RAFFO . . . . .	9, 10, 16 e <i>passim</i>
PAPPALARDO ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> ) . . . . .	17, 18	SPAGNOLO . . . . .	7, 14, 19 e <i>passim</i>
PORCARI ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	7, 15, 18 e <i>passim</i>		
ZILIO ( <i>PPI</i> ) . . . . .	18		

*Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il signor Lello Raffo, coordinatore Fiat della FIOM, accompagnato dal signor Ferdinando Liuzzi; il signor Roberto Di Maulo, segretario nazionale della UILM, accompagnato dal signor Antonio Passaro; il signor Cosmano Spagnolo, coordinatore FIM per la Fiat e il signor Giuseppe Cavalitto, segretario generale della FISMIC.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15,15.*

#### **Audizione dei rappresentanti sindacali della FIOM, FIM, UILM e FISMIC**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle strategie industriali della Fiat Auto.

Informo la Commissione che della seduta odierna verrà redatto e pubblicato, oltre al resoconto sommario, anche il resoconto stenografico. Comunico che, in considerazione della rilevanza dell'argomento, ho richiesto a nome della Commissione l'attivazione dell'impianto audiovisivo, in modo da consentire la speciale forma di pubblicità della seduta prevista dal Regolamento, e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Poiché non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione dei rappresentanti sindacali della FIOM, FIM, UILM e FISMIC. Desidero innanzi tutto dare il benvenuto ai nostri ospiti qui intervenuti per rappresentare proposte e considerazioni delle organizzazioni sindacali in merito alle vicende che attualmente stanno interessando la più grande impresa nazionale costruttrice di autoveicoli.

Come è noto – i colleghi certamente lo ricorderanno – alcuni mesi fa il Parlamento approvò un disegno di legge d'iniziativa governativa, al cui interno erano previste norme in materia di rottamazione di autoveicoli, che rappresentarono una forma di incentivo, certamente non secondario, per tutte le case automobilistiche, in special modo per il gruppo Fiat, considerato che esso copre una quota leggermente inferiore alla metà del mercato dell'auto del nostro paese (40-45 per cento), contribuendo in tal modo a supportare una produzione nazionale che in quel momento presentava sintomi di rallentamento. Il Parlamento condivise quella scelta con l'obiettivo di sostenere la produzione nazionale, ma anche le sorti di uno dei più grandi gruppi industriali privati del nostro paese.

Ora, però, all'indomani della cessazione delle norme di incentivazione alla rottamazione, da parte della Fiat è stato dato l'immediato annuncio di misure assai preoccupanti dal punto di vista occupazionale; mi sembra infatti che si stia parlando di 34.000 cassaintegrati, quando invece al momento della concessione degli incentivi si fece presente la possibilità di assorbire 2.000 lavoratori precari.

*DI MAULO.* Si trattava di 2.000 assunzioni con contratto a termine.

PRESIDENTE. Alla luce di questi nuovi risvolti, mi interesserebbe sapere che cosa stia realmente accadendo. Inoltre, a vostro parere il Parlamento e il Governo hanno sbagliato nel concedere quegli incentivi? In quale direzione sta evolvendo la situazione? Queste sono sostanzialmente le questioni sulle quali vorremmo avere dei chiarimenti ed in tal senso convocheremo la dirigenza della Fiat dopo aver ascoltato quanto avrete da dirci voi, che di quella impresa siete la controparte.

Per ragioni di tempo sono costretto a rivolgere ai nostri ospiti la preghiera di essere quanto più brevi possibile. Do quindi senza indugio la parola al signor Di Mauro.

*DI MAURO.* Signor Presidente, desidero innanzi tutto ringraziare la Commissione per la sollecitudine con cui ci ha convocato. Si tratta di un aspetto che ci ha favorevolmente impressionato perchè l'essere chiamati prima dei responsabili della azienda è per noi indice della sensibilità con cui il Senato, ed in particolare la Commissione industria, guarda ai problemi dei lavoratori.

Dico subito che come organizzazioni sindacali non siamo in grado di effettuare un'unica comunicazione in quanto esistono al nostro interno delle divergenze di analisi che verranno successivamente esplicitate; siamo tuttavia concordi nell'indicare alcune possibili terapie e strategie di intervento, anche in campo legislativo, al fine di monitorare al meglio la situazione. Mi riservo inoltre di consegnare agli atti della Commissione una documentazione *a latere* delle mie dichiarazioni.

Entrando nel merito della questione, desidero innanzitutto sottolineare che per quanto concerne i dati relativi al mercato italiano attualmente in nostro possesso si ipotizza per quest'anno una vendita di 2.250.000 vetture di cui, però, 1.900.000 sono state vendute nel periodo da gennaio a settembre e le restanti 350.000 dovranno essere vendute nel lasso di tempo tra ottobre e dicembre, periodo storicamente sempre poco favorevole all'acquisto di autovetture. Infatti, pur non potendo parlare di un mercato stagionale dell'auto, bisogna tuttavia considerare che nei mesi invernali il mercato automobilistico italiano non ha mai fatto registrare un grande numero di ordini.

Ora, per quanto riguarda il mercato nazionale, la Fiat è passata da una quota del 42,8 per cento dell'anno scorso (prima dell'applicazione delle misure di incentivazione alla rottamazione si aggirava intorno al 43-44 per cento) al 39,7 per cento dopo la scadenza degli incentivi: si tratta di una diminuzione significativa che desta la nostra preoccupazione.

Tuttavia, analizzando questi dati parallelamente a quanto si è verificato in Francia – un paese simile al nostro per quanto riguarda il settore automobilistico – ci accorgiamo che in quel paese nel 1994, cioè prima che fosse dato corso alla politica di incentivazione del comparto auto, le due più importanti case automobilistiche francesi coprivano insieme il 61 per cento del mercato nazionale, mentre nel 1996, in uscita dagli incentivi, possedevano una quota del 55,7 per cento del mercato, registrando quindi una perdita di circa il 6 per cento. Tale perdita di mercato si riscon-

tra ancora oggi e nel 1998 le due principali industrie automobilistiche francesi hanno conservato un'analogia quota di mercato nazionale. Paradossalmente, infatti, durante il periodo di incentivazione le aziende estere tendono a destoccare sul mercato – mi si consenta l'espressione tecnica – ed essendo quest'ultimo in impennata non si pongono più vincoli di qualità o di altro tipo; in questi frangenti è il concessionario a vendere l'automobile e naturalmente vende quella che è già pronta e disponibile. A riprova di quanto affermato, la Fiat Auto negli stessi anni, proprio grazie agli incentivi, ha acquisito in Francia nuove quote di mercato e, mentre i marchi nazionali francesi perdevano terreno, la Fiat passava dal 5,2 per cento del 1993 al molto più brillante 8,2 per cento del 1996 e ancora oggi detiene una quota del 7 per cento.

Questo dimostra, per esempio, che la tesi che spesso si sente propagandare nei porta a porta televisivi secondo cui lo Stato italiano ha dato soldi alla Fiat è una semplificazione un po' troppo brusca della questione degli incentivi, che in realtà non sono né possono essere indirizzati verso i produttori nazionali, perché sarebbero in contrasto con le più elementari norme di mercato, direi proprio con le stesse dinamiche del mercato. È evidente, infatti, che di fronte ad un mercato europeo che fletteva, il mercato italiano nel 1997 è stato appetibile per le case estere, per non parlare poi delle case coreane o comunque dell'Estremo Oriente, che hanno destoccato automobili e materiale in Italia sottocosto. Questa, secondo noi, è stata una delle ragioni.

All'alta domanda di mercato nella prima parte del 1998 e al conseguente forte abbassamento nella seconda parte dell'anno – andamento simile a quello degli altri paesi che hanno avuto gli incentivi: la riduzione del 20-23 per cento nei mesi di settembre e ottobre è abbastanza simile a quella registrata in Francia subito dopo gli incentivi – non ha fatto seguito un analogo movimento della produzione di autoveicoli, che per quanto riguarda la Fiat in Italia si è attestata nella fascia più alta nei primi mesi del 1997 fino all'estate dello stesso anno con un alto utilizzo degli impianti, per poi diminuire lentamente. La conseguenza è un *sovrastock* di vetture invendute che non si sa più dove collocare fisicamente, con gravi conseguenze anche dal punto di vista finanziario. È una situazione che viviamo con drammaticità e con grande preoccupazione. In un incontro a settembre del comitato aziendale europeo, la Fiat ha stimato i costi per sovrastoccaggio non solo di Fiat Auto, ma in generale di tutta l'azienda, sul finire del 1998 in 600 miliardi. A mio avviso le ragioni della cassa integrazione al momento sono queste e non altre.

Nonostante queste ragioni in fondo, sono in atto dei significativi interventi in controtendenza che vanno in qualche misura sottolineati. La caduta del mercato interessa soprattutto il segmento B – quello della Punto – e il segmento C, mentre sta risalendo il segmento A, nel senso che la gente continua a comprare la Seicento, la Panda e le analoghe delle altre case automobilistiche anche in questi ultimi mesi del 1998. A questo proposito, proprio domani avremo un incontro con Fiat Auto in merito alla possibilità di aumentare la capacità produttiva – e quindi l'utilizzo della

manodopera – per la Panda a Torino, introducendo il terzo turno di produzione, come già era successo fino a prima dell'estate. Questo farebbe diminuire di circa un migliaio il numero – che prima ricordava il Presidente – dei lavoratori interessati alla cassa integrazione, in considerazione delle conseguenze positive anche nella produzione di motori, di cambi e di parti meccaniche per l'autovettura.

Un'altro dato in controtendenza che voglio segnalare è l'incontro che abbiamo avuto nel mese di ottobre con l'azienda sul futuro in termini di produzione e strategie. Fiat ha confermato che nel periodo 1998-2002 investirà 20.000 miliardi, di cui 14.000 in Italia e, nello specifico, 9.500 miliardi al Nord; 10.000 miliardi saranno destinati a nuovi modelli e a nuovi processi produttivi e produrranno la messa sul mercato di 19 nuovi modelli – la Seicento, la Dedra e la 166 sono già sul mercato, domani andremo all'inaugurazione della Multipla – di cui 14 saranno prodotti in Italia. Questo testimonia un'attitudine dell'azienda ad intervenire per mantenere un prodotto fresco sul mercato che, nonostante le nostre preoccupazioni per la situazione contingente, non può che confortarci per il futuro. Soltanto un esempio: Fiat pensa l'anno prossimo di presentare la nuova Punto, togliendo dal mercato la vettura più venduta in Europa; non ci troviamo perciò di fronte ad un'azienda priva della volontà di competere sul mercato. Come dicevo, rimane la preoccupazione per la cassa integrazione attuale e per il contesto in cui viene ad inserirsi, anche se penso che si tratti di una fase negativa congiunturale. Ad ogni modo stiamo chiedendo all'azienda di essere più trasparente possibile, di avere un confronto continuo e serrato con le organizzazioni sindacali al fine di monitorare con continuità quello che succede a livello di produzione.

Segnaliamo unitariamente alcuni problemi conclusivi che in qualche maniera riguardano anche l'attività legislativa. In primo luogo ricordo l'impegno assunto dal Governo Prodi nel momento di concludere l'accordo di ristrutturazione dello stabilimento di Arese, allorquando abbiamo individuato nella produzione di veicoli a energie a basso impatto ambientale (cosiddetti VAMIA) una delle possibili soluzioni produttive occupazionali per lo stabilimento. Noi oggi consuntiviamo che, mentre dobbiamo dare atto che la Fiat ha mantenuto i propri impegni – principalmente quello di prendere una parte del personale considerato allora eccedente e di metterlo in produzione su queste nuove vetture –, lo stesso non è possibile dire per gli impegni assunti dal Governo Prodi, che dovevano essere in qualche maniera già recepiti nella legislazione ordinaria nel corso del 1998, che a fine 1998 ci è stato detto sarebbero andati in finanziaria, e che oggi scopriamo non essere presenti neanche nel collegato alla finanziaria, ma rimandati a dopo l'approvazione della manovra finanziaria. Lo slittamento di questi impegni che il Governo si era assunto comporta delle conseguenze perché evidentemente i lavoratori ci sono, gli impianti ci sono, ma l'impossibilità di lavorare riacutizza il problema.

Il secondo problema che volevo segnalare è quello dei cosiddetti eco-incentivi; i Ministri competenti ne hanno parlato più volte anche in questa sede. Si tratta di incentivi collegati all'impatto ambientale delle vetture

che in qualche modo rappresentano una sorta di uscita soffice dalla fase della rottamazione. È uno strumento che si è provato ad utilizzare, per esempio, in Spagna, dove non c'è stato il picco di ribasso proprio perchè sono stati adottati incentivi che in qualche modo anticipano la normativa europea, che va dal recepimento degli accordi di Kyoto a quelli di Buenos Aires. Sappiamo che anche su questo tema è stato presentato un emendamento mi pare alla Camera dei deputati; si tratta di una misura che consideriamo importante e che condividiamo perchè in qualche modo si collega alla possibilità di intervenire in questa fase congiunturale per renderla meno problematica anche per i lavoratori.

Volevo sottolineare un ultimo aspetto. Poichè ritengo che Fiat non ci presenterà – lo ha affermato tra l'altro nell'ultima intervista l'amministratore delegato di Fiat Auto – alcun piano di ristrutturazione selvaggia, immagino che sul versante dei costi, e soprattutto dei costi di struttura, già dal prossimo anno debba essere attuato qualche intervento. Sappiamo che in proposito vi sono una serie di emendamenti presentati alla legge finanziaria ed in particolare uno, presentato qui in Senato, che ridurrebbe l'impatto dei costi e permetterebbe un utilizzo moderno degli ammortizzatori sociali, riferendosi ad una possibilità di pensionamento anticipato a patto che sia l'azienda e non lo Stato a farsi carico del differenziale contributivo, che non andrebbe quindi a carico della finanza pubblica. Crediamo che provvedimenti del genere possano aiutarci moltissimo nella gestione di una congiuntura come quella attuale, che è particolarmente complessa.

*SPAGNOLO.* Signor Presidente, credo innanzi tutto di dover ribadire quanto ha affermato il collega Di Mauro: è una fortuna che il Governo abbia varato il provvedimento sugli incentivi. Esso, infatti, ha avuto tre effetti significativi: in primo luogo, le stime ci dicono che vi è stata una ripresa del mercato dell'auto pari circa alla metà della crescita del Pil; in secondo luogo, abbiamo azzerato il ricorso alla cassa integrazione; in terzo luogo, è stato possibile procedere a circa 2.000 nuove assunzioni.

*PORCARI.* Globalmente?

*SPAGNOLO.* Sì; globalmente significa Fiat Auto. Questi tre risultati sono una diretta conseguenza di quel provvedimento, sono strettamente legati al fatto che esso è stato emanato; senza quel provvedimento non solo non avremmo avuto questi effetti positivi, ma avremmo certamente dovuto effettuare qualche operazione molto più dolorosa dal punto di vista occupazionale. Ad esempio, nel corso del 1997 qualche stabilimento è dovuto ricorrere quasi sempre alla cassa integrazione; non avremmo retto in quelle condizioni di mercato se gli effetti non fossero stati in qualche modo contenuti grazie agli incentivi.

La fine degli incentivi ha riportato all'ordine del giorno la discussione sulla situazione della Fiat, a partire dal problema della cassa integrazione. Vorrei in proposito aggiungere un ulteriore elemento ai dati che

prima citava il collega Di Mauro. Nella prima parte del 1998 – quindi con il provvedimento sugli incentivi ancora vigente – non sono state prodotte 65.000 vetture attraverso il ricorso alla cassa integrazione; in altri termini, ci siamo trovati a vivere una fase caratterizzata in alcuni impianti, e talvolta anche nell'ambito di un medesimo stabilimento, dalla contemporaneità di cassa integrazione e di lavoro straordinario, perchè c'era il modello che non si vendeva per niente e il modello che invece, grazie agli incentivi, andava bene. In sintesi, sulla base dei dati di cui oggi disponiamo possiamo affermare che non siamo al disastro.

Il problema centrale riguarda il 1999. Per il 1999, infatti, la previsione della Fiat è che vi sarà un mercato stimato intorno a 1.800.000 vetture. Se il consuntivo di quest'anno sarà all'incirca di 2.300.000 vetture, e quello dell'anno prossimo sarà di 1.800.000, considerando il cambio del modello della Punto, della vettura cioè che fa volumi di vendita, per effetto della discesa delle vendite del prodotto vecchio, l'attuale modello, e la salita molto lenta del modello nuovo, si può pensare che il 1999 sarà un anno complicato, ma non drammatico. La domanda però è la seguente: il mercato sarà davvero pari a 1.800.000 vetture? Se non sarà così, avremo grossi problemi. Ecco perchè il collega Di Mauro in qualche modo sottolineava l'opportunità di un provvedimento che, se non serve a gestire una congiuntura negativa – anche se non è una recessione –, quanto meno consentirebbe di operare un cambiamento del *mix* professionale che inevitabilmente si sta generando: la fabbrica cambia, i nuovi modelli implicano l'apporto di una diversa tecnologia, quindi lo sviluppo di particolari professionalità e via discorrendo. Di qui anche la nostra insistenza sul rispetto dell'impegno sulle vetture a basso impatto ambientale, che a questo punto non produrrebbe un impatto unicamente sullo stabilimento Alfa di Arese, ma rimetterebbe in qualche modo in moto il mercato, consentendoci di pareggiare quello scarto che in base alle previsioni ci sarà tra le 2.300.000 vetture del mercato di quest'anno – un mercato comunque drogato, molto vicino al livello *record* dell'anno passato, difficilmente eguagliabile – e la previsione per il 1999.

In ogni caso, nel corso del comitato consultivo dello scorso 23 ottobre la dirigenza della Fiat ci ha fornito notizie sul piano industriale da qui al 2000 che non solo riconfermano tutti gli impianti in Italia, ma che non lasciano in alcun modo immaginare quegli elementi di preoccupazione cui oggi è stato fatto cenno. Ovviamente posso soltanto riferirmi a quanto ci è stato comunicato e, non facendo parte del consiglio di amministrazione della Fiat, non siamo certo noi a poter dire l'ultima parola sulle scelte strategiche dell'azienda. Ribadisco, tuttavia, che da quanto ci è stato rappresentato dalla dirigenza, la Fiat al momento non prevede riduzioni di capacità produttiva in Italia, bensì un rallentamento degli investimenti verso l'estero per effetto sia della crisi del mercato brasiliano, sia per le inevitabili conseguenze di quella gravissima che ha colpito i paesi del Sud-Est asiatico.

Pertanto, la domanda che si pone è se la previsione per il 1999 – peraltro effettuata non soltanto dalla Fiat – di 1.800.000 auto vendute sarà

confermata dai fatti ed inoltre se il consuntivo finale sarà veramente quello che prefigura la Fiat. Infatti, se queste ipotesi non dovessero trovare riscontro, credo che si determinerebbero grossi problemi. Allo stato attuale questi sono comunque tutti gli elementi a nostra disposizione e non ci sembrano tali da spingerci ad affermare di essere alla vigilia del grande disastro; ovviamente non sappiamo però se esistano ulteriori informazioni e dati di cui non siamo a conoscenza.

*RAFFO.* Signor Presidente, desidero innanzi tutto consegnare agli atti una documentazione in cui sono riportati sostanzialmente gli stessi dati a cui hanno fatto riferimento i colleghi già intervenuti, che corrispondono alle previsioni della stessa Fiat e quindi, come tali, di difficile confutazione.

Ebbene, come sottolineato precedentemente dal presidente Caponi, sarebbero 34.000 gli addetti in cassa integrazione e al riguardo è bene ricordare che si tratta di due settimane di cassa integrazione, di cui una nel mese di dicembre e l'altra tra la fine di dicembre e l'inizio di gennaio; è inoltre prevista una ulteriore settimana di cassa integrazione per 12.000 lavoratori. Si comprende bene, quindi, che mettendo insieme la somma dei soggetti in cassa integrazione si raggiunge un livello veramente disastroso.

L'altro aspetto preoccupante nasce dal fatto che nel mese di dicembre del 1996 il numero massimo dei lavoratori interessati da tale misura era inferiore di 10.000 unità rispetto a quello che si prefigura allo stato attuale (facendo riferimento al numero massimo di addetti per settimana) ed è sostanzialmente in questo aspetto che trovano fondamento i nostri timori.

L'interrogativo che si pone è se ci troviamo in presenza soltanto di un aggiustamento degli *stock* di magazzino – come sostiene la Fiat –, oppure si tratta del ridimensionamento delle fabbriche italiane, preludio di una radicale modifica degli assetti industriali esistenti: è proprio su tale questione che noi vorremmo avere delle risposte certe dalla dirigenza della Fiat. Questi dubbi nascono perché, nell'ambito del comitato consultivo, ci è stato fornito nel mese di ottobre dall'azienda un primo dato previsionale, secondo il quale il mercato italiano avrebbe chiuso il 1998 con 2.200.000 auto vendute, dato successivamente corretto a novembre in 2.300.000, con una perdita di 100.000 auto rispetto al 1997. Il problema, quindi, è che la Fiat ha deciso le sue strategie produttive facendo riferimento ai primi mesi di applicazione delle misure di incentivazione ed oggi si trova ad aver prodotto di più.

Un altro aspetto da considerare è che tutte le case costruttrici di auto hanno perso considerevoli quote di mercato, tanto è vero che anche la Fiat, che al 31 dicembre 1996 copriva il 42,7 per cento del mercato nazionale italiano, al 31 dicembre 1998 dovrebbe attestarsi intorno al 38,6 per cento, con una perdita secca del 4,1 per cento.

*PRESIDENTE.* Dottor Raffo, i suoi colleghi intervenuti precedentemente hanno parlato del 39,7 per cento.

*RAFFO.* Signor Presidente, la percentuale del 39,7 si riferisce ai mesi di settembre e ottobre, ma purtroppo le proiezioni al 31 dicembre 1998 confermano il dato del 38,6 per cento e la situazione tende ad aggravarsi.

*PRESIDENTE.* Si tratta di un dato veramente preoccupante in quanto ciò significa che è in atto una progressiva erosione del mercato.

*RAFFO.* Infatti, il nodo è proprio questo e cioè quali siano le reali possibilità di intervento sul mercato italiano affinché questa quota non si contragga ulteriormente; si tratta di un problema di politica industriale di non poco conto.

In tal senso l'altro aspetto da evidenziare è che, se secondo le previsioni per il 1998 il mercato nazionale dovrebbe chiudere con 100.000 vetture in meno, la produzione della Fiat sul mercato italiano dovrebbe registrare una diminuzione di 173.000 vetture e quindi in totale le vetture perse per cassa integrazione nel 1998 dovrebbero essere circa 106.750. Si tratta di un dato ufficiale che si evince dagli attuali dati disponibili e dagli schemi relativi alle vetture perse per cassa integrazione che la Fiat mette a nostra disposizione tutti i mesi. Questi sostanzialmente sono i motivi della nostra preoccupazione se soprattutto ci riferiamo, ad esempio, alla previsione per il 1999, che vede il mercato italiano in forte contrazione, con sole 1.800.000 auto vendute.

Pertanto, al di là dei dati numerici, la questione da porre è se la Fiat sia in grado oggi – anche all'interno della ripresa degli eco-incentivi sull'auto, che noi chiediamo – di mantenere fede ai suoi impegni (mi riferisco ai contratti di programma concernenti sia lo stabilimento di Arese, che altri stabilimenti quali Desio o Melfi), che vanno mantenuti e che auspichiamo non si traducano in una sistematica e del tutto improponibile richiesta di cassa integrazione.

Ebbene, con quale prospettiva la Fiat si inserisce in questo quadro? Infatti, al di là del fatto che grazie agli incentivi il 1997 e la prima parte del 1998 sono trascorsi senza drammatici problemi di cassa integrazione, vi è comunque la preoccupazione che le trasformazioni in atto possano significare uno spostamento della politica di investimento della Fiat a favore di altri paesi e di altre situazioni. Inoltre bisogna tenere conto che le dichiarazioni dell'azienda sono state smentite nell'arco di un mese; e prevedere 100.000 macchine in meno non è cosa di poco conto o da non considerare, come invece sembra aver fatto la Fiat con i suoi diversi annunci.

Ora, in presenza delle dichiarazioni dei produttori europei, i quali sostengono che il mercato italiano supererà addirittura la soglia delle 2.300.000 vetture, come è possibile che si avanzino richieste di cassa integrazione di questa entità? C'è qualcosa di nuovo in vista, o si tratta soltanto della necessità di smaltire gli *stock* di produzione invenduta? Ripeto, quello su cui vorremmo notizie certe è se la vocazione italiana della Fiat permanga negli stessi termini. Infatti, se è vero che il piano di investimento è di 20.000 miliardi, va detto anche che è lo stesso di due anni fa. È inoltre altrettanto incontestabile la necessità di ampliare la gamma

ed i modelli delle auto, ma è opportuno tenere presente che difficilmente si riesce ad intervenire sui modelli più sofisticati se non si mantiene la base di quelli più economici, che da sempre rappresentano il mercato privilegiato della Fiat.

Inoltre c'è da fare una notazione drammatica: il segmento A (la Seicento) è prodotto in Polonia, quindi noi importiamo vetture. Nel 1998 abbiamo importato 149.000 vetture provenienti dall'estero, circa 30.000 in più del 1997, fra Polonia e Brasile. Come si interviene per evitarlo? Questa è una domanda che è necessario fare alla dirigenza Fiat; ovviamente noi l'abbiamo già fatto.

Sarebbe indispensabile una risposta dell'azienda che ci tranquillizzasse per il 1999, il 2000 e il 2001; sembra una banalità ma, ad esempio, 106.000 vetture perse in cassa integrazione nel 1998 significano uno stabilimento in meno in Italia, perchè è tutta la produzione di Termini Imerese. È evidente che se questo *trend* viene riconfermato per il 1999 le preoccupazioni sono di questo tipo; al di là delle dichiarazioni ufficiali di Fiat, che ovviamente dice che non ci sono problemi, poi però i dati sono questi e in cassa integrazione ci vanno i lavoratori. Questo è l'elemento di grande preoccupazione che oggi abbiamo.

*CAVALITTO.* Innanzi tutto, ringrazio il Parlamento per l'attenzione che sta dimostrando verso questi problemi. I miei colleghi vi hanno già fornito dei dati precisi, quindi vorrei evitare di ripetere discorsi già fatti.

Sovente il sindacato viene visto come una istituzione che si occupa di cose impopolari. Voglio premettere che quando noi ci sediamo al tavolo per una trattativa ascoltiamo l'analisi dell'impresa, ma alla fine siamo interessati a conoscere quanti posti di lavoro questa analisi produce, perché le altre scelte spettano ad altri. La preoccupazione del sindacato di questi gironi deriva da una breve dichiarazione stampa; quando mi è stato chiesto cosa ne pensavo della preoccupazione di Cantarella, ho risposto che faceva bene ad essere preoccupato e mi sarei stupito se non lo fosse stato, ma un minuto dopo avrebbe dovuto mettersi al lavoro per dirigere l'impresa con particolare attenzione, muovendosi su direttrici specifiche: politiche industriali moderne, un prodotto di qualità e iniziative commerciali all'altezza della concorrenza, non solo europea, ma mondiale. In un quadro di questo tipo anche noi siamo disponibili a fare la nostra parte.

I dati analitici della situazione degli ultimi anni li avete sentiti: 179.000 vetture perse negli ultimi tre mesi non è cosa da poco, se si considera il legame diretto che c'è tra lavoratori non occupati e vetture non vendute. Come sapete, una vettura piccola occupa tre lavoratori, una grande sette; quindi ogni vettura in meno che si vende significa tre o sette lavoratori non occupati. È anche vero che ci sono dei dati positivi: dal 1992 ad oggi l'azienda ha assunto 12.959 nuovi lavoratori; è chiaro però che sono usciti i lavoratori pensionati e prepensionati. Il punto è che il 1998 è finito, ci possiamo fare gli auguri; è finito con la cassa integrazione di novembre-dicembre e il saldo negativo. Cosa succederà dopo?

Secondo le previsioni incrociate delle aziende – ed in genere non sbagliano – nel 1999 avremo un mercato europeo di 13 milioni di vetture. Ma chi le costruirà tra le sei case automobilistiche europee più le giapponesi? Perché se il calo rispetto agli anni positivi viene ripartito tra le sei case, si avrà un minore utilizzo degli impianti del 20 per cento, una misura – come dicono gli economisti – sostenibile e che si è già verificata in passato, con una rendita molto bassa del denaro e dei lavoratori non occupati tutto l'anno. Ma siamo sicuri che questo vuoto venga ripartito equamente tra queste case?

L'indicazione forte che noi diamo all'azienda è di attrezzarsi dal punto di vista delle politiche industriali, dei modelli, della qualità del prodotto, e dei prezzi competitivi per essere la casa produttrice che subisce meno la contrazione del prodotto in Europa. Questo perché la globalizzazione del sistema significa che una vettura in meno venduta in Argentina porta come conseguenza che in Italia tre lavoratori di Mirafiori-meccanica sono senza lavoro; queste sono le analisi.

Da ultimo, noi sappiamo per esperienza che le imprese quando hanno dei problemi di costi troppo alti fanno un esame di quanto essi eccedano le loro compatibilità. L'interrogativo che ci poniamo allora è come, dove, su quali leve la Fiat, rispetto ad altre case, potrebbe ridurre i costi di struttura se per ipotesi avesse a consuntivo dei costi superiori del 10 per cento.

Queste sono le preoccupazioni che abbiamo e che intendiamo affrontare con preparazione, determinazione e realismo al tavolo contrattuale con l'impresa. Porto un esempio: c'erano circa 300 lavoratori in esubero a Cassino perché la Fiat vendeva un minor numero di Bravo e Brava e abbiamo fatto un accordo sindacale che prevede che i lavoratori di Cassino vadano in trasferta alla Sevel per la produzione di una commessa di circa 7.000 furgoni per l'Enel. Questo dimostra che il sindacato non solo è comprensivo, ma è molto responsabile. E se, come diceva Di Mauro, ci chiederanno di fare il terzo turno sulla Panda, questo creerà una situazione di lavoratori disoccupati e lavoratori superoccupati: è una contraddizione; se però diciamo di no l'azienda perde quote di mercato sulla Panda.

Sono questi i quesiti che quotidianamente il sindacato metalmeccanici che si occupa della contrattazione alla Fiat ha di fronte. Il nostro obiettivo resta quello di avere come controparte un'impresa seria, come è stato in passato. I dati e le analisi degli enti economici, dell'Istat, ci confermano che la Fiat ha governato con noi, con il sindacato, la crescita produttiva che derivava dagli incentivi dati dal Governo attraverso il ricorso a milioni di ore di lavoro straordinario. Infatti i lavoratori Fiat hanno lavorato il sabato, nelle vacanze, al terzo turno per rispondere alla domanda del mercato; questa flessibilità è stata concordata con il sindacato il quale, sia pure con delle sensibilità diverse, quando si tratta di difendere l'occupazione e i diritti dei lavoratori è sempre unitario, e dovrebbe essere sempre così.

Ciò che chiediamo – e abbiamo il diritto di chiederlo – è che di fronte ad un momento di flessione, ad un momento di crisi, la Fiat compia

le scelte di concerto con il sindacato e non con atti unilaterali, ricorrendo magari alla sospensione o a provvedimenti ingiustificati. Più di questo noi non possiamo fare; non siamo prepotenti, siamo democratici e a volte siamo anche istituzionalmente deboli.

I dati che sicuramente è utile ricordare è che ad oggi, nel 1998, la Fiat ha una capacità produttiva di 2.035.000 vetture (in Italia, senza gli stabilimenti esteri); nel 1999 è prevista una capacità produttiva di 2.035.000 vetture e nel 2000 di 2.000.000 di vetture. Se questa è la capacità produttiva, ciò che conta è la capacità producibile, cioè le vetture producibili con la manodopera in forza. Anche qui abbiamo un dato, fornito ufficialmente dalla Fiat nell'ambito di un nuovo organismo partecipativo, il comitato di consultazione: ebbene, la capacità producibile viene stimata in 1.831.000 vetture nel 1998, nel 1999 e nel 2000, quindi non dovrebbe cambiare; sottolineo che questi sono dati forniti, ma non provati nei fatti.

In conclusione, noi staremo molto attenti e faremo il nostro dovere, ma da soli non siamo in grado di governare: abbiamo bisogno che il Parlamento, il Governo e tutti i soggetti in campo ci aiutino così come è avvenuto oggi, perché voi oggi, consentendoci qui di esporre le nostre ragioni e le nostre preoccupazioni, ci state dando un aiuto che noi apprezziamo davvero molto.

PRESIDENTE. Invito ora i colleghi che intendano rivolgere domande o richieste di chiarimento ai nostri ospiti a prendere la parola.

LARIZZA. Signor Presidente, desidero anzitutto ringraziare i rappresentanti dei lavoratori che hanno risposto prontamente alla richiesta di audizione della nostra Commissione. D'altronde, credo sia giusto chiedersi se ci troviamo di fronte ad una fase di difficoltà passeggera, legata al venire meno degli incentivi e anche al fatto che in questo periodo vi è tradizionalmente una caduta del mercato Fiat, oppure a qualcosa di diverso e preoccupante (come ricorderete, negli anni Sessanta c'era la cosiddetta «banca delle ore» per riuscire a coprire le punte alte e le punte basse di mercato). Sentiremo su questi temi anche i rappresentanti della Fiat, che già nel 1996 ci avevano fornito alcune indicazioni.

Tralascio per ragioni di tempo una serie di considerazioni: sappiamo che la Fiat è arrivata ad una certa situazione perchè ha privilegiato nel corso degli ultimi anni le innovazioni di processo rispetto a quelle di prodotto; ad un certo punto si è accorta che per stare sul mercato non bastava intervenire sul fattore lavoro, ma bisognava produrre qualità e ha tentato di recuperare rapidamente. Non so se è riuscita a recuperare a sufficienza. Soprattutto per quanto riguarda il ricambio dei modelli esisteva uno scarto temporale notevole rispetto alla capacità delle altre case automobilistiche, giapponesi in particolare.

Abbiamo seguito con attenzione gli sviluppi di un settore così significativo per l'economia nazionale e nel 1996 abbiamo chiesto un confronto, a seguito del quale sono scaturite le scelte relative agli incentivi che voi ben conoscete e che abbiamo sostenuto con convinzione. Oggi

dobbiamo capire se siamo di fronte ad una crisi passeggera o a qualcosa di più grave e preoccupante. Lo chiederemo alla Fiat, ma mi piacerebbe conoscere l'opinione anche dei dirigenti sindacali qui presenti. Nella fase degli incentivi avete avuto l'impressione che la Fiat abbia un po' rallentato la sua attività di ricerca, la sua volontà di adeguarsi al mercato? Tutti sapevano, la Fiat come noi, che gli incentivi portano contraccolpi sul mercato, così come la loro fine: un'auto non si compra tutti i giorni. Sarebbe inoltre bene capire se Fiat pensava, come anche noi immaginavamo, di agganciarsi alla fase della crescita, di avere una effettiva crescita; in realtà la ripresa è molto più lenta del previsto.

Credo quindi sia utile ricavare dalla nostra discussione anche qualche indicazione, considerare se debbano essere presi ulteriori provvedimenti da parte del Governo e del Parlamento per sostenere il settore, consentendogli di svilupparsi e di ampliare il mercato. Se ho capito bene, noi paghiamo in parte con la cassa integrazione anche il fatto che alla Fiat le vendite non vanno bene in altri paesi - a parte una certa ripresa sul mercato europeo - come il Brasile e la Polonia. Se ciò si collega alla caduta del mercato interno ed alle percentuali fornite da Fiat, abbiamo la situazione che prima veniva descritta.

C'è poi un altro elemento di preoccupazione. Nell'indagine conoscitiva del 1996 l'amministratore delegato di Fiat Auto, Cantarella, ci fornì alcuni dati riferiti alla Corea dai quali di evinceva che nel 1984 vi era una produzione di 265.000 vetture e la proiezione al 2004 era di 5.428.000 vetture. Dovremo fare i conti già dal prossimo anno anche con una pressione esterna molto più forte, per cui la percentuale di circa il 38 per cento conquistata dalla Fiat nel mercato interno temo che non sarà così stabile.

Prendo lo spunto da questa considerazione per sottolineare che anch'io nel corso del 1996, ossia prima dell'approvazione del provvedimento sugli incentivi, avevo sentito parlare di una capacità produttiva in eccesso della Fiat, paragonabile quasi alla produzione di uno stabilimento come quello di Cassino o di Rivalta.

*SPAGNOLO.* Più il secondo stabilimento che il primo.

*LARIZZA.* Sono d'accordo, e per ragioni evidenti. Ebbene, non vorrei che ci trovassimo di fronte a situazioni del genere ed è per questo motivo che sento di dover evidenziare questa preoccupazione, auspicando che la dirigenza della Fiat possa nel merito fornire opportune delucidazioni.

In ogni caso, ritengo estremamente utile ogni documentazione o suggerimento vogliate farci pervenire anche al fine dell'elaborazione di eventuali proposte legislative. Infatti, come già dichiarato, continuo a considerare più che opportuna la scelta fatta con l'approvazione del provvedimento in materia di incentivi alla rottamazione dal momento che se anche lo Stato avesse speso le stesse risorse investendo nel settore dell'auto, non avrebbe certamente ottenuto i risultati che invece sono stati raggiunti. Sono anche dell'avviso che chi sostiene che con tale provvedi-

mento lo Stato abbia voluto dare risorse alla Fiat, in realtà non ne abbia compreso il meccanismo, tenuto presente che il sostegno dato al mercato dell'auto ha avuto un ritorno per l'erario di più di 1000 miliardi, risorse che oggi possono essere utilizzate per altri obiettivi.

PORCARI. Signor Presidente, vorrei innanzi tutto esprimere vivo apprezzamento per la chiarezza dell'esposizione, la preparazione dei nostri ospiti ed altresì per la dovizia delle informazioni e delle valutazioni che ci sono state fornite.

Nel merito della questione, debbo in primo luogo sottolineare che il problema dell'iperstoccaggio è a mio avviso dovuto a due ragioni fondamentali: da un lato, al rallentamento del mercato, ossia all'impossibilità di formulare una previsione sui tempi della ripresa, dall'altro, a una eccessiva euforia legata alla favorevole congiuntura determinatasi a seguito degli incentivi. Ritengo comunque che sia nell'uno che nell'altro caso il ricorso alla cassa integrazione per problemi di sovradimensionamento del magazzino rappresenti il frutto di una politica aziendale sbagliata.

Questa voleva essere una prima notazione, e a tale riguardo auspico che la nuova dirigenza della Fiat si dimostri da un lato meno ottimistica nelle sue previsioni, ma dall'altro anche più cauta nella richiesta della cassa integrazione. Bisogna infatti considerare che per lo Stato la scelta delle agevolazioni ha avuto dei costi - anche se in tal senso condivido quanto testé evidenziato dal collega Larizza -, e se a questi si aggiungono anche quelli derivanti dalla cassa integrazione i termini della situazione cambiano del tutto.

La seconda questione che desidero porre è quale sia lo stato della ricerca e degli investimenti in questo settore. Infatti, quando si determina una caduta del mercato interno è necessario tenere presente che ciò si verifica anche perché probabilmente la concorrenza in un mercato unico europeo offre un rapporto qualità-prezzo migliore di quello della Fiat. La mia non vuole assolutamente essere una critica nei confronti di questo marchio (sono sempre stato un estimatore delle auto prodotte da questa casa automobilistica e ne ho acquistata anche qualcuna), ma il dato oggettivo di cui si deve prendere atto è che la gente non si rivolge più alla Fiat come prima.

Mi sento al proposito di dire che non soltanto la Fiat, ma tutta l'industria italiana presenta carenze nel settore della ricerca, che invece vede paesi come gli Stati Uniti, la Germania ed il Giappone in prima linea. Non faccio questa affermazione tanto per piangere sui nostri mali, ma proprio perché ritengo che, per quanto riguarda questo specifico ambito, le forze sindacali possano esercitare una giusta pressione anche in virtù del loro costante contatto con la dirigenza aziendale. Pertanto, finché la Fiat non investirà nella ricerca più di quanto non faccia in nuovi impianti o in piccoli miglioramenti dell'automazione - che riducono la manodopera, ma che in definitiva vanno solo a profitto dell'azienda e non del consumatore - ci troveremo di fronte a problemi crescenti.

La terza domanda riguarda la questione curdo-turca e l'arresto di Ocalan; prego i colleghi della maggioranza di non volerla assolutamente considerare come provocatoria. Infatti, la mia visione di questa vicenda non è assolutamente forcaiola, né favorevole ad estradizioni di sorta che portino persone al macello. Ora, prescindendo da valutazioni etico-politiche, desidererei sapere che incidenza abbia il mercato turco per la Fiat ed altresì quali danni possano derivare da un ulteriore complicarsi della situazione, già gravissima e assolutamente da non sottovalutare. Esistono degli impianti di assemblaggio della Fiat in territorio turco? Le autovetture Fiat importate in Turchia vengono prodotte in Italia o, ad esempio, in Polonia in stabilimenti dove si fabbricano prodotti qualitativamente inferiori? Infine, se le relazioni italo-turche si dovessero ulteriormente complicare, che tipo di incidenza potrebbe avere il boicottaggio commerciale?

MUNGARI. Signor Presidente, desidererei avere un chiarimento da parte dei rappresentanti sindacali qui presenti, che ringrazio per la messe ragguardevole di informazioni e di dati che ci hanno fornito ed altresì per averci aggiornato sulla situazione della Fiat che, pur non potendo essere definita di crisi, evidenzia comunque delle difficoltà

Di fronte al rallentamento dell'attività produttiva della Fiat, cui è stato fatto cenno in tutti i vostri interventi, tanto che si è parlato per il 1998 di 106.000 vetture rimaste invendute...

RAFFO. No, senatore Mungari, si tratta di vetture non prodotte.

MUNGARI. Abbiamo sentito parlare di piazzali della Fiat pieni di auto.

RAFFO. Rispetto all'anno passato sono state prodotte 100.000 autovetture in meno.

MUNGARI. Dal momento che da parte vostra sono stati giustamente posti questi problemi, vorrei sapere se, a vostro avviso, tali difficoltà rappresentino solo un fatto contingente, ossia le conseguenze di una fase congiunturale negativa, oppure se in qualche modo la Fiat stia preannunciando l'intendimento di modificare il proprio assetto industriale. Questo è, a mio avviso, il problema di fondo rispetto al quale l'azienda deve dare una risposta.

Ritengo inoltre che il modo migliore per fornire questa risposta sia quello di ottenere non dico un documento definitivo, un *business planning*, ma almeno la delineazione dei profili fondamentali della politica industriale che verrà attuata da qui a tre, quattro o cinque anni. In questo schema dovrebbero essere riportate informazioni circa la produzione, le innovazioni dei processi produttivi o sui nuovi modelli che si intendono produrre e, infine, sulle misure di contenimento dei costi di struttura; insomma, tutto ciò che serve per fronteggiare efficacemente una concor-

renza che diventa sempre più agguerrita, basti pensare a paesi quali la Corea.

Personalmente sono convinto che il Governo Prodi avrebbe dovuto essere più avveduto. Ad esempio, sarebbe stato opportuno mantenere fede agli impegni assunti rispetto al rinnovo del parco macchine delle aziende di trasporto pubblico attraverso l'acquisizione di autovetture a basso impatto ambientale; inoltre – aspetto di fondamentale importanza – a fronte della scelta di una politica di agevolazione ci si sarebbe dovuti preoccupare di garantire il mantenimento dei posti di lavoro.

Ora è indubbio che con gli incentivi alla rottamazione sono pervenuti all'erario 1.000 miliardi – naturalmente molti di più alla Fiat –, tuttavia quello che mi chiedo è perché non ci si sia posti il problema di regolare gli investimenti delle risorse che venivano ad affluire nelle casse della Fiat finalizzandoli al mantenimento dei livelli occupazionali e allo sviluppo delle innovazioni produttive, onde fronteggiare i problemi determinati dalla concorrenza cui facevo prima riferimento.

PAPPALARDO. Signor Presidente, credo che se non ci si intende su una questione preliminare, e cioè sul carattere peculiare della presente crisi, possa risultare assai difficile decidere la terapia da attuare anche rispetto ai possibili spazi di intervento del Parlamento; si rende pertanto necessaria una diagnosi.

Le prime due proposte del signor Di Mauro sarebbero appropriate se si trattasse di una crisi congiunturale, perché non possiamo sostenere infinitamente ed indefinitamente la domanda (misure di sostegno della domanda sono opportune per un lasso di tempo limitato, se si tratta di superare una fase ciclica); se invece i problemi sono di diversa natura e di diversa ampiezza bisogna studiare qualcos'altro. Sappiamo già che dalla Fiat verrà offerta un'interpretazione ottimistica dello stato delle cose, e allora vorrei che ci aiutaste a controbilanciare questi dati; alcuni di essi, infatti, non sono entusiasmanti e fanno pensare ad una situazione di difficoltà congiunturale, con una contrazione delle quote di mercato dell'azienda torinese.

Vi chiedo se avete una vostra ipotesi sulle prospettive del mercato nazionale dell'auto almeno per i prossimi cinque anni. Ricordo che nel 1996, in occasione dell'audizione dell'amministratore delegato Cantarella, egli attribuì le difficoltà del mercato dell'auto ad una fase di contrazione dei consumi, e cioè a fattori macroeconomici; oggi quel quadro è cambiato, e tuttavia alcuni elementi di debolezza permangono. È possibile allora interpretare la contrazione attuale nell'ottica di una prospettiva di lungo periodo? È possibile attribuire soltanto ad una fase congiunturale di contrazione dei consumi e di pressione fiscale le difficoltà attuali, o non sta invece verificandosi qualcosa di più radicale – vale a dire una modifica strutturale della domanda – per cui ci troveremo a fronteggiare non solo la concorrenza straniera, ma un diverso orientamento della domanda interna?

PORCARI. In che senso? Non mi è chiaro.

PAPPALARDO. Nel senso che possiamo formulare diverse ipotesi: per esempio, che è diversa la considerazione che si ha del bene auto. Ho sentito dire che c'è una debolezza del *management* nel valutare questo genere di ipotesi: vorrei una vostra valutazione a proposito per essere pronto a rivolgere la stessa domanda alla dirigenza della Fiat, quando verrà il momento.

ZILIO. Signor Presidente, finora ho sentito parlare di mercato interno, ma la Fiat ha anche un mercato estero di vendita, e non solo di produzione. Volevo chiedere, dato che si è parlato soprattutto dei dati concernenti la produzione, se vi siano previsioni di incremento delle quote di mercato relative all'estero, in particolare al mercato europeo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, poichè i lavori dell'Aula stanno per avere inizio, mi sembra difficile che si possa avere in questa sede risposta esauriente alle molte domande e richieste di chiarimento avanzate. Se non si fanno osservazioni, propongo pertanto ai nostri ospiti di replicare sinteticamente, con l'intesa che successivamente potremo audire nuovamente le organizzazioni sindacali, dopo aver incontrato la direzione dell'azienda.

DI MAULO. Signor Presidente, desidero rispondere anzitutto al senatore Larizza, che secondo me ha posto il problema dei problemi, da noi segnalato anche in altra audizione. A mio avviso la Fiat non ha allentato la sua attenzione nei confronti della ricerca e dello sviluppo durante il periodo degli incentivi ed oggi dispone di una buona capacità ingegneristica e produttiva. Piuttosto, la Fiat ha abbassato la guardia durante il periodo degli incentivi sul fronte dell'attenzione ai costi, nonostante la ristrutturazione del 1994, abbiamo assistito ad una crescita elefantica dell'apparato burocratico, tipica di una organizzazione «sabauda», che scarsamente si addice al mondo industriale moderno. Quello che ora rischiamo – e che mi sento di denunciare – è che Fiat scarichi questa sua scarsa attenzione alla gestione dei costi, da un lato, sulla qualità dei prodotti, facendola quindi pagare al cittadino utente, e dall'altro sui lavoratori, con un nuovo programma di ristrutturazione. Questo, a mio avviso, è il problema dei problemi che abbiamo di fronte e su cui è necessario puntare l'indice.

RAFFO. Rispondo brevemente alla domanda concernente i rapporti con la Turchia. In Turchia vi sono aziende di produzione di cui la Fiat è azionista, anche se non è azionista maggioritario – possiede cioè il 38 per cento delle azioni –, e queste aziende occupano circa 10.000 addetti.

Ebbene, quattro mesi fa in Turchia in uno stabilimento di assemblaggio con 4.000 dipendenti si è verificato un episodio che consideriamo estremamente antidemocratico. Alcuni lavoratori di questo stabilimento, non condividendo un certo accordo sindacale, hanno manifestato la vo-

lontà di iscriversi ad altri sindacati, tra l'altro tutti formalmente riconosciuti dall'Unione europea. In risposta la dirigenza dello stabilimento ha convocato quei lavoratori, 30 alla volta, intimandogli di accettare l'accordo pena il licenziamento e fino ad oggi sono stati licenziati 1000 dipendenti.

Le nostre organizzazioni sindacali hanno protestato formalmente contro questo modo di procedere, chiedendo alla dirigenza di quella azienda di recedere da simili atteggiamenti, che certo non le fanno onore. Alla luce di questi fatti, si può senz'altro affermare che in quel paese vi è un concetto di democrazia sindacale certamente molto lontano da quelli che sono i nostri parametri e le nostre esigenze ed in tal senso, prima di affrontare la questione Ocalan, credo che risulti fondamentale risolvere un sostanziale problema di democrazia.

PORCARI. Una cosa non esclude l'altra!

RAFFO. Certamente, senatore Porcari, ma l'altra questione dipende dai rapporti esistenti a livallo sovranazionale. Paradossalmente va detto che il Governo turco ha chiesto alla dirigenza della Fiat di intervenire in merito all'extradizione, minacciandola di ritorsioni.

PORCARI. Si tratta di una notizia molto interessante!

RAFFO. Ho avuto modi di leggerla sui giornali.

SPAGNOLO. Signor Presidente, debbo innanzi tutto dire che il calo del mercato automobilistico era previsto e si tratta di un aspetto sul quale ci si interrogava da tempo, ossia da quando era emerso con chiarezza che non ci sarebbe stata una nuova proroga degli incentivi. È necessario tener presente che in un mercato di sostituzione quale quello europeo, in cui è inserito anche il nostro paese, gli incentivi alla rottamazione determinano un anticipo temporale della domanda, ma non producono di per se stessi un incremento del mercato. In tal senso, quindi, è ovvio che il termine delle misure di incentivazione crei le condizioni per una caduta del mercato. La mia personale opinione è che sarebbe stato opportuno rendere strutturali le misure di incentivazione alla rottamazione dal momento che per lo Stato erano gratuite.

Per rispondere infine al quesito posto circa la possibilità di vincolare gli incentivi a determinati comportamenti aziendali, desidero evidenziare che la Fiat copre una quota del mercato nazionale automobilistico corrispondente al 40 per cento, mentre la restante parte è in mano alle case produttrici straniere; mi chiedo quindi in che modo il Governo italiano avrebbe potuto imporre dei vincoli a quel 60 per cento. La questione sarebbe stata a dir poco complicata!

Rispetto al problema della natura della crisi, oltre a manifestare la nostra preoccupazione per il futuro, la mia personalissima opinione è

che si potranno avere delle risposte certe soltanto dopo i primi sei mesi del 1999, sicuramente non nei prossimi 15 giorni.

LARIZZA. L'importante è non capirlo troppo tardi!

SPAGNOLO. Certamente, senatore Larizza, e la nostra preoccupazione è proprio questa.

Va detto comunque che, al di là delle nostre sensazioni, se non è la Fiat a dare segnali espliciti su una sua eventuale situazione di crisi, non può farlo certamente il sindacato sulla base delle proprie preoccupazioni. In ogni caso dai dati in nostro possesso, sostanzialmente coincidenti con le stime fornite dagli istituti di ricerca, emerge un mercato nazionale che, se pure con qualche difficoltà, dovrebbe attestarsi sui 2 milioni di auto vendute. Inoltre, la speranza è che nel 1999 a fare da contrappeso alla flessione della domanda italiana si verifichi una ripresa del mercato automobilistico degli altri paesi europei.

PORCARI. Vorrei avere delle risposte anche in merito alla questione della ricerca.

RAFFO. Senatore Porcari, credo che, se pure indirettamente, abbiamo risposto a questa domanda. Il settore della ricerca è sempre stato molto importante per la Fiat e non credo che vi sia oggi un calo di interesse, anche perché il rischio è quello di sparire dal mercato. Riteniamo tuttavia che l'azienda abbia perso di vista il problema dei costi e alcuni dati rispetto ai costi strutturali ci fanno temere che ciò possa tradursi nel tentativo di tagli della attuale struttura non produttiva; si tratta di timori che non si basano su annunci ufficiali della Fiat, ma che comunque trovano riscontro nelle voci che corrono all'interno degli uffici torinesi.

CAVALITTO. Signor Presidente, in considerazione del poco tempo ancora a nostra disposizione e della mancanza di elementi certi, credo che sarebbe opportuno rimandare la presentazione delle nostre proposte ad un'altra occasione, magari quando saremo in possesso dei dati che emergeranno dal consuntivo di fine '98.

Desidero inoltre precisare che, anche in base alle passate esperienze, sarebbe sbagliato sostenere artificialmente con interventi il mercato per lunghi periodi di tempo. Nello scenario attuale tre sono i fondamentali soggetti coinvolti nel processo: il capitale, i lavoratori e le istituzioni. Ebbene, o tra di essi esiste una concertazione, all'interno della quale ognuno svolge il proprio ruolo, altrimenti uno dei rischi che si corre è che, ad esempio, il Parlamento dia delle indicazioni in tempi inopportuni o vari dei provvedimenti che possano rivelarsi del tutto inefficaci. Per quanto ci riguarda, ci siamo dati un programma sindacale strettissimo e impegneremo tutte le nostre risorse per non permettere un'azione unilaterale: proprio in tal senso chiediamo il sostegno del Parlamento.

Sono rimasto molto colpito da un incontro svoltosi circa un anno fa presso il Ministero del bilancio al quale, oltre alle organizzazioni sindacali, parteciparono ben cinque Ministeri. In quella occasione si diede tra l'altro notizia delle misure, dei provvedimenti e delle iniziative che erano allo studio; tuttavia, nonostante l'importanza ed il rilievo di quella riunione, non è stato fino ad oggi attuato nessun provvedimento. Quel progetto, illustrato dal sottosegretario Macciotta, in rappresentanza del Governo Prodi, era a nostro giudizio positivo perchè non era di sostegno diretto alla Fiat, nè di sovvenzione ai lavoratori disoccupati, ma prevedeva un intervento triangolare sull'ambiente, sull'ecologia e sul miglioramento della vita nelle città. Pertanto – e con ciò concludo – un intervento del Governo senza un parere del sindacato non sarebbe probabilmente così efficace e mirato come potrebbe essere con il nostro contributo.

PRESIDENTE. Credo che a questo punto possiamo concludere l'audizione odierna, ribadendo l'orientamento ad incontrarci di nuovo in una data successiva. Ringrazio i nostri ospiti per la tempestività con la quale hanno risposto al nostro invito ed anche per le parole lusinghiere che hanno avuto nei confronti della Commissione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva sulle strategie industriali della Fiat Auto ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,50.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIANCARLO STAFFA





