

COMMISSIONI RIUNITE

BILANCIO (V) – ATTIVITÀ PRODUTTIVE (X)

5.

SEDUTA DI VENERDÌ 22 OTTOBRE 1993

(Ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA FIAT

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE AGOSTINO MARIANETTI

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione di rappresentanti della FIAT:	
Marianetti Agostino, <i>Presidente</i>	129, 137, 139, 150, 151, 156, 159, 161
Annibaldi Cesare, <i>Responsabile relazione esterne della FIAT</i>	159, 160
Azzolina Angelo (gruppo rifondazione comunista)	141
Castagnola Luigi (gruppo PDS)	139, 147, 150, 160
Corsi Hubert (gruppo DC)	141
Gasparri Maurizio (gruppo MSI-destra nazionale)	150, 151
Lettieri Mario (gruppo PDS)	147, 158, 159, 160
Modigliani Enrico (gruppo repubblicano)	149
Novelli Diego (gruppo movimento per la democrazia: la Rete) ..	142, 157, 160, 161
Reichlin Alfredo (gruppo PDS)	144, 155, 156
Rojch Angelino (gruppo DC)	138, 139, 151, 158
Romiti Cesare, <i>Amministratore delegato della FIAT</i>	130, 141, 144, 147, 151 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161
Scalia Massimo (gruppo dei verdi)	145
Tiraboschi Angelo, <i>Presidente della V Commissione</i>	139
Valensise Raffaele (gruppo MSI-destra nazionale)	148
Zarro Giovanni (gruppo DC)	144, 146, 147
Sulla pubblicità dei lavori:	
Marianetti Agostino, <i>Presidente</i>	129

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,50.

(Le Commissioni riunite approvano il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la pubblicità dei lavori è assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione di rappresentanti della FIAT.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 119, comma 3, del regolamento, di rappresentanti della FIAT. Ringrazio il dottor Romiti, il dottor Annibaldi e i loro collaboratori anche a nome del presidente Tiraboschi e di tutti i componenti le Commissioni V e X della Camera dei deputati, per aver accolto il nostro invito.

Nei prossimi giorni incontreremo altri autorevoli rappresentanti dell'economia nazionale e del sistema delle imprese: con la stessa enfasi con la quale ringrazio nuovamente i nostri ospiti per lo spirito di collaborazione e la disponibilità dimostrata verso il Parlamento, esprimo rammarico — non parlo naturalmente di risentimento — perché la prevista audizione del professor Prodi non avrà luogo, nonostante gli sforzi compiuti per concordare un calendario sulla base della disponibilità del presidente dell'IRI. È pervenuta una comunicazione circa la sua indisponibilità rispetto alla quale non ho diritto ad esprimere alcun commento se

non la sottolineatura del fatto, che peraltro si commenta da sé.

Le audizioni si prefiggono l'intento, espresso dalle due Commissioni e confortato dalle sollecitazioni del Presidente della Camera, di procedere all'esame dei documenti finanziari, oltre che dei provvedimenti collegati, con la finalità precipua, essenziale e assolutamente prioritaria del sostegno allo sviluppo e del consolidamento dell'occupazione. Di volta in volta l'Italia si trova ad affrontare emergenze particolari rappresentate dai rapporti di cambio, dall'inflazione o da altri aspetti, è indubbio però che oggi è dominante la questione del rilancio dello sviluppo e della ricerca di misure idonee ad evitare che il fenomeno della disoccupazione assuma dimensioni più drammatiche delle attuali. In quest'ottica e con queste finalità il Parlamento dovrebbe procedere in materia di politica economica finanziaria.

In questo quadro di riferimento abbiamo tentato di individuare i nessi o i nodi più stringenti e le relazioni da ottimizzare tra fattori e addendi, perciò abbiamo indicato, nel programma generale che abbiamo inviato al dottor Romiti, la tematica della internazionalizzazione dell'industria manifatturiera e delle prospettive della competitività internazionale per avere il conforto e il contributo da parte della FIAT.

Penso di aver parlato anche troppo: le audizioni che svolgiamo si pongono l'obiettivo di ascoltare gli ospiti, non di comunicare le nostre idee. Confortati dal fatto che per il mutamento di programma comunicato in precedenza avremo più tempo a disposizione, se naturalmente il dottor Romiti avrà la pazienza di dedi-

carci qualche minuto in più, gli do la parola per l'esposizione.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Signor presidente, sono io a ringraziare lei, il presidente Tiraboschi e tutti gli onorevoli intervenuti alla seduta per averci invitato. In Parlamento non veniamo frequentemente, per cui poter esprimere, ai rappresentanti al più alto livello di una società civile e democratica, le nostre opinioni è motivo di soddisfazione e ci consente di dire le cose così come, dal nostro punto di vista, le vediamo.

D'altra parte, dopo aver ricevuto la convocazione, abbiamo dichiarato la nostra adesione. Parlerò con franchezza: esprimerò le nostre idee — le mie e quelle dei miei collaboratori —, quelle dell'azienda; è giusto che vi esponga le cose con franchezza piuttosto che con circonlocuzioni. Non pretendo che le idee siano totalmente condivise, ma è meglio parlare con franchezza anziché cercare di attenuare ciò che si pensa.

La legge finanziaria presentata dal Governo, così come l'abbiamo appresa dagli organi di stampa, si inquadra e si pone in un'azione di risanamento, soprattutto per la finanza pubblica, che aveva preso l'avvio con il governo Amato fin dall'estate scorsa. Mi pare che il progetto di legge finanziaria, che il Parlamento dovrà approvare, basi i suoi presupposti su uno scenario macroeconomico che prevede una limitata, ma graduale ripresa ed un progressivo contenimento dell'inflazione nei prossimi anni.

Credo che l'ipotesi si possa condividere, anche se debbo dirvi con franchezza che dovremmo stare molto attenti, tutti — parlo per le imprese, ma ciò vale per l'intero paese —, perché le previsioni di ripresa che tante volte abbiamo enunciato o annunciato e che ci sono state tante volte ripetute dagli organi più competenti dell'economia mondiale, in questi ultimi periodi (mi riferisco agli ultimi 2-3 anni) ci hanno solo dato delusioni.

Se oggi mi domandaste — come probabilmente farete — quali siano le nostre

previsioni di ripresa, con riferimento all'industria automobilistica, vi risponderai che prevediamo di rimanere sul mercato agli attuali livelli della domanda europea. Infatti, non sono previsti aumenti degli attuali livelli, per cui lavoreremo riducendo i costi, in modo tale da poter trovare un equilibrio rispetto a quella che oggi è la domanda. Se si pensasse che quest'ultima possa avere una ripresa entro un certo numero di mesi, si potrebbero generare gravi delusioni e gravi danni.

Il tema dell'occupazione — o, meglio, senza usare alcun eufemismo, il tema della disoccupazione — è certamente quello più grave. Ciò che preoccupa è che analoghi problemi, della stessa intensità — se non addirittura a volte maggiori — sono presenti anche in Germania, in Francia ed in Spagna. In sostanza, viviamo in un contesto europeo nel quale quello dell'occupazione è diventato il problema principale.

Per quanto riguarda il disegno di legge finanziaria, viene previsto un disavanzo di 144 mila miliardi, pari a poco meno del 9 per cento del PIL nel 1994. Se si raggiungesse questo risultato, si farebbe un passo avanti rispetto agli anni precedenti. Dobbiamo tuttavia considerare che il miglioramento complessivo è da attribuire ai minori oneri finanziari. Penso, per esempio, al provvedimento assunto ieri sera dalla Bundesbank, seguito da quello della Banca d'Italia, che diminuirà ulteriormente tali oneri. Siamo sempre, comunque, di fronte ad un disavanzo di 144 mila miliardi. Ciò significa che il disavanzo globale, il debito pubblico globale, dovrà continuare ad aumentare. Si prevede che esso si stabilizzi nel 1996, essendo arrivato al 130 per cento del PIL, cioè al livello più alto tra i paesi europei (se si eccettua il Belgio), ben lontano dai *target* previsti dall'accordo di Maastricht. Si tratta di un aspetto che non ha soltanto un rilievo statistico con riferimento alle indicazioni di Maastricht, ma riveste un'importanza notevole anche perché, mentre da una parte il nostro paese non può interrompere l'azione di riequi-

librio così difficile e così lenta, dall'altra — di conseguenza — la spesa pubblica non può giocare alcun ruolo ai fini del contenimento della disoccupazione, così come avverrebbe invece in un paese che avesse un minor debito.

Tutto questo — forse è inutile ripeterlo — deriva dai cattivi comportamenti del passato. Che il debito e la spesa pubblica siano arrivati agli attuali livelli non è certo avvenuto per fatti al di fuori della volontà del paese, ma per le cattive gestioni che, purtroppo, si sono avute in Italia negli ultimi 7-8-10 anni.

Di tanto in tanto, si levano voci, anche autorevoli, che vorrebbero irrigidire la manovra finanziaria posta in essere dal Governo. Credo che un ulteriore irrigidimento della manovra stessa sarebbe oggi davvero grave. Ritengo che già in base alla manovra predisposta non riusciremo a mantenere o limitare i danni derivanti dai problemi dell'occupazione e della ripresa dell'attività produttiva; se si introducessero ulteriori elementi di irrigidimento, ciò provocherebbe danni molto più gravi.

Non dico certo una cosa nuova quando affermo che le condizioni della nostra economia sono oggi molto gravi e difficili (parlo dell'economia in generale). La domanda interna è particolarmente depressa e sta avanzando sempre più una preoccupazione dell'opinione pubblica. Basti pensare ai problemi delle famiglie ed al fatto che la disoccupazione in Italia si stima interessare attualmente 2 milioni e 300 mila persone (non mi riferisco ai cassintegrati): di questi, oltre un milione sono giovani alla ricerca di prima occupazione, giovani che hanno studiato bene e che hanno concluso cicli di studio a livello universitario o di grado inferiore, i quali, da alcuni anni a questa parte, non riescono a trovare lavoro. Se pensiamo che scuole di primo livello, come possono essere il politecnico di Milano e quello di Torino o la Bocconi, avevano prenotazioni di giovani già molto tempo prima che questi completassero il loro ciclo di studi mentre invece oggi hanno difficoltà a collocarli nelle aziende, si possono ben

immaginare le difficoltà dei giovani che hanno concluso i loro corsi di studi presso altre scuole del paese.

Dicevo che, se oggi si dovessero realizzare operazioni di carattere restrittivo, queste ultime avrebbero certamente conseguenze pesanti sull'evoluzione del reddito nazionale e, quindi, sullo sviluppo delle aziende e sull'occupazione. Detto questo, vorrei esprimere il mio compiacimento per il fatto che, per la prima volta da molti anni, la manovra del Governo è stata incentrata più sulla riduzione delle spese che sulle entrate. Si tratta indubbiamente di una novità, ove si consideri che negli anni passati — e fino allo scorso anno — si faceva molto più leva sull'aumento delle entrate che non sulla riduzione delle spese. D'altra parte, il paese è nella condizione in cui si trova. Se consideriamo il livello di pressione fiscale al quale siamo giunti e lo confrontiamo con la qualità dei servizi pubblici che lo Stato è in grado di offrire a tutti i cittadini (in un rapporto di dare ed avere, di prestazioni e controprestazioni), ci rendiamo conto che non è più possibile andare avanti. Certe insofferenze, espresse in particolare da alcuni raggruppamenti politici che manifestano una profonda insoddisfazione (si pensi, per esempio, ai tentativi di sciopero fiscale), hanno alla base (a parte, ovviamente, la rispondenza a certi criteri dei movimenti politici) l'insoddisfazione dei cittadini.

Non poteva più essere ulteriormente rimandato l'inizio dell'eliminazione di insufficienze e sprechi in generale e, in particolare, nella pubblica amministrazione. Consideriamo quindi con notevole compiacimento lo sforzo che il Governo intende realizzare. Va sottolineato tuttavia come la manovra finanziaria, anche se in un certo senso — ripeto — ci fornisce motivi di compiacimento, sia quella che offre maggiori incertezze in termini di risultati finanziari. Del resto, si tratta di un aspetto che può essere facilmente ricavabile dalla lettura dei giornali di questi giorni, là dove si fa riferimento alle difese di coloro i quali ritengono di essere colpiti. Sotto questo versante, il Governo

dovrà impegnarsi in modo particolare nell'attuazione della manovra finanziaria, se davvero intende realizzare gli obiettivi che si è impegnato a conseguire.

Ho sottolineato che tutti gli obiettivi che il disegno di legge finanziaria si propone di realizzare nel contesto del progetto avanzato dal Governo garantirebbero soltanto il quadro di una stabilità finanziaria ma non certo l'espansione della base produttiva, la crescita dello sviluppo e l'occupazione. Non vorrei ripetere le parole pronunciate dal presidente Marianetti, ma non posso fare a meno di considerare che oggi chi non fosse preoccupato per lo stato dell'impiego e della disoccupazione in Italia ragionerebbe in termini veramente gravi. D'altra parte, debbo dire con molta franchezza che attualmente nelle aziende (mi riferisco non soltanto a quelle italiane ma a quelle europee) tutti ragionano in termini di grandissimo dimagrimento, di una domanda che non cresce o, a parità di domanda, in termini di snellimento delle aziende.

Ciò significa ridurre gli attuali livelli, ottenere quella produzione snella (ricavo il termine da locuzioni di carattere anglosassone-americano), eliminare tutte le attività intermedie. Penso, per esempio, al nuovo stabilimento di Melfi che entrerà in produzione tra pochissimo tempo. Chi di voi avrà occasione di visitarlo noterà che non esiste la palazzina uffici. Oggi infatti non è più concepibile — come invece lo era un tempo nelle fabbriche di tutto il mondo — avere una palazzina degli uffici. Gli uomini che devono seguire la produzione stanno accanto a coloro i quali sono addetti alla produzione, stanno lungo le linee, in officina, tant'è vero che visitando queste fabbriche non si ha più la sensazione di una volta, cioè la divisione fra operaio, impiegato e dirigente perché ormai tutti gli elementi della produzione si trovano insieme.

Ciò significa che, a parità di condizioni, le aziende europee, non parlo di quelle italiane, ancora nei prossimi anni ridurranno la loro forza lavoro perché, se così non facessero, non raggiungerebbero

quei livelli di costo e di ottimizzazione che un tempo erano dei soli giapponesi e che oggi hanno travalicato l'oceano e sono diventati propri degli americani e degli europei.

La situazione che si prospetta davanti al mondo occidentale nei prossimi anni è veramente grave, al punto che nessuno aiuta più gli altri, ognuno deve provvedere per se stesso, ognuno deve avere, con molta determinazione, la capacità di irrobustire la propria economia, di rafforzare le esigenze delle aziende del proprio paese perché non si può certo più contare su aiuti di carattere esterno.

Cercherò ora di illustrare quali sono, secondo il nostro parere, i punti sui quali converrebbe intervenire per cercare prima di tutto di evitare un'ulteriore caduta della domanda ed in secondo luogo per tentare di essere pronti a carpire ogni piccolo segno di ripresa, qualora si dovesse verificare.

Il primo punto riguarda i tassi di interesse. Ieri sera è stato stabilito un ulteriore ribasso, in merito al quale la televisione ha detto che il tasso di sconto italiano è il più basso da diciotto anni a questa parte e ritengo si tratti di disinformazione perché il tasso italiano sarà anche, come lo è, il più basso da diciotto anni a questa parte, ma è superiore a quello dei paesi con i quali ci confrontiamo. Oggi non si tratta più di un problema interno: poiché il tasso di interesse è diventato uno degli elementi di costo più importanti nelle aziende che sono andate gradualmente indebitandosi, il problema non sta nel fatto che nel corso del tempo lo abbiamo riportato al livello di diciotto anni fa, ma nel confronto con gli altri paesi.

La politica italiana, con tutto il rispetto per la Banca centrale, di mantenimento di alti tassi di interesse certamente non fa che peggiorare una situazione che è già difficile. L'alto tasso di interesse dipende da azioni della Banca centrale e da inefficienze del sistema bancario. Per quanto riguarda il primo punto, la Banca d'Italia è sempre stata molto attenta al problema dei livelli di

cambi; però quelli che un tempo sembravano essere punti assolutamente invalicabili oggi non lo sono più, come l'esperienza ci ha dimostrato. Quello che è accaduto in Gran Bretagna dopo la svalutazione della sterlina ci ha insegnato che è possibile mantenere il livello dei cambi sotto controllo e far sì che l'economia possa riespandersi anche abbassando drasticamente i tassi di interesse. Tale esperienza ha cambiato completamente quelli che erano considerati dei *must* di carattere economico che non si riteneva di poter assolutamente modificare.

Il secondo elemento critico che riguarda i tassi è rappresentato dal comportamento del sistema bancario italiano. Non dobbiamo nasconderci dietro un dito perché il sistema bancario italiano era ed è prevalentemente pubblico (tranne poche eccezioni perché il numero delle banche private è assai limitato). Ma questo fatto ha giocato in misura enorme nel senso dell'efficienza e dell'efficacia dei sistemi bancari stessi.

Faccio un ulteriore passo e dico che nelle banche in realtà non è mai entrato il mercato inteso come concorrenza, come miglioramento dei servizi e riduzione dei costi. Ricordo alcune discussioni che ho avuto occasione di fare con il dottor Carli, al quale mi legavano, da parte sua, molta benevolenza e da parte mia molta stima, nel corso delle quali sostenevo che non si può pretendere, così come prescrive la Costituzione, di garantire il risparmio, che è un assunto molto importante e giusto, e nello stesso tempo far sì che, quando una banca fallisce, le conseguenze ricadono sullo Stato e mai sui depositanti, proprio per il principio che il risparmio va salvaguardato.

Ora, se io depositante sapessi che, nel caso in cui la banca da me scelta fallisse, perderei tutti i miei soldi, evidentemente non farei una scelta indifferente; mi affiderei invece a quella banca in grado di pormi fuori da questi rischi, sia per gli uomini che la conducono, sia per il modo di comportarsi. Non essendoci questa possibilità, non ci sono problemi e mi

affido ad una qualunque banca che mi offra mezzo punto di interesse in più, tanto, comunque vadano le cose, sarò salvaguardato!

Occorre introdurre sistemi di questo tipo, anche se brutali. In Italia abbiamo visto prosperare banche, nel senso di allargamento della propria attività, e poi avere situazioni drammatiche in determinati momenti. Ora che gran parte delle banche del gruppo IRI ed altre ancora si avviano verso la privatizzazione, questo è un punto assai delicato che va guardato con maggiore attenzione.

Come scrivono gli studiosi del problema, siamo affetti da nanismo in confronto agli istituti bancari (parlo di Francia, Germania e Gran Bretagna e non di Giappone e Stati Uniti) che supportano l'attività produttiva molto meglio di quanto non sia in Italia. Mi pare (anticipo quanto dirò al termine del mio intervento) che certe dispute ideologiche al momento della privatizzazione siano stupide e soprattutto non tengano conto dei reali interessi del paese e dell'economia.

Credo che questi due punti, tassi di interesse e miglioramento del sistema bancario, debbano essere tenuti in grande considerazione il più presto possibile.

Un altro aspetto essenziale per le imprese e quindi per lo sviluppo è costituito dal livello degli oneri sociali che gravano sui salari e sugli stipendi dei lavoratori. Certamente la svalutazione della lira intervenuta lo scorso anno ha permesso di far recuperare all'economia italiana competitività, riportandola agli inizi degli anni ottanta; però, mentre attraverso il cambio questo si è ottenuto, il divario degli oneri sociali gravanti sui salari e gli stipendi è rimasto enorme rispetto a quello degli altri paesi. Il divario è infatti di 28 punti percentuali rispetto alla Gran Bretagna, 24 rispetto alla Germania; ciò significa che il costo per le aziende è elevato, il salario o lo stipendio del lavoratore è basso rispetto a quello degli altri paesi.

Il cuneo rappresentato dal costo per le aziende e dalla retribuzione dei lavoratori va sempre più allargandosi e, comunque,

è sempre elevato, il che è un altro fatto deleterio. Il lavoratore che vede nella sua busta paga un certo importo netto non ha la sensazione di quale sia il costo per l'azienda e quali siano gli oneri sociali. Dico questo in modo provocatorio perché sono convinto che, se si potesse pagare al lavoratore dipendente (operaio o impiegato che sia) il salario o lo stipendio globale e se poi il lavoratore dovesse lui versare gli oneri sociali agli istituti, avremmo su questo punto una pressione molto maggiore di quanto oggi non sia, nel senso che il lavoratore, dovendo pagare cifre così elevate, avrebbe più forza di pressione anche in relazione al miglioramento degli istituti. Oggi, invece, è tutto occultato dal fatto che il lavoratore non sa bene quale sia la sua retribuzione e quali siano gli oneri sociali che paga. Mi rendo conto che questo è provocatorio, però se si fossero seguiti tali criteri probabilmente negli anni passati avremmo avuto miglioramenti e meno sprechi nell'ambito delle istituzioni preposte alla gestione delle attività sociali.

Capisco che per il problema degli oneri sociali, in un momento così difficile per la pubblica amministrazione, non si possa fare tutto e subito, però gradualmente bisognerebbe cominciare ad intervenire. Se le aziende sono costrette a ridurre il personale, a snellirsi e a non fare — come dicevo prima — le palazzine-uffici, tutti devono comunque fare quanto necessario e devono porsi il problema della riduzione dei costi e dell'efficienza, altrimenti gli sforzi ed i sacrifici fatti dalle aziende — che poi si ripercuotono su coloro che lavorano — avrebbero ben poco effetto sul resto dell'economia generale.

Sempre per quanto riguarda il mercato del lavoro, vi sono stati due importanti accordi, uno (a mio avviso il più importante) concluso dal governo Amato e l'altro dal Governo Ciampi nel luglio scorso. Ora occorre far sì che vengano applicati i principi scaturiti dagli accordi, in base ai quali sono state ridotte le rigidità preesistenti. Per esempio, il lavoro interinale ed il lavoro a termine,

strumenti certo nuovi per il nostro paese e per lungo tempo erroneamente avvertiti, debbono essere applicati. Si tratta di strumenti che rendono possibile la creazione di nuovi posti di lavoro, la crescita e l'accumulo delle esperienze e l'elasticità del lavoro, cambiando l'idea, invalsa in Italia fin da prima della guerra, del posto fisso e sostituendola con formule di *part time* e di lavoro interinale che potrebbero dare notevoli vantaggi sul versante dell'occupazione.

Vi è poi il problema delle crisi aziendali. Purtroppo da quando si è verificato il noto episodio di Crotona, vediamo un fiorire di situazioni simili in tutto il paese, dal nord, al centro, al sud. Crediamo che i metodi con cui si affrontano queste crisi debbano essere visti in senso generale; se il Governo pensa di adottare metodi e criteri diversi a seconda dei casi, credo che sbagli; occorre stabilire delle regole. Il ministro Giugni ha chiesto un notevole ulteriore stanziamento per la gestione delle crisi; non facciamoci illusioni:

queste crisi aziendali aumenteranno, perché siamo nel momento peggiore; quindi, bisogna che il paese adotti strumenti, metodi e sistemi che consentano soluzioni di carattere sociale — centinaia o decine di migliaia di persone potranno trovarsi al di fuori del mondo del lavoro — e soprattutto permettano di trovare un equilibrio tra domanda e possibilità di lavoro. Quello della gestione delle crisi di lavoro è un punto importante. Non possiamo illuderci: quello di Crotona è stato clamorosamente il fatto più rilevante, ma molti altri se ne verificheranno nel prossimo periodo.

Per facilitare la ripresa del lavoro bisogna avere il coraggio — e mi auguro che il Parlamento possa dare coraggio al Governo — di riconsiderare la politica delle opere pubbliche e delle infrastrutture. Anche noi purtroppo siamo stati toccati dolorosamente dai problemi derivanti dalle azioni giudiziarie in relazione proprio ai problemi delle opere pubbliche. Però, se ci facciamo coinvolgere da ciò che è avvenuto in passato ed evitiamo

di riprendere anche massicciamente la questione delle infrastrutture e delle opere pubbliche, certamente non diamo un contributo in questo momento così delicato.

Sono convinto che, pur negli errori e nelle irregolarità del passato, non vi sia stata una programmazione delle infrastrutture e delle opere pubbliche nel corso degli ultimi venti anni, per cui esse sono state realizzate in maniera limitata e frammentaria. Ricordo che una volta, a Bari, all'inaugurazione della fiera del Levante, il presidente del Consiglio Craxi accennò al fatto che da un'indagine svolta era emerso che tremila lavori attuati nel sud dell'Italia e finanziati dall'allora legge sulla Cassa per il Mezzogiorno erano conclusi o vicini ad esserlo già da tempo ma non erano entrati in esecuzione (mi fece piacere che il Presidente del Consiglio del tempo facesse questo rilievo). Temo che se svolgessimo ora un'analoga indagine scopriremmo che ancora un numero elevatissimo (forse non tremila) di opere completate o quasi completate non sono entrate in esecuzione. Ciò dimostra che occorre molto coraggio e che bisogna riprendere il tema delle infrastrutture che, tra l'altro, non hanno ripercussioni sul commercio internazionale in quanto hanno caratteristiche del tutto locali.

Recentemente è stato emesso un provvedimento in base al quale si devono rivedere i prezzi dei lavori iniziati e attuati per non più di un terzo del totale. Teoricamente la legge è giusta, però se verrà applicata, come dovrebbe essere, a parte i problemi legali, si fermeranno tutti i cantieri in corso. Bisogna fare scelte rapide, perché se invece di rimettere in moto questa parte del sistema italiano, addirittura si bloccano i lavori in corso, il problema diventa ancora più grave. So benissimo che pensate — lo penso anch'io — che i prezzi devono essere rivisti perché sono troppo elevati rispetto al passato, però bisogna considerare che vi è il rischio di bloccare i cantieri e di aumentare la disoccupazione nel portare avanti l'opera di moralizzazione.

Sempre nell'ottica di un miglioramento della situazione italiana, desidero parlare del sistema pensionistico e delle privatizzazioni. Per quanto riguarda il primo tema, è stata introdotta una serie di correttivi per cercare di contenere gli squilibri finanziari attuali e futuri degli istituti di previdenza e comunque degli istituti pensionistici. Si tratta di provvedimenti importanti, degni di apprezzamento ma certo non in grado di risolvere il problema che consiste nella tendenziale riduzione della popolazione in età lavorativa e nel contemporaneo accrescimento dei pensionati. Per superare questo problema — anche qui non dico cose molto originali, però bisogna ripeterle perché non si applicano — non rimane che abbandonare il principio della ripartizione in favore di quello della capitalizzazione, che era stato proprio all'origine della costituzione del sistema pensionistico.

Questo presuppone una diversa visione dello Stato sociale, che, anziché provvedere nominalmente a tutti coloro che lavorano, deve concentrarsi sui veri casi di necessità, lasciando per il resto gli individui liberi di scegliere come vogliono allocare il loro risparmio. Occorre un sistema che tratti le persone come persone, in modo che esse siano responsabili del proprio destino e possano scegliere in quale maniera provvedere agli anni in cui saranno usciti dalla fase del lavoro.

Per questa ragione, i prestiti forzosi che il Governo ha deciso a carico di alcuni fondi pensione integrativi ci trovano francamente contrari. Questa scelta appare incomprensibile dal momento che questi fondi prefigurano quel sistema verso il quale tutti i lavoratori dovrebbero tendere. I prestiti forzosi in oggetto scoraggiano proprio quel sistema verso il quale si dovrebbe andare. È uno dei punti che mi permettono segnalare loro e raccomandare.

Vengo infine al problema delle privatizzazioni. Come dicevo all'inizio, sempre si riaccendono nel nostro paese, quando si parla di un problema così importante, delle dispute ideologiche, mentre questo è

proprio il momento in cui dispute ideologiche non dovrebbero essercene.

Sento nuovamente alcune affermazioni che mi lasciano veramente sbalordito: finanza laica, finanza cattolica, il piccolo, il grande, è meglio il piccolo del grande. Ebbene, credo che nel nostro paese il primo obiettivo delle privatizzazioni — che certo daranno un contributo, permettendo, attraverso la vendita delle azioni, di ricavare una certa quantità di somme di denaro da destinare alla copertura del debito pubblico — debba essere di trovare il sistema capace di rendere l'attività produttiva ed il contesto economico italiano più efficienti e in grado di competere meglio in un ambiente esterno che si fa sempre più difficile.

Si discute spesso di principi astratti. Prendiamo ad esempio il sistema bancario italiano: quante volte loro avranno letto le statistiche relative alla dimensione delle banche italiane rispetto a quelle dei paesi confinanti (Germania, Francia, Gran Bretagna) ed avranno constatato il nanismo italiano e l'impossibilità per le aziende bancarie del nostro paese di assicurare un'azione di supporto? Ebbene, nonostante ciò, oggi si accendono dispute — so che tra cinque minuti sarò criticato, per lo meno da coloro che appartengono a certe aree politiche — e si sostiene che in Italia si è avuto un sistema di *merchant bank* che ne ha visto di fatto operare una sola nel nostro paese. Convegno su questo; ma non è che ve ne sia stata una sola per legge, per decreto del principe o perché sia stato impossibile costituirne delle altre: ce n'è una sola perché è l'unica che è riuscita a vivere, ad andare avanti, ad operare.

Durante la gestione Nobili dell'IRI fu proposto ed attuato il progetto di costituire la cosiddetta Mediobanca del sud, che prese poi il nome di Meridiana. Ricordo che molte aziende aderirono al capitale di questa società, perché si voleva creare un'azienda che facesse quanto non aveva fatto l'unica azienda esistente. Ebbene, loro sanno che questa società

non ha fatto una operazione e credo che oggi essa sia in liquidazione.

Cerchiamo di essere molto realisti: è un errore che vi sia una sola azienda di questo tipo nel nostro paese, ma far scomparire anche l'unica che c'è perché è sola, sarebbe la più stupida delle politiche che si possano seguire. Favoriamo la nascita e la crescita di altre di queste aziende, ma non demoliamo l'unica esistente. Cerchiamo di favorire una crescita delle dimensioni delle banche italiane per poter fronteggiare le esigenze dei terzi.

Si parla dell'eventuale costituzione, alla francese, di un *noyau dur*, di un nucleo duro, sostenendo che esso darebbe adito a privilegi per coloro che vi partecipano. Voglio dirvi con molta franchezza che non ho avuto figlie femmine ma che, se ne avessi avute, quando fossero state in grado di sposare, avrei preferito indirizzarle alla ricerca di un marito come si deve, piuttosto che metterle sul marciapiede e dirgli (magari usando la parola popolare) « pigliati il marito, trovati il marito, vedi quello che c'è ». Se uno vuole sviluppare le aziende, deve preoccuparsi che esse, una volta privatizzate, vadano in mano a persone e ad aziende che abbiano la capacità di svilupparle, magari a condizione del rispetto di certi impegni, e portarle in avanti.

Pensare che azionisti di riferimento possano costituirsi nel corso del tempo successivamente alla privatizzazione significa non sapere in mano a chi andranno a finire queste aziende.

Dico questo non perché siamo interessati: FIAT non parteciperà a nessuna operazione di privatizzazione in Italia. Siamo quindi fuori dall'argomento. Aggiungo però che siamo stati chiamati recentemente in Francia ad entrare nel nucleo duro di alcune aziende che il governo francese ha intenzione di privatizzare. Probabilmente ad una di queste privatizzazioni parteciperemo.

Trovo quindi sciocca l'una e l'altra tesi. Ho notato che il Presidente del Consiglio ha fatto in Senato un discorso molto pragmatico, da condividere, quando, relativamente al problema della

scelta di azionisti di riferimento (o comunque essi si vogliono chiamare), ha rilevato che, poiché essi avranno certamente dei vantaggi, forse le azioni destinate in fase di privatizzazioni a questo nucleo di azionisti potrebbero essere vendute ad un prezzo superiore rispetto alle altre immesse sul mercato.

L'importante adesso è che le privatizzazioni si facciano e si passi quindi dalla fase enunciativa, che in Italia dura da parecchio tempo, a quella attuativa. Non sono un ammiratore a tutti i costi di quanto avviene all'estero, ma il Governo Ballardur, in carica da appena sei mesi, aveva fatto approvare dal Parlamento alla fine di luglio la legge sulle privatizzazioni, a settembre ha fatto la prima operazione privatizzando una banca di dimensioni pari a 6 o 7 volte quelle della prima banca italiana e adesso sta privatizzando l'azienda chimica Rhone Poulenc; procede insomma speditamente.

L'importante adesso è privatizzare. Occorre sgombrare il campo dalle ideologie e trovare la formula migliore nell'interesse del paese. Bisogna favorire le alleanze anche con imprese (non parlo di banche ma di imprese in generale) straniere, ove questo convenga all'economia italiana, e smetterla di parlare in termini teorici.

La privatizzazione è necessaria non tanto per i denari che si ricaveranno, quanto ai fini di una politica industriale ed economica che non si è mai attuata nel nostro paese.

Per quanto riguarda il resto del mercato, non bisogna aver paura di collocare le azioni di queste aziende ad un prezzo troppo basso (parlo delle azioni cosiddette da sparpagliare per il pubblico), perché, se si vuole creare una nuova coscienza affinché l'azionariato vada a sostituire l'abitudine italiana prima dei buoni postali ed ora dei titoli di Stato, bisogna, come è avvenuto in Gran Bretagna, che nel primo periodo i nuovi « capitalisti » possano realizzare veramente dei vantaggi e non prendere delle fregature.

Posso infine aggiungere, signor presidente, che la FIAT ed in generale il set-

tore industriale, nella consapevolezza che il momento attraversato dal paese è grave, direi particolarmente grave, stanno cercando di fare tutto quanto è loro dovere per poter andare avanti.

Dal punto di vista della FIAT, vorrei, al riguardo sottolineare tre elementi: in primo luogo, l'uscita del nuovo modello automobilistico, la *Punto*, che ha riscosso così grande apprezzamento e che andrà sul mercato nei primi giorni di novembre; in secondo luogo, la costruzione dello stabilimento di Melfi, che è caratteristico non solo per la sua localizzazione nel sud ma perché si rivelerà come il più moderno stabilimento d'Europa e forse del mondo per il cambiamento completo dei sistemi di produzione che esso introduce rispetto al passato in terzo luogo, l'operazione, che è in corso, di aumento del capitale, con l'unione, accanto al tradizionale azionista di controllo della FIAT, che fa capo alla famiglia Agnelli, di quattro azionisti (due italiani e due stranieri) di primo livello, che dà l'esempio, in poche parole, di quello che vogliamo fare nel futuro.

Siamo consapevoli che il problema è ancora difficile da risolvere, che quelli che avremo di fronte, forse per uno, due o tre anni, saranno tempi durissimi, ma abbiamo molto chiara la strada da seguire con determinazione, tant'è vero che, pur attraversando un momento così difficile, non abbiamo sospeso né interrotto alcun investimento (e sapete che gli investimenti da noi programmati sono di cifre ingentissime), proprio perché riteniamo che solo coloro i quali hanno il coraggio di continuare, anche nei momenti difficili, ad effettuare investimenti potranno forse farcela a superare la crisi.

PRESIDENTE. La ringrazio per l'esposizione impegnata ed esauriente che lei ha fatto del punto di vista suo e dell'azienda.

Poiché molti colleghi sono già iscritti a parlare ed altri probabilmente lo faranno, invito tutti a porre domande brevi e in numero non eccessivo, perché altri-

menti metteremmo i nostri ospiti nell'impossibilità di rispondere puntualmente.

Devo anche dire (mi scuso con i colleghi ma abbiamo ricevuto un opportuno richiamo in questo senso) che è necessario che ci sforziamo tutti per restare in argomento ed anche di atternerci all'argomento generale, senza addentrarsi in questioni specifiche o interne. Probabilmente è inutile ricordarlo ma credo sia giusto tenerlo presente con riferimento all'impostazione giusta ed equilibrata che dobbiamo dare ai nostri rapporti con l'esterno. In proposito, abbiamo ricevuto un autorevole richiamo del Presidente della Camera.

ANGELINO ROJCH. L'esposizione del dottor Romiti è stata certamente chiara e credo sia difficile, sui temi generali, trovare dissenso.

Le mie domande verteranno comunque sia su alcuni aspetti generali sia sul ruolo della FIAT nel paese e nel Mezzogiorno, che poi mi pare siano gli aspetti sui quali il dottor Romiti può rispondere direttamente. Egli stesso ha affermato, in sostanza, che la politica economica sia del governo Amato sia del Governo Ciampi è orientata oggi totalmente al risanamento finanziario ma non economico del paese.

In sostanza, gli investimenti per creare sviluppo e occupazione sono insignificanti sia nelle manovre sia nella finanziaria. Questa politica si affida alle forze spontanee del mercato, sotto la spinta di una visione eccessivamente monetarista (questo è il mio pensiero).

Tale linea, di fronte all'esplosione della disoccupazione, appare controproducente nei confronti del centro-nord e certamente devastante per il Mezzogiorno, tanto più che oggi il modello di crescita basato sui consumi (lei stesso ha richiamato questo aspetto) non è più in grado di assorbire la disoccupazione, ma ne crea anzi di nuova a causa dell'impetuoso sviluppo tecnologico. Basti pensare alla crisi dei dirigenti in America, dove essi sono costretti a ripiegare su servizi elementari.

Qual è allora, dottor Romiti, la prima considerazione? Con riferimento alla soppressione delle partecipazioni statali, all'intervento straordinario nel Mezzogiorno non ancora sostituito da quello ordinario, all'assenza di programmi di investimento, all'affidamento acritico alle forze del mercato per gestire la fase di transizione verso un nuovo modello di sviluppo, lei ritiene che tutto questo sia davvero in grado di superare la crisi e di avviare la crescita e di superare i ritardi del Mezzogiorno?

Anche all'interno della CEE, mentre la Francia, la Germania, l'Inghilterra e la Spagna continuano di fatto in forme surrettizie ad intervenire nelle aree depresse, non le sembra che l'Italia stia seguendo una politica destinata ad emarginare un terzo del paese rispetto alle nazioni concorrenti?

L'iniziativa della FIAT nel Mezzogiorno, in questo scenario, è l'ultimo contratto di programma in attesa dei miracoli del mercato.

Le risposte che lei darà (se il presidente mi consente di porre ulteriori brevi domande) sono, a mio avviso, importanti per l'opinione pubblica, perché consentiranno di chiarire uno dei nodi importanti della politica italiana in questo momento e mi auguro possano contribuire a far riprendere una politica intelligente di interventi nelle aree depresse.

La pressione finanziaria, da lei stesso richiamata nel suo intervento, tocca ormai il 67 per cento; la pressione fiscale ha raggiunto il 48 per cento, collocandosi intorno al 50, considerando i prelievi della CEE. Ritiene, dottor Romiti, che simili pressioni abbiano effetti disincentivanti sulle imprese, sul sistema economico e dunque sullo sviluppo e sull'occupazione? Può dirci, per grandi linee, quali siano stati gli elementi che hanno indotto il suo gruppo a localizzare uno stabilimento a Melfi? In altri termini, quali leggi della localizzazione industriale hanno prevalso? Quanto peso ha avuto l'intervento pubblico straordinario? Ha prevalso la mera logica del mercato?

ANGELO TIRABOSCHI *Presidente della V Commissione*. Onorevole Rojch, queste non sono poche domande ma... centinaia!

ANGELINO ROJCH. Si tratta di questioni assai importanti, onorevole Tiraboschi, anche perché del Mezzogiorno non si parla più. Credo che un parere autorevole come quello del dottor Romiti possa servire a fugare molti dubbi. In questo momento, nel nostro paese parlare del Mezzogiorno, è quasi un delitto; non se ne può più parlare. Io invece ne voglio parlare con il rappresentante del più grande gruppo italiano, per sapere se e in che modo motivare l'intervento sul Mezzogiorno.

Con la liquidazione dell'agenzia per il Mezzogiorno finisce l'intervento straordinario. La FIAT ha programmi per altri investimenti nel Mezzogiorno? L'industria automobilistica è oggi ad altissima intensità di capitale e quindi dà un apporto indubbiamente importante per altri aspetti, ma esiguo per l'occupazione diretta. Può dirci a quanto ammonta l'investimento per addetto, tenuto conto anche delle varie infrastrutture? Può dirci quale sia l'occupazione diretta del gruppo FIAT in tutto il Mezzogiorno?

PRESIDENTE. Onorevole Rojch, mi par di capire che lei stia chiedendo una consulenza privata al dottor Romiti!

ANGELINO ROJCH. Mi consenta di fare un'ultima domanda, presidente.

Il gruppo FIAT prevede che, nel prossimo biennio oppure in tempi più lunghi, potrà svilupparsi un indotto dell'industria automobilistica, articolata su medie e piccole imprese. In altri termini, l'indotto della FIAT nel Mezzogiorno viene a costituire uno degli aspetti più importanti. Farò un solo esempio in proposito. Se la FIAT dovesse acquistare le batterie Scaini anziché comperarle fuori, potrebbe salvare un'azienda!

LUIGI CASTAGNOLA. Signor presidente, naturalmente le questioni sono complesse e, di conseguenza, anche le

risposte non possono essere semplici o semplificabili. Tuttavia, cercando di rispettare il principio della scheletricità, mi soffermerò soltanto su alcuni temi di ordine generale.

Sul tema delle banche, cui lei si è riferito, dottor Romiti, non intendo pronunciarmi perché ovviamente l'argomento non può essere esaurito in così pochissimo tempo. In ogni caso, storicamente non ho l'impressione che i depositanti abbiano perduto i loro denari durante la prima crisi bancaria, quando le banche erano private; né ricordo che ciò sia avvenuto in occasione della seconda crisi bancaria, quando le banche erano private. De resto, anche negli Stati Uniti, dopo Roosvelt, ho l'impressione che non sia andata così. Considero un eccesso di semplificazione prospettare i temi così come è stato fatto. Tutti noi sappiamo bene quanto sia complessa la questione. In ogni caso, vorrei sapere se lei conviene su questo primo aspetto che ho toccato.

In secondo luogo, vorrei soffermarmi sulla questione del costo del danaro. Premetto che non sono un analista di bilancio, tuttavia le sarei grato, dottor Romiti, se ci facesse sapere quanto è stato effettivamente dedotto dalla FIAT in termini di costo, nei bilanci degli ultimi cinque anni, naturalmente al netto dell'inflazione. Cos'è effettivamente costato il danaro in termini di bilancio? Le pongo tale quesito perché penso che ci sia una deducibilità degli interessi (che tuttavia non saprei quantificare, in quanto si tratta di un problema di bilancio). Sono comunque portato a pensare che la percentuale di ciò che è stato dedotto sia molto elevata. Se così fosse, dovremmo allora riflettere sul fatto che nell'ambito dei costi gioca tantissimo la questione della deducibilità e — mi consenta di dirlo — il non onere con la deducibilità. In ogni caso, se le cose non stanno così, la prego senz'altro di dirmelo.

Un terzo problema è, come tutti sappiamo, quello dell'internazionalizzazione. Il tema di cui si discute in Italia negli ultimi 4-5 anni (da quando in tanti, compresa la sinistra naturalmente, hanno

espresso valutazioni che non sto qui a riassumere) è quello della internazionalizzazione passiva. Secondo la sua valutazione, dottor Romiti, negli ultimi cinque anni, quella registratasi nel nostro paese è stata una internazionalizzazione nella quale i segni di passività, e cioè di acquisto di quote di mercato, piuttosto che di espansione, nel rapporto di reciprocità delle produzioni, degli scambi, di consumi e via dicendo, sono stati forti oppure no? Ad esempio, nel settore alimentare risulta anche a lei che, in taluni casi peraltro sempre in aumento, si sia verificato un fenomeno come questo e che ad esso possano essere collegati anche numerosi problemi aperti relativamente alla grande intermediazione, oppure no? Le chiediamo, in questo senso, una sua valutazione.

C'è poi la questione delle « fregature » a cui lei ha fatto riferimento (una parola, questa, che usiamo tra virgolette ma che indubbiamente rende l'idea di ciò che è accaduto, accade, può accadere). Ebbene, la struttura delle aziende italiane, il rapporto fra le grandi aziende, senza per questo scendere in manicheismi, le banche, la borsa, e il risparmio del nostro paese sono tali da spingerci nella direzione di moltiplicare per cento le diffidenze dei risparmiatori, nella conversione del risparmio, in relazione appunto a tutte le strozzature che si registrano nel confronto tra il mercato italiano e quello di altri paesi? Non c'è una responsabilità dei grandi gruppi, e in questo caso naturalmente della FIAT, per tutto quello che è accaduto finora? Vi sono dati ai quali fare riferimento e dai quali dedurre che le cose sono andate diversamente?

Vi è poi la questione dei quadri di comando, che richiederebbe un'amplissima trattazione, ma sulla quale cercherò di spendere pochissime parole. Esiste un problema dei sistemi-paese, cui del resto anche lei ha fatto cenno in un passaggio della sua esposizione. È sbagliato aver creduto che l'unificazione del mercato avrebbe prodotto una unificazione dei sistemi-paese; tutto ciò che è avvenuto e sta avvenendo dimostra il contrario. Tutti

conosciamo le note vicende della FIAT, della famiglia, dei quadri per l'acquisizione, altrettanto nota, in campo alimentare. C'è stata poi la vicenda De Benedetti, in Belgio, nonché quella di Pirelli in Germania. Ebbene, mi pare che tutti questi casi dimostrano che vi sono stati paesi che hanno reagito e che hanno trovato risposte che hanno prodotto gli effetti che sappiamo. Non le chiederò niente, dottor Romiti, sulla posizione della FIAT con riferimento alla Germania, anche se per un attimo sarei interessato a sapere se lei ritenga che faccia parte della logica di mercato il fatto che i produttori tedeschi di automobili abbiano detto che il loro giudizio non si basa soltanto sul prezzo ma anche sulle caratteristiche proprietarie del produttore di gomme. Ovviamente, se è sua intenzione esprimere la sua opinione in proposito, l'ascolteremo con interesse.

Ma a prescindere da tutto ciò, esiste un problema nel quadro di comando per la FIAT e per il gruppo, a seguito di quanto è accaduto recentemente e delle decisioni di cui abbiamo avuto notizia; c'è poi anche il problema delle alleanze. In questo quadro, lei cosa può dirci? Tale tema è collegato a quello precedente della internazionalizzazione passiva, cioè del rapporto tra internazionalizzazione e sviluppo, occupazione ed altri aspetti fondamentali per i quali ci troviamo qui riuniti. Perché, a seconda di come si evolve il quadro di comando e di quali sono le prospettive, in relazione agli eventi reali e non a quelli immaginari, ci dobbiamo chiedere quali possono essere le previsioni cui fa riferimento. Infatti, la tesi — ripetuta tante volte — secondo la quale ci saranno soltanto pochi gruppi, richiede naturalmente un sistema di alleanze, ma pone il problema di chi comanda.

Se ho ben compreso, quanto non ha funzionato finora è dovuto al fatto che non sono state accettate le altrui imposizioni — chiamiamole così — per il comando. Non mi sembra però che sia maturata una situazione grazie alla quale

si possa sperare che in un prossimo futuro la tendenza subisca un'inversione.

ANGELO AZZOLINA. Sarò breve, perché intendo porre due o tre domande che ritengo, ancorché precise, non settoriali né specifiche. Sono convinto che il ruolo della FIAT nell'economia del paese sia infatti generale e non specifico; le scelte compiute nel prossimo futuro incideranno perciò non solo sulla situazione del Piemonte e della Lombardia, ma su tutto il paese.

Le domande che intendo avanzare sono quelle che oggi tutti si pongono. Non avevo dubbi sulla franchezza del dottor Romiti; mi richiamo però all'intervento introduttivo del presidente Marianetti, che ha ricordato il grande problema di questo momento: il livello occupazionale. Se il presidente lo consente, aggiungo che il mio auspicio è che verso questo problema venga messa metà della passione con la quale è stato affrontato negli ultimi tempi un altro tema molto importante e spinoso, cioè l'istituzione della *minimum tax*.

Una prima domanda che emerge nel paese, quindi non solo a Torino o a Milano o a Melfi, riguarda lo stabilimento di Mirafiori. È fuori dubbio che gli attuali livelli produttivi sono molto lontani dalla capacità di tale stabilimento e quindi ci si domanda se il prossimo anno gli occupati saranno 20 mila anziché 40 mila.

Quanto poi all'Alfa Romeo di Arese, vorremmo sapere quali produzioni andranno a Milano, perché senza nuove produzioni questo stabilimento è destinato a chiudere; non so se questa sia l'intenzione dell'azienda.

In terzo luogo, vorremmo sapere se a Melfi verrà prodotta soltanto la Punto; è molto importante sapere se la produzione si limiterà a questo modello ovvero se sarà estesa ad altri.

Il dottor Romiti è giunto oggi da Torino e sa cosa sia accaduto ieri in quella città e a Milano. Ci auguriamo che si tratti di casi isolati ma, affinché sia così, ciascuno deve dire chiaramente, con

la franchezza che distingue il dottor Romiti, quale sia il futuro delle attività produttive nelle quali è impegnato.

Concludendo, poiché il dottor Romiti si è rivolto ai parlamentari invitandoli a visitare lo stabilimento di Melfi per conoscere la nuova struttura aziendale messa in piedi dal gruppo FIAT, mi sia concessa una battuta: vorrei sapere se questo invito sia esteso a tutti i parlamentari, visto che il sottoscritto una volta uscito dalle officine della FIAT-Mirafiori non è stato più autorizzato a mettervi piede.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Si riferisce a lei stesso?

ANGELO AZZOLINA. Sì.

HUBERT CORSI. Desidero ringraziare il dottor Romiti per la sua franchezza, di cui non dubitavo, ed anche per il segnale di speranza che ha dato con la frase conclusiva relativa agli investimenti massicci che il gruppo FIAT ancora intende compiere nel nostro paese. Certo, se dovessi immaginare il voto che il dottor Romiti ha dato alla manovra finanziaria del Governo, dopo aver sentito la sua esposizione penserei ad un 6 meno meno: da una parte ha dato una valutazione positiva del complesso della manovra tesa al risanamento finanziario e dall'altra ha espresso una fortissima preoccupazione per la carenza di investimenti e per le difficoltà di un meccanismo di riattivazione della domanda.

È su quest'ultimo aspetto che vorrei fermare l'attenzione e porre alcune domande, perché credo che la situazione italiana sia differente da quella inglese. Quando si afferma che l'abbassamento dei tassi di interesse può riattivare lo sviluppo, si deve considerare che ci troviamo in una condizione nella quale stiamo sopportando la più grande manovra di raffreddamento dell'economia degli ultimi anni, per di più in una fase recessiva dell'economia mondiale; l'Italia ha però una sua specificità e cioè che la maggior parte del risparmio e quindi del

debito pubblico è di carattere familiare, per cui l'abbattimento del tasso di interesse non si riflette immediatamente sull'economia, anche per alcuni problemi di carattere particolare che riguardano le banche e la piccola e media impresa e la possibilità di tradurre le variazioni dei tassi in un rapido beneficio per le piccole e medie imprese. Vi è poi un altro aspetto, l'altra faccia della medaglia cioè che si è verificato anche un rilevante abbassamento degli interessi sui titoli di Stato il quale, se concorre a risanare la finanza pubblica, certamente non riattiva la domanda e quindi costituisce un elemento che va analizzato con riferimento alla specificità del nostro paese.

Nell'elencazione delle modalità attraverso le quali uscire dalla crisi, certamente vi è un dato che non riguarda soltanto l'Italia; su questo concordo. La manovra di svalutazione, in parte subita ed in parte agevolata per rendere più competitiva la nostra industria e quindi dare ossigeno alle esportazioni, se calata in una fase recessiva della domanda mondiale può non dare i risultati sperati. Oggi obiettivamente il problema più grave appare quello della disoccupazione, i cui livelli sono molto elevati. Tuttavia, non è la prima volta che ciò accade perché, nel secondo dopoguerra, il numero dei disoccupati era ancora più alto ma la società italiana garantiva maggiore mobilità e quindi, per chi avesse ingegno e voglia di fare, più speranze. Oggi per i giovani esiste tutta una serie di barriere burocratiche e legali: gli ordini professionali, gli esami che devono essere sostenuti se si vuole fare il commerciante, anche ambulante, anche l'artigiano. Tutti questi impedimenti si sono sedimentati nel tempo per garantire una qualificazione, ma stanno diventando un freno rispetto alla mobilità.

In una situazione di questo genere, non ritiene che occorre liberare il mercato anche sotto questo profilo in maniera da ridare speranza non solo ai giovani in cerca di prima occupazione, ma anche a coloro che escono dal lavoro protetto? Rischiamo diversamente di andare ad un confronto

molto più drammatico rispetto al passato, ad un conflitto sociale molto più rilevante. Si coglie tutto questo purtroppo anche da segnali drammatici: vi è stato qualche suicidio da parte di persone che avevano perso il lavoro. Se uno esce a trentacinque-quaranta anni dal lavoro protetto, come può trovare una nuova occupazione con le regole che ci siamo dati?

Vorrei sintetizzare un'indicazione del dottor Romiti, se l'ho ben compresa: complessivamente si chiede un ammodernamento del sistema, nel senso di recuperare anche all'interno tutti gli sprechi.

Per quanto riguarda le privatizzazioni, il nostro sistema industriale è stato in qualche modo condizionato dai confini nazionali, non si è mai completamente internazionalizzato; può darsi che ora si cominci. Se il dottor Romiti preferisce alle nostre difficoltà interne il « nocciolo duro » di Balladur, può darsi che questo concorra a quell'internazionalizzazione che auspichiamo.

Concluderei con un'ultima domanda. Qualche mese fa è venuto a Roma il professor Galbraith, cui tra l'altro è stato chiesto se fosse più utile in determinati momenti un minimo di inflazione per difendere il lavoro; ha risposto dicendo di preferire un punto di inflazione in più con centomila disoccupati in meno. Vorrei conoscere in proposito il suo giudizio.

DIEGO NOVELLI. Ho ascoltato con grande interesse l'esposizione, i sette punti che sono stati illustrati. Devo dire con altrettanta franchezza che mi sarei aspettato qualcosa in più sull'ultimo aspetto, l'ottavo, quello che il dottor Romiti ha sintetizzato con tre indicazioni: la *Punto*, Melfi e l'aumento del capitale. Mi riferisco al futuro della FIAT.

Non so se lei, dottor Romiti, avverta le stesse analogie, sia pure in un quadro diverso. Un mio vecchio direttore che non aveva molta dimestichezza con il latino diceva « mutatis mutande »; lei non riscontra analogie con la crisi degli anni settanta, con quello che abbiamo vissuto all'epoca e con la necessità allora intuita, indicata dalla FIAT — questo grande

complesso industriale, finanziario ed economico, articolato in tanti settori come lei giustamente ha ricordato — anche e soprattutto di una diversificazione di questo grande complesso? È pensabile che la FIAT (è la fabbrica italiana automobili, quindi non si può chiederle di fare altro e di abbandonare la sua attività principale) veda nel suo futuro ancora per molto tempo solo e soltanto l'automobile? Avete progetti, piani?

Oggi più che mai avverto quest'ipotesi, la necessità a suo tempo evidenziata dalla dissertazione che aveva caratterizzato quella stagione — non ne parlo per *Amarcord*, lei mi conosce e sa che sono molto pragmatico, guardo al futuro, non al passato —, dalla teorizzazione sviluppata all'interno della FIAT, dei suoi massimi vertici (le teste d'uovo, i kennedyani e via discorrendo), che si trovava in sintonia con le richieste del sindacato sulla necessità di una diversificazione.

Vorrei sapere dal dottor Romiti senza svelare segreti — altrimenti il nostro Presidente (quello seduto al secondo piano) ci « bacchetta » avendo dato direttive molto rigorose in tema di audizioni — se nella vostra strategia è presa in considerazione questa esigenza di diversificazione.

Passando alla seconda domanda, a metà degli anni cinquanta, contrariamente a quanto sostiene qualche stolto disinformato in sindrome da autodistruzione di tutto un passato, venne posta proprio a Torino dalle colonne del giornale della FIAT, da uno dei massimi dirigenti, la questione della riduzione dell'orario di lavoro. Se la memoria non mi tradisce fu Frassati a porre la questione sulla prima pagina de *La Stampa*. Ci fu un grande dibattito; non eravamo affatto in un periodo di crisi come — ripeto — qualche « scioccherello » va dicendo, affermando che si pongono questi problemi soltanto in determinati momenti, anzi, eravamo alla vigilia di quello che poi è passato alla storia come il miracolo economico.

Ormai il tema si pone a livello internazionale, da parte non solo dei sindacati

tedeschi ma anche di settori dell'imprenditoria. Condivido quanto lei ha detto, andiamo sempre più verso quelle che lei ha definito le « aziende leggere, smagrite, snelle »; è ovvio, questo fenomeno va di pari passo con i processi di ammodernamento, con l'introduzione delle nuove tecnologie (lei mi insegna che a Mirafiori fino a qualche anno fa duecento operai lavoravano attorno al motore della « Uno », mentre oggi abbiamo circa cento robot e tre operatori che sovrintendono).

Bisogna guardare in faccia la realtà per quello che è, non per quello che vorremmo che fosse; non si può fare una politica giusta in una situazione sbagliata, si parte dalla situazione per cercare di aggiustare la politica, di carattere sia economico sia industriale.

Anche l'imprenditoria italiana deve porsi questo problema. Ho apprezzato — non ho motivo di contenere un giudizio positivo — il fatto che lei abbia posto al centro del suo discorso il problema dell'occupazione; questo è il dramma del nostro paese, è il pericolo ed il rischio del sistema democratico italiano! Se non ci poniamo tale questione, non so dove andremo a finire.

Si pone tutto il problema dell'utilizzo dei cassaintegrati; facciamo attenzione! Non possiamo continuare a tenere centinaia di migliaia di lavoratori senza far niente! Non voglio considerare le conseguenze di carattere psicologico e familiare; ricordo che in quegli anni venne da me una donna e mi disse: « Sindaco, per cortesia, mi tolga dai piedi mio marito! ». Era abituata a vederlo andar via alle sei del mattino e tornare alle quattro del pomeriggio, mentre improvvisamente se lo ritrovava tutto il giorno dentro casa. È una tragedia anche dal punto di vista psicologico. Il mercato del lavoro viene turbato da una serie di mestieri inventati; è lavoro « nero » che quindi sfugge.

Anche da questo punto di vista, che cosa ne pensa la FIAT di un'ipotesi ragionata di riduzione dell'orario di lavoro a trentacinque ore (adesso si parla di sette ore per cinque giorni, non più di sei ore per sei giorni)?

ALFREDO REICHLIN. Per ragioni di brevità tralascio una serie di domande riguardanti la FIAT, anche se l'affermazione del dottor Romiti che più mi ha colpito a questo riguardo è che il punto di equilibrio per l'Azienda è a tale livello della domanda. Poiché è un livello molto inferiore alle capacità, ne deduco che vi preparate a ridurre capacità. Questo è il problema, a parte le chiacchiere sull'occupazione.

La domanda che intendo formulare scaturisce dalla presenza dell'amministratore delegato del maggior gruppo industriale italiano, di un uomo chiave perché è nel crocevia del sistema finanziario del nostro paese. Ho apprezzato il dottor Romiti in quanto si è schierato con chi non vuole irrigidire la manovra di bilancio — del resto conosce i problemi dell'economia reale —: mi pare di aver capito che l'amministratore delegato della FIAT consideri la manovra una condizione necessaria ma non sufficiente (per essere estremamente schematici). Perché ciò? Perché siamo di fronte ad una crisi che non è congiunturale; una crisi che pur dipendendo dalla domanda, non è legata essenzialmente a questa o al sottoconsumo. Ci troviamo dinanzi ad una crisi strutturale che è figlia di un circolo vizioso creatosi in Italia grazie al disastro della finanza pubblica ed ai suoi effetti sull'economia reale e viceversa...

GIOVANNI ZARRO. E la situazione della Francia?

ALFREDO REICHLIN. La situazione francese è molto diversa, perché lì non vige il vincolo di bilancio.

Dalle caratteristiche della crisi italiana discendono alcune conclusioni, a cui ha accennato anche il dottor Romiti. Innanzitutto, non si può pensare a manovre di tipo keynesiano, il che è la prima differenza tra noi e la Francia o se volete con gli Stati Uniti. Clinton può attuare una manovra keynesiana perché può aumentare le tasse, mentre noi non lo possiamo fare, né possiamo fare una manovra di rilancio dell'economia in deficit. Con 2

milioni di miliardi di debito pubblico, aumentare il deficit significherebbe riproporre la situazione dell'anno scorso, con gli effetti che tutti conosciamo. Scusate se sono stato estremamente schematico, ma il dottor Romiti ha perfettamente compreso il mio ragionamento. Credo che apprezzi il lucido ragionamento che la mia parte politica sta svolgendo.

Se però così è, non possiamo arrenderci e aspettare che « addà passà 'a nuttata »! Dobbiamo creare le condizioni per spostare risorse verso gli impieghi produttivi, senza passare dal bilancio pubblico. Ma dove sono le risorse? Le risorse, dottor Romiti, non stanno nelle vostre tasche né in quelle del sistema bancario o di Mediobanca, perché alla crisi della finanza pubblica si aggiunge un indebitamento pauroso del sistema privato, oltre che delle partecipazioni statali, e le sofferenze bancarie a tutti note.

Le risorse stanno nelle tasche degli italiani: alludo al fatto che le famiglie italiane posseggono qualcosa come 700 mila miliardi! La metà del debito pubblico sta in quella enorme massa di risparmi e risorse congelati nel debito pubblico! Allora, perché lei parla di ideologismi? Questo è il nocciolo della discussione. Noi non siamo degli statalisti, ma il paradosso è che stiamo ponendo questo problema. Naturalmente lo spostamento si può effettuare in tanti modi e le operazioni fiscali vanno in questa direzione. Ho apprezzato Abete il quale ha sostenuto che si possono mettere i BOT nel modello 740. Quando però questa stessa cosa la dicevo io l'anno scorso, cascava il mondo! Le privatizzazioni — sono d'accordo con lei — non devono essere un fattore di cassa perché possono essere la grande occasione per spingere il risparmio dagli impieghi produttivi verso impieghi di altra natura.

La FIAT dunque non dovrebbe ostacolare — come invece fa e come ho creduto di intendere dalle sue conclusioni dottor Romiti — il superamento dell'attuale sistema arcaico di finanziamento di un capitalismo senza capitali, attraverso

le manovre di un ristretto gruppo bancario che assicura la proprietà e l'equilibrio strozzando il mercato. Le azioni si contano ma non si pesano!

Dottor Romiti, concludendo le rivolgo la domanda: una forza com'è la nostra, la quale innovando la sua posizione storica voglia spingere l'economia del paese verso la riforma dei mercati, l'ampliamento dei protagonisti e verso forme di democrazia economica — e che pensando a questo immagina un dialogo ed un confronto con le forze produttive — è destinata oppure no a scontrarsi con la FIAT, la quale invece è Mediobanca? Non voglio distruggere Mediobanca, voglio distruggere quel sistema!

MASSIMO SCALIA. Il dottor Romiti ha esposto una relazione che mi permetto di schematizzare in modo estremo. Per quanto riguarda le strategie produttive lo schema è auto più opere pubbliche, il che per me è scoraggiante (*Commenti del dottor Romiti*). Onestamente, se dovessi fare una sintesi giornalistica di quanto ho sentito, scriverei esattamente questo. Se ho capito male, sarò contento di essere smentito.

Dicevo che per me lo schema è scoraggiante: come ambientalista ho qualcosa da dire sulle auto e molto sulle opere pubbliche. Prescinderò però dalle mie predilezioni. Per quanto riguarda il modello economico proposto — che, dal punto di vista economico, più vecchio non potrebbe essere — in Italia si è parlato troppo e in modo fastidioso del nuovo, gettando una luce oscura sulle possibilità di ripresa e sviluppo poste in rilievo nel suo intervento.

Come le altre grandi industrie italiane, la FIAT si è trovata a fruire di una serie di vantaggi, nel senso che, anche se vale sempre il discorso relativo alla competitività con gli altri paesi, nell'ultimo anno e mezzo ha goduto della riduzione del tasso di sconto, della svalutazione e dell'accordo da lei sottolineato dottor Romiti, cioè quello con il governo Amato, addirittura più importante di quello del 23 luglio. In definitiva, il quadro generale

della FIAT è mutato, ma nonostante ciò constatiamo che dopo alcuni non clamorosi successi, tanto che a me sembrano più fallimenti (motore pulito e qualità totale, tanto per ricordare i capitoli), si trova ancora in una situazione di mercato calante.

A questo punto, i due aspetti già sottolineati dai colleghi che mi hanno preceduto credo debbano essere entrambi nella strategia FIAT. Da questo punto di vista, quindi, appare necessaria una diversificazione che punti anche su una qualche innovazione tecnologica: due anni fa, nel corso di una visita della Commissione industria alla FIAT, uno dei massimi dirigenti aprì l'incontro dando non meno di venti minuti al risparmio energetico come centrale nelle strategie FIAT (fece un bel discorso, ma il punto è che si trattava solo di un discorso)...

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Non è informato!

MASSIMO SCALIA. Allora gradirei essere informato.

La mia osservazione, sempre nell'ambito dei limiti posti dall'audizione, è questa: la strategia FIAT dovrebbe, a mio modesto avviso e sulla base delle considerazioni precedenti, puntare simultaneamente sulla diversificazione con l'innovazione tecnologica (mi riferisco alla diversificazione del prodotto e all'innovazione tecnologica su prodotti diversi), e su quello che già veniva indicato come il problema del quadro di comando, che poi sembra essere il più forte impedimento alla realizzazione degli accordi, a proposito dei quali tutti dicono che ove non esistano per un gran gruppo di industriali sarà impossibile, nel duemila, riuscire a restare sul mercato dell'automobile. Quindi, penso che per questi due problemi dovrebbe esservi una strategia onnicomprensiva. Al riguardo gradirei una risposta, nei limiti in cui essa è possibile.

Il problema dell'occupazione, che già è stato sollevato da altri colleghi, vorrei personalizzarlo con una domanda che potrebbe essere questa: quali strategie e

quali capacità è disposta a mettere in campo la FIAT, al di là di un generico appello all'occupazione, in particolare nel settore automobilistico che, come abbiamo visto, soffre invece di dimagrimenti dal punto di vista occupazionale e di un'altra spiacevole caratteristica, cioè quella del *capital-intensive*? Lei ha definito una provocazione, che a me non sembra tale, e credo di non essere il solo a pensarlo, il discorso di spostare il prelievo delle risorse finanziarie dagli oneri fissi, in questo caso il costo del lavoro, a quello che, secondo il nostro punto di vista, dovrebbe essere l'uso e il consumo di risorse naturali, di energie e di materie prime. Nella prospettiva in cui vi fosse un forte alleviamento degli oneri sociali sul costo del lavoro, credo anche che sarebbe possibile lo sgravio di una serie di gabelle che in modo molto improprio gravano sul settore automobilistico (penso ai vari bolli, ai passaggi di proprietà che fanno vivere la classe notarile, allo smaltimento del rottame, che ugualmente costa molti soldi, eccetera).

In un quadro del genere, credo che galbraithianamente si debba accettare l'idea magari di un punto di inflazione in più, anche se ci risulta che all'interno del Governo vi sia un solo ministro disposto a condividere questo punto di vista (rispetto all'inflazione, ormai il Governo mi sembra la *Bundesbank*). Rispetto ad un quadro del genere, quali sono le risposte della FIAT, in termini di strategie, capacità, competenze ed energie, per affrontare, quale maggior gruppo privato italiano, un piano che tenga presente i livelli occupazionali, ormai giunti ad un punto drammatico, come più volte è stato ricordato?

Non ripeto la domanda già posta in modo molto articolato dal collega Reichlin. Qui esiste un problema di accesso al risparmio pubblico, il quale è un po' difficile che passi attraverso il « nocciolo duro » del camerlengo delle grandi famiglie italiane, peraltro poche e neanche particolarmente brillanti.

GIOVANNI ZARRO. Anch'io ho particolarmente apprezzato la franchezza con la quale il dottor Romiti ha voluto marcare la sua esposizione.

In qualche modo, il dottor Romiti ha confortato le linee più generali sulle quali si muovono quest'anno la legge finanziaria e la manovra di bilancio complessiva. Probabilmente, se vi è una qualche distonia essa riguarda gli investimenti, in quanto ai medesimi e alla manovra ad essi relativa il disegno di legge finanziaria di quest'anno, per le questioni a noi tutti ben note, presta poca attenzione.

Tuttavia, prima di passare alle domande, devo dire che qualche elemento di amarezza mi è restato, nel senso che il dottor Romiti mi sembra non abbia insistito molto sull'argomento della internazionalizzazione, cioè su un capitolo che, tutto sommato, ci interessa moltissimo. Ho ben inteso quando lei ha detto che non sono possibili previsioni per lo sviluppo economico o, quanto meno, che è difficile farne, anche perché la realtà potrebbe replicare in maniera negativa alle previsioni stesse (peraltro, ciò è già avvenuto negli ultimi tre anni). Conseguentemente, mi sembra che il dottor Romiti abbia proseguito dicendo: « Per quanto ci riguarda, noi consideriamo questa domanda elemento di equilibrio ». Allora mi chiedo, per quanto afferisce al discorso della crescita e dello sviluppo, cioè agli elementi che particolarmente ci tormentano, se in una condizione di mercato unico, o quasi di mercato unico, qual è quella dei 12 paesi europei, in Italia si ritenga che per risolvere il problema basti attivare una politica di sviluppo, cioè basti attivare le tre molle del medesimo (consumo, investimenti, esportazioni). Oppure è necessario, spremersi le meningi perché questi ragionamenti si facciano in testa ai dodici paesi europei, convenendo sul fatto che le cosiddette politiche di aggiustamento sono del tutto insufficienti? Voglio dire che in questa condizione l'Europa sarà sempre un vagone, mai una motrice dello sviluppo dell'economia mondiale. Sarà così se le strutture politiche non cresce-

ranno. Probabilmente, la chiave di volta di questo argomento non è nelle chiacchiere che abbiamo fatto stamattina ma in quelle politiche che, una volta per tutte, sarà necessario fare in sede europea.

Leggendo i giornali avvertiamo che il PIL cresce negativamente anche in Italia. Per la verità, qualche mese fa il Governatore della Banca d'Italia ci aveva illuso parlando di una crescita dello 0,8. Aggiungo che anche il ministro del tesoro ci aveva detto una cosa del genere. A me sembra, però, che questi dati non siano congruenti, almeno stando a quanto anche questa mattina ho letto sulla stampa. Quindi, è evidente, spostando il discorso sull'occupazione, che quest'ultima decresce quando il PIL non aumenta. È anche del tutto chiaro che la caduta dell'occupazione si verifica maggiormente quando si fanno investimenti di *capital-intensive*, come ha ricordato prima il collega Scalia. Mi chiedo, e chiedo al dottor Romiti: quale percentuale di PIL il processo e la crescita economica debbono determinare perché si abbia un'inversione di tendenza dalla disoccupazione all'occupazione? Una volta si sosteneva che per ogni tre punti di crescita del PIL vi fosse un punto di aumento dell'occupazione. Credo che questa regola sia del tutto saltata. Chiedo allora se sia possibile, ed in quale misura, valutare questo parametro.

Vorrei ora affrontare il problema delle internazionalizzazioni. Devo dire, molto sinceramente, che quando gli italiani si recano all'estero - accade anche a me - c'è sempre una curiosità ad individuare cose prodotte nel nostro paese. All'estero noi non vediamo mai automobili FIAT o, almeno, ne vediamo pochine...

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. In quali paesi va lei?

GIOVANNI ZARRO. Ripeto: nei paesi europei le macchine FIAT sono pochine. In ogni caso, non vi sono tante FIAT quante sono le macchine prodotte da case estere che circolano in Italia. In questo settore si riscontra una sproporzione del

tutto evidente. Allora, chiedo: la FIAT, nell'attuale fase, ritiene di aver fatto un buon affare avendo comprato l'Alfa Romeo, così eliminando la concorrenza in casa? O forse sarebbe stato preferibile, per il consumo e per il mercato, cedere l'Alfa Romeo alla FORD, come sostiene Abete?

Vorrei infine sapere quali siano le difficoltà che la FIAT incontra in termini di politiche di alleanze. Ogni tanto si sente che la FIAT starebbe per allearsi con la FORD o con la VOLVO, salvo poi a constatare l'infondatezza della notizia in seguito alle secche smentite di questo o di quell'altro. Ci sono tanti giovanotti che la FIAT potrebbe sposare, ma in realtà non sposa nessuno...!

LUIGI CASTAGNOLA. Il problema è rappresentato dal quadro di comando!

GIOVANNI ZARRO. Qual è allora la difficoltà che incontra la FIAT per costituire un quadro di comando?

MARIO LETTIERI. Ringrazio il dottor Romiti per averci offerto un'occasione di confronto e di approfondimento di importanti tematiche. Condivido la preoccupazione da lui espressa - che, tra l'altro, coincide con la nostra - in merito alla disoccupazione. A tale proposito, vorrei sapere se gli investimenti FIAT a Melfi, che indubbiamente rappresentano un dato molto positivo, facciano registrare - come pare - una riduzione occupazionale al nord. Non vorrei che quel dimagrimento di cui ella ha parlato si riducesse nel nostro paese ad aumentare un minimo di occupazione al sud e a determinare una riduzione al nord (lo dico io, che sono meridionale, lucano).

Sempre a proposito dello stabilimento di Melfi, penso che la decisione della FIAT di insediarsi in quella zona sia collegata ad una strategia aziendale più che ad una semplice considerazione del sostegno statale, che tra l'altro credo non vi sia stato fino ad oggi. Come parlamentare, conosco questa situazione ed ho presentato una specifica interpellanza che

è stata discussa in Assemblea, nella quale ho sostenuto le legittime ragioni della FIAT. Vorrei tuttavia chiedere se, per quanto riguarda Melfi, saranno rispettati i tempi e i livelli occupazionali.

Quando si parla di fatti economici idonei a favorire la rinascita del nostro paese, si auspica anche un nuovo modello di sviluppo economico, considerato che il vecchio modello, spesso trainato dalla FIAT, ha determinato anche molti guasti sul terreno ambientale e su quello complessivo dell'assetto sociale. Accanto allo stabilimento di Melfi, la FIAT ha previsto la realizzazione di un termodistruttore, nell'ambito del progetto « Fenice ». Dall'esame di tale progetto si evince come l'impianto sia sovradimensionato, tanto che si prevede la lavorazione di rifiuti, anche tossici e nocivi, provenienti da altre regioni. Non le sembra che in una regione nella quale vi è indubbiamente un'esigenza di appagare la fame di occupazione e l'esigenza di sviluppo, vi sia anche la necessità di mantenere fermo un livello accettabile della vivibilità ambientale ?

Lei ha sostenuto — a mio avviso, giustamente — che in materia di privatizzazioni sono emerse eccessive dispute ideologiche. Se si tratta, come a mio avviso dovrebbe essere, di canalizzare il risparmio verso gli impieghi produttivi in Italia, mi provoca qualche dubbio la sua affermazione in base alla quale il gruppo FIAT non sarebbe interessato alle privatizzazioni in Italia ma concorrerebbe al processo di privatizzazione in Francia. Si tratta di un'affermazione che mi sconcerta.

RAFFAELE VALENSISE. Non abuserò della cortese attenzione del dottor Romiti e dei nostri interlocutori. Nell'esposizione orale ho colto un'espressione critica, in parte anche autocritica, a proposito dello sviluppo negli anni scorsi. Il dottor Romiti ha parlato dei grandi lavori pubblici, partendo dal dramma di Crotone, ed ha dichiarato che in questo settore è mancata una programmazione. Si tratta di una constatazione sacrosanta. In tale con-

testo va affrontato il discorso dell'automobile nel Mezzogiorno.

L'automobile è un prodotto maturo, nel senso che noi constatiamo le vendite che avvengono nel settore e le difficoltà che lo caratterizzano. Ci chiediamo: può il Mezzogiorno, attraverso l'automobile, crescere ma anche svilupparsi ? Questo è un problema che noi ci poniamo, pur prendendo atto di quello che la FIAT ha fatto e ha in mente di fare a Melfi o in Sicilia (in quest'ultimo caso, in termini di ridimensionamento). La maturità del prodotto ha comportato una sorta di impedimento — che non posso credere sia volontario ma che comunque è un elemento oggettivo — rappresentato dal fatto che nel Mezzogiorno il settore dell'automobile non è stato seguito dall'indotto ad esso collegato, che rappresenta la via e la forza che accompagnano la crescita e la fanno trasformare in sviluppo. Se è vera — come è vera — la diagnosi che individua una mancata programmazione nella cosiddetta crescita nel Mezzogiorno, è altrettanto vero che i casi come quello di Crotone sono legati a vicende che denotano una mancata trasformazione dei prodotti e dei processi. Quando l'Enichem giunse a Crotone, trovò una chimica vecchia di sessant'anni (soprattutto la chimica applicata al settore agricolo); eppure, non ha pensato di rinnovare i prodotti e i processi. Queste situazioni sono soprattutto figlie di quella mancata programmazione che ella, dottor Romiti, ha oggi constatato.

Lei ha criticato — dal nostro punto di vista, giustamente — il prelievo forzoso operato rispetto ai fondi pensione ed ha sostenuto che è realmente in controtendenza un prelievo sulle risorse dei fondi pensione di taluni istituti previdenziali. Ella si è però limitata ad un apprezzamento negativo di questa manovra del Governo in relazione a quanto dovrà accadere nel campo della previdenza. Noi abbiamo contrastato duramente questo prelievo, ma lo abbiamo fatto per ragioni che vanno al di là del settore della previdenza. Noi ritenevamo e riteniamo che le forme di evoluzione dei sistemi

capitalistici debbano avere come protagonisti anche coloro i quali risparmiano per la loro vecchiaia. Alludo ai fondi pensione che in altri paesi del mondo prestano denari allo Stato a condizioni convenienti per gli associati.

Dottor Romiti, lei ha dato una valutazione negativa, che noi condividiamo, del provvedimento del Governo contro l'economia reale, uno dei tanti provvedimenti di questo tipo che un Governo di tecnici (lo dico tra virgolette) va prendendo da alcuni mesi a questa parte, forse spinto dalla congiuntura e da necessità urgenti. Tale sua valutazione negativa dell'espropriazione, sia pure temporanea, di una quota rilevante dei fondi pensione però mi sembra in contrasto con la sua preoccupazione a proposito dell'uso dello strumento dell'azionariato diffuso in materia di privatizzazioni. Ferme restando le necessità di *leadership*, di controllo e di guida, l'azionariato diffuso può essere il primo punto di affluenza di un risparmio polarizzato dalla rendita del debito pubblico. L'ipotesi del « nocciolo duro » è molto più semplice perché esso può esercitare una certa influenza con manovre di vertice ma quando deve reperire le risorse le difficoltà sono enormi, mentre i costi sarebbero più ragionevoli in un mercato libero. È proprio qui che io vedo la contraddizione.

ENRICO MODIGLIANI. Vorrei puntualizzare il fatto che gran parte delle domande si sono focalizzate su un argomento dal quale la FIAT dichiara di voler essere estranea, cioè le privatizzazioni in Italia. Ciò non diminuisce l'importanza di conoscere l'opinione del maggior gruppo industriale italiano non soltanto per il suo peso nel sistema economico industriale, ma anche per il ruolo importante che svolge nell'ambito della Confindustria determinandone in qualche modo la politica.

Concordo sulla necessità di un approccio pragmatico al discorso delle privatizzazioni spogliandosi degli approcci ideologici preordinati, anche se, evidentemente, quando si tratta di mettere mano

ai primi esempi di privatizzazione, il desiderio di evitare un'operazione di mero trasformismo lasciando le cose come stanno e vestendo i panni della *public company*, non è questo il risultato che si deve cercare di ottenere.

Mi domando quale sarebbe l'opinione della FIAT se il cosiddetto « nocciolo duro » fosse attribuito esclusivamente ad investitori istituzionali effettivamente potenti e purtroppo in numero esiguo nel nostro paese. Visto che concordo sull'approccio in base al quale privatizzare serve non a far soldi ma a destatalizzare l'impresa oggi governata dalla mano pubblica, il primo obiettivo da raggiungere non potrebbe essere quello di affidare l'impresa a privati i quali possano garantire una gestione economica e redditizia? In tal caso si potrebbe avanzare anche l'ipotesi di stabilire « noccioli duri » un po' più piccoli e un po' meno importanti e meno istituzionali, lasciando ancora la proprietà della maggioranza delle azioni in mano allo Stato, purché ci sia un sindacato di controllo e di voto che lasci la responsabilità della gestione al *partner* privato con la possibilità nel corso di un numero limitato di anni di stabilire inizialmente la valorizzazione delle azioni non acquistate in prima battuta e quindi l'allargamento della parte privata. Ciò consentirebbe di anticipare gli effetti della privatizzazione prima ancora di stabilire quale sia la proprietà giuridicamente considerata.

Per quanto riguarda il fatto che la FIAT si astiene dal partecipare al processo di privatizzazione in Italia, mentre in alcuni casi vi partecipa all'estero, si tratta di qualcosa di positivo perché crea quel tipo di circolarità nel campo degli investimenti capace di difenderci da forme di internazionalizzazione perversa delle privatizzazioni italiane. Penso a forme di colonizzazione da parte di aziende che possono acquistare poli più o meno strategici al solo scopo di alleggerire la competitività internazionale. In tale ottica è interessante conoscere gli eventuali programmi della FIAT in questo

senso anche nell'ambito di un processo di internazionalizzazione.

L'ultima domanda riguarda l'atteggiamento del gruppo FIAT nei confronti della piccola e media industria sia per quella indipendente nel sistema industriale italiano sia soprattutto quella che può partecipare al sistema dell'indotto. La FIAT non ritiene che sia giunto il momento di dare in questo paese una maggiore rappresentatività al sistema della piccola e media industria che, pur costituendo l'80 per cento della struttura industriale italiana, fino ad oggi non ha avuto voce in capitolo nelle decisioni di politica industriale?

MAURIZIO GASPARRI. Il mio sarà un intervento molto breve perché il dottor Romiti è stato molto cortese e disponibile, a differenza del professor Prodi che ha tempo per presentare libri e per andare in bicicletta sull'Appennino ma che non ha evidentemente tempo per il Parlamento verso il quale dovrebbe essere maggiormente rispettoso il presidente di una *holding* ancora controllata dal tesoro! (*Commenti del deputato Rojch*).

Recentemente il presidente della Confindustria Abete ha posto il problema sulle strategie dell'«azienda paese», sul fatto cioè che l'Italia deve darsi una strategia complessiva. Questo, che è un tema generale, si intreccia con quello delle privatizzazioni. La FIAT può essere più o meno interessata a quelle che si fanno in Italia ma è certamente interessata ad una politica globale che deve vedere sinergie tra politica, impresa privata e impresa pubblica anche perché la forza e la credibilità del sistema produttivo di un'«azienda paese» diventa un fattore strategico per penetrare nei mercati esteri. Certe sortite italiane all'estero sono certamente finite male anche per una cattiva immagine complessiva dell'«azienda paese» (ovviamente ha avuto il suo peso anche la politica).

Vorrei conoscere le valutazioni della FIAT al riguardo poiché all'estero, pur nel rispetto delle regole di mercato, in determinati momenti le economie nazionali si

sono non dico «chiuse a riccio» ma hanno certamente creato grossi ostacoli. Basti pensare al caso Pirelli-Continental dove tutti, dalle *house bank* all'intero apparato produttivo e finanziario, hanno sbarrato la strada ad una presenza italiana. Pensate al caso clamoroso di De Benedetti in Belgio dove perfino la monarchia è scesa in campo, oltre tutti gli apparati economici e politici!

In Italia, dove si attraversa una fase diversa di rifondazione complessiva del sistema politico ed economico, come viene valutato dalla FIAT il problema di una strategia globale? Lei, dottor Romiti, nella sua relazione parla della mancanza di una strategia sulle infrastrutture; a me sembra che prima di tutto manchi una strategia globale anche sulla specializzazione di alcuni settori. Mi collego quindi alle osservazioni del collega Valensise secondo il quale l'automobile per il sud forse è un prodotto maturo. Su quali settori l'Italia può e deve specializzarsi per avere una sua strategia che consenta una proficua collaborazione tra i vari settori e per avere una politica di privatizzazione e di uso migliore delle risorse? Credo che sia un fatto che interessa perché condiziona nel complesso tutte le realtà produttive e quindi anche una grande azienda come la FIAT che di questa strategia e di un'immagine più solida della nostra nazione ha bisogno per potersi affacciare con forza e credibilità sui mercati esteri, dove altre aziende credo abbiano pagato anche la mancanza di questo tipo di sfondo.

PRESIDENTE. Chiedo scusa ai colleghi se utilizzerò ancora pochi secondi per una ragione che risulterà evidente. Mi sembra che si sia insistito in particolare sull'argomento delle privatizzazioni. Che la FIAT sia coinvolta direttamente o no, resta il fatto che la modernizzazione complessiva del paese e dell'apparato industriale è comunque un obiettivo non estraneo agli interessi e alla strategia del gruppo.

LUIGI CASTAGNOLA. Se Comit diventa di Mediobanca, non si può dire che

la FIAT sia estranea. A suo tempo avete persino sostenuto di non avere il controllo del *Corriere della sera*!

PRESIDENTE. Tutti hanno convenuto sul fatto che la strategia della proprietà diffusa e dell'azionariato diffuso non può essere una religione, tuttavia nelle grandi aziende oggi gestrici di servizi, la questione sembra più appropriata di quanto possa esserlo altrove. Naturalmente, affinché si possa privatizzare in tale campo, occorre fornire all'azionista futuro delle regole di questo esercizio in regime di monopolio e di attività di servizi. Nella relazione scritta del dottor Romiti c'è un passo in cui si espone un'opinione favorevole all'opportunità che presto si arrivi alla creazione di *authority* in grado di regolare tipo di questione. Sono relatore per i progetti di legge — che stiamo esaminando e, spero, rapidamente portando a termine — relativo alla costituzione di queste agenzie e autorità nel campo della regolazione dei processi innovativi e di privatizzazione. Poiché questa parte è stata omessa nell'illustrazione fatta dal dottor Romiti, mi chiedo se vi sia qualche titubanza o reticenza.

ANGELINO ROJCH. Ho sentito parlare del professor Prodi. Vorrei sapere dal presidente se il professore — che è sembrato sia andato a fare *footing* e abbia snobbato la Commissione — abbia comunicato oggi che non sarebbe venuto o se lo si sapeva dai giorni passati.

PRESIDENTE. Non credo di essere andato al di là di un comportamento rigorosamente corretto: ho detto che, per molti giorni, abbiamo cercato di concordare la data per svolgere l'audizione secondo le disponibilità del professor Prodi e ci siamo riusciti prevedendo l'audizione per la giornata odierna. Ieri è pervenuta una comunicazione di indisponibilità per impegni irrevocabili. Naturalmente non erano mancati, nei giorni in cui discutevamo la possibilità di individuare una data, anche impressioni di indisponibilità. Questo per onestà dovuta

rispetto al modo in cui abbiamo cercato di gestire la questione.

ANGELINO ROJCH. La ringrazio, signor presidente.

MAURIZIO GASPARRI. Questo è molto grave.

ANGELO TIRABOSCHI, *Presidente della V Commissione*. Prodi non è all'ordine del giorno per adesso.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Nell'accingermi a rispondere alle tante domande che mi sono state rivolte, vorrei iniziare con quella ultima del presidente. Nello scorrere gli appunti ho tralasciato il tema indicato dal presidente per non eccedere nell'esposizione, lasciando comunque la relazione scritta. Non vi è altra ragione.

Invece di rispondere singolarmente alle varie domande, vorrei cercare di raggrupparle in capitoli; se vi sono poi chiarimenti particolari, interverranno il dottor Annibaldi o il dottor Bodo.

Desidero premettere una constatazione che può anche essere banale: se piove e si esce senza ombrello non si può pensare di non bagnarsi. Dico questo per esporvi il mio pensiero sullo stato dell'evoluzione dell'industria, non solo nel nostro paese ma anche nel mondo occidentale, e sulle dispute che si sono verificate recentemente (dove va il capitalismo, come si trasforma). Credo che siamo di fronte ad un momento di rivoluzione nel modo di intendere la forma del capitalismo.

Nel mese di settembre ho partecipato ad un dibattito (lo faccio raramente) con il professor Dahrendorf il quale sosteneva che il capitalismo va modificandosi profondamente e vedeva ciò nel fatto che oggi il capitalismo è teso soprattutto, se non esclusivamente, alla riduzione dei costi di produzione. Da questo derivava l'argomento sul quale voleva soffermarsi (la riduzione dei costi di produzione non può che espellere addetti al lavoro) per poi passare al problema — che giustamente

mente lo preoccupava — della disoccupazione nei paesi industrializzati e nel mondo.

Io ho detto al professor Dahrendorf che non ero d'accordo con lui perché, da quando è nato, il capitalismo vuol dire mercato e concorrenza; ciò significa riduzione del costo: se ho di fronte, in un mercato libero, un concorrente, devo cercare di produrre a costi inferiori rispetto ai suoi per prendere più quote di mercato e vincere la battaglia. Non è un fatto nuovo, ma ci sono fatti nuovi oggi nel modo di vivere delle imprese. Gli uomini della mia generazione erano abituati a pensare che la riduzione del costo fosse possibile e che non vi fosse un punto di arrivo, cioè che per produrre una penna dovevo ridurre i costi e potevo sempre cercare di ridurli ulteriormente. In altre parole la riduzione dei costi — come dicono i matematici — può tendere allo zero. Pensavamo che vi fossero difficoltà ma questo concetto lo avevamo sempre presente. Ritenevamo poi che vi fossero prodotti di un certo tipo e prodotti di qualità; per le persone della mia generazione il prodotto di qualità si abbinava a quello costoso: vi era un prodotto normale e uno di qualità che doveva costare di più.

Oggi la situazione è profondamente cambiata; io e la mia azienda abbiamo avuto difficoltà a ragionare in termini diversi: la qualità non ha un tetto. Non è vero che posso produrre la penna raggiungendo uno standard di qualità elevato oltre il quale non posso andare: così come il costo in basso non ha un limite inferiore, la qualità in alto non ha un limite; c'è sempre la possibilità di fare meglio. Questo è un concetto difficile da concepire, perché eravamo abituati a pensare che si potesse produrre ad uno standard di qualità oltre il quale non fosse possibile andare.

Quando ero giovane praticavo atletica leggera ed in particolare — ahimè senza grandi risultati — salto in alto. A quel tempo il primato mondiale era appena di due metri e un centimetro e quando un atleta riusciva a saltare due metri e due

centimetri, sui giornali sportivi e non si leggeva che era avvenuto un fatto incredibile e cioè che l'uomo, con le sue sole forze e senza attrezzi, era riuscito addirittura a superare di un centimetro quello che si riteneva fosse un limite invalicabile. Poi, di sei mesi in sei mesi, di anno in anno, c'era l'atleta che raggiungeva i 2 metri e 2 centimetri e poi 2 metri e 3; da allora ad oggi i 2 metri e 1 centimetro sono diventati oltre 2 metri e 45 centimetri. Ed ogni volta i giornali sportivi scrivono che si è arrivati al limite oltre il quale non è possibile andare, perché il corpo umano non ha la possibilità di superarlo. Credo che invece continueremo a vedere risultati sempre migliori.

Ecco, la qualità sta esattamente in questi termini. Ma si è aggiunto un altro concetto: non è vero che la qualità costa di più; anzi fare qualità è il modo per ridurre i costi. Questa per noi era una rivoluzione, una rivoluzione del pensiero, nella quale non riuscivamo ad entrare e che non riuscivamo a capire, ma che abbiamo dovuto riconoscere essere vera.

L'onorevole Scalia ha detto che l'obiettivo della qualità totale (a parte quello dell'ecologizzazione) è stato un nostro fallimento. Posso dirle onorevole Scalia che lei non è informato e che mi piacerebbe che lei lo fosse di più. Questo è diventato lo slogan dell'azienda. Il problema di ridurre i costi, di aumentare la qualità, di usare la qualità come strumento per ridurre i costi è un fatto che ci ha portato a ragionare in termini completamente diversi.

Crediamo di essere molto avanti su questa strada, ma tutte le aziende stanno mano a mano arrivando ad essa. È questa la rivoluzione del capitalismo: una rivoluzione che ci pone di fronte a problemi completamente nuovi, per i quali, a parità di produzione, se una fabbrica produce mille penne al giorno, deve farlo assicurando una qualità sempre crescente ed a costi che, per effetto della qualità, sono sempre calanti, e deve riuscire a farlo con un numero di addetti — qui arriviamo al punto — molto inferiore a quello che eravamo abituati a concepire.

Questa è una realtà, come dicevo prima. Quando piove, piove, non c'è niente da fare. Qualunque prodotto l'industria faccia nel mondo occidentale, a parità di produzione, riduce i suoi addetti ed aumenta la qualità, riducendo attraverso quest'ultima i costi. Questa è una realtà: può piacerci o non piacerci. Come consumatori non può che piacerci, perché l'aumento della qualità comporta evidentemente un miglioramento della qualità della vita.

Provate a domandare ai vostri figli (se avete figli giovani) se andrebbero a comprarsi un paio di jeans qualunque o quel paio di jeans, che nella loro testa è risultato essere di qualità superiore. Oggi non è vero, com'era un tempo, che la qualità è riservata ad una stretta fascia di consumatori; oggi la vogliono tutti, la vogliamo tutti e rappresenta un aumento della qualità della vita, ma la vogliamo comprare a costi sempre inferiori.

Le persone non più giovanissime che siedono intorno a questo tavolo ricordano che in Italia erano stati creati i grandi magazzini a basso costo, dove la gente andava a comprare per ottenere un prodotto non di qualità spendendo di meno. Tutto questo oggi è inconcepibile.

Se questa è la situazione, ed io vi dico che questa è la situazione, dobbiamo prenderne atto e regolarci di conseguenza. Non possiamo dire che mentre il mondo va per questa strada noi ci estraniamo e non riduciamo i costi. A parità di capacità produttiva, le aziende, qualunque sia il loro prodotto (aggiungerei anche qualunque servizio assicurino, ma voglio limitarmi alle aziende manifatturiere), stanno riducendo e ridurranno ancora i loro addetti al lavoro, perseguendo migliore qualità e riduzione dei costi.

Tutto questo porta al fatto che la famosa questione del *capital intensive* nelle aziende è diventata anch'essa di portata molto più limitata. L'automobile non è il prodotto a maggior *capital intensive*, collocandosi da questo punto di vista a livello intermedio, ma qualunque

tipo di produzione per ottenere questi risultati ha bisogno di maggiore investimento di capitali.

Questa realtà comporta come conseguenza quei gravi problemi di disoccupazione che quel giorno Dharendorf giustamente citava (egli, come credo tutti riconosciate, è uomo molto intelligente e preparato e spaziava, con riferimento al problema, dalla situazione delle aree industrializzate a quella delle aree meno industrializzate). Il ragionamento che voglio fare è incentrato però sul fatto che siamo di fronte anche ad una rivoluzione del capitalismo visto in questo senso. E questo ci porta a delle conseguenze.

Per quanto riguarda il bilancio dello Stato e la manovra economica, sicuramente mi sono espresso male, perché qualcuno ha obiettato che io avrei dato in merito il voto di sei meno meno. Ebbene, occorre considerare il fatto che questo Governo o qualunque altro si trovi ad impostare la politica di bilancio sta di fronte a situazioni pregresse. A nulla vale piangerci l'un l'altro sulla spalla: le situazioni pregresse non possiamo cambiarle, perché sono quelle che sono: altissimo indebitamento, conseguente deficit di bilancio, mancanza di infrastrutture; il tutto calato in un momento difficile dell'economia mondiale (non soltanto europea ed italiana). Bisogna muoversi nelle condizioni esistenti.

C'è una profonda differenza, onorevole Rojch, tra l'Italia e la Francia (qualcuno l'ha rilevato), perché essa dispone di un bilancio dello Stato — mi auguro, nel suo interesse, che riesca a conservare tale situazione — che gli permette delle politiche di bilancio. Ma qui un Governo di tecnici, di sinistra, di destra, di centro, qualunque Governo vogliate, deve tener conto di queste situazioni. Non può muoversi, perché o fa crescere l'inflazione o fa diminuire l'occupazione. Non ha oggi a disposizione manovre di tipo keynesiano al fine di utilizzare la spesa pubblica per cercare di aumentare l'occupazione. Il Governo ha cercato di fare il massimo possibile.

Se manovre di bilancio, data la rigidità dello stesso, non sono possibili — non ho quindi voluto dare alcun voto e tra l'altro non ho il diritto di farlo — comprendo la situazione del Governo. Ho perciò cercato di ipotizzare cosa si potrebbe fare in un momento di particolare rigidità del bilancio statale. Ho citato le ipotesi della riduzione del tasso di interesse e dell'elasticità del lavoro. Pregherò poi il dottor Annibaldi di intervenire in ordine al problema della riduzione dell'orario di lavoro, che io concepisco sotto il profilo della elasticità (lavoro *part-time*, lavoro interinale), perché, se oggi le aziende dovessero far lavorare di meno a parità di salario, aggraverebbero ancor di più i loro problemi di bilancio e quindi quello dell'occupazione.

Ho citato anche l'aspetto degli oneri sociali. Ed è certo che mi sono espresso in merito in termini provocatori: mi rendo conto del fatto che l'operaio o l'impiegato non possono mettersi a pagarli direttamente (quanti saranno, Annibaldi, gli istituti cui vanno pagati gli oneri sociali?), ma ho voluto sostenere l'esigenza di una pressione da parte di coloro che sopportano questi oneri nei confronti di istituzioni che, secondo me, sono ancora ben lungi dall'ottenere efficienza ed economicità dei loro servizi.

Tra tali questioni, non ultima, ma tra le prime, figura quella delle privatizzazioni, che non solo non costano allo Stato, ma che, per quanto riusciranno ad introitare per la vendita delle azioni sul mercato, possono contribuire a ridurre degli oneri. Ho detto però che l'incasso di queste somme, seppure importante, non è l'obiettivo principale.

Vorrei ora parlare del problema dell'industrializzazione estera che nella lettera di convocazione era indicato come uno dei punti da trattare. Su di esso forse non mi sono molto soffermato nella mia introduzione.

La nostra è un'azienda in cui un terzo del personale occupato lavora all'estero ed oltre il 30 per cento delle produzioni è fatta all'estero, dove abbiamo ottenuto risultati innegabilmente molto buoni. Ri-

cordo, per esempio, che abbiamo acquistato dalla Ford le attività relative ai trattori e alle macchine agricole e siamo oggi il gruppo più importante nel mondo, con attività nell'America del nord, nell'America del sud, in Europa e in Asia.

Abbiamo inoltre una fabbrica in Germania, acquistata a suo tempo, che produce camion (la *Magirus*), un'altra in Spagna (la *Pegaso*), oltre ad una fabbrica di camion acquistata in Francia (la *Unic*) ed una in Inghilterra, che abbiamo rilevato dalla Ford. Si tratta di fatti che spesso vengono dimenticati.

Nell'ambito del settore dell'automobile, abbiamo attività produttive, oltre che in Italia, in Polonia, in Brasile e in Turchia. La nostra quindi (anche se lo diciamo poco) è un'azienda molto differenziata, con produzioni anche all'estero, che tende inoltre a conquistare quote di mercato nel mondo e cerca, in tutti le sue produzioni, di poter andare avanti.

Qualcuno poco fa ha affermato che quando va all'estero vede poche macchine FIAT. Anch'io soffro di ciò, nel senso che mi piacerebbe vederne molte di più; nello scorso mese di agosto, recandomi in Israele, mi sono reso conto, camminando per le strade di Gerusalemme o di Tel Aviv, che si vedono più autovetture FIAT rispetto a qualche anno fa, e mi compiaccevo di ciò con i miei collaboratori.

Naturalmente, ciascuno, in ogni paese, tende a difendere le proprie quote di mercato, ma voglio ricordarvi che il gruppo FIAT, anche nel 1992 (anno considerato già abbastanza di crisi), ha contribuito alla bilancia commerciale italiana con un *surplus* di oltre 8 mila miliardi. Infatti, le esportazioni dall'Italia rapportate alle importazioni del gruppo FIAT hanno fatto registrare un saldo attivo di 8 mila miliardi, che si aggiunge a quelli degli anni precedenti, quando abbiamo raggiunto cifre anche superiori e sempre comunque molto consistenti.

Per noi, quindi, l'industrializzazione è un modo di essere: il gruppo FIAT è così differenziato che non potrebbe vivere se non vi fosse questo tipo di industrializzazione.

Il problema riguarda piuttosto le piccole e medie imprese italiane, le quali sono bravissime, in certi settori, ad esportare i loro prodotti ed incontrano molte difficoltà quando devono acquisire le aziende. Sono stati citati casi famosi, per l'eco che hanno avuto sulla stampa, come quello del gruppo De Benedetti in Belgio, dove la *Société générale de Belgique* rappresentava qualcosa di molto importante, per cui tutto l'*establishment* si è raggruppato per cercare di impedirne l'acquisizione, che in effetti è stata impedita. Ma il caso più clamoroso è stato, in un certo senso, quello della Continental in Germania: infatti, mentre la *Société générale de Belgique* è un'entità enorme in Belgio, la Continental in Germania è un'entità molto piccola; tuttavia, anche in questo caso l'*establishment* si è scatenato ed ha impedito alla Pirelli di acquisire la Continental. Ricordo, tra l'altro, di aver detto ai miei amici della Pirelli che, tutto sommato, probabilmente è stata per loro una fortuna non acquisire quella società; comunque, a parte questo tipo di valutazione, ha prevalso una sorta di conservatorismo: in Germania, se l'*establishment* (uso questo termine in senso generico, ricomprendendovi quindi forze politiche, economiche e bancarie) vuole impedire un'acquisizione riesce ad impedirlo. Tutto ciò è ben lungi da quello che noi pensavamo o pensiamo ancora essere uno degli obiettivi del mercato comune e dell'Europa unita. È necessario allora che il Governo compia i suoi sforzi.

In un certo senso, successi maggiori vengono conseguiti da aziende piccolissime: abbiamo degli esempi (purtroppo però sono solo esempi) di aziende piccole che hanno avuto la capacità di acquistare e di installarsi all'estero. Manca tuttavia una politica in questo campo.

Quanto alle privatizzazioni, non ho capito bene se quello rivoltomi da una parte era un invito oppure una critica, ma ho detto che la FIAT non parteciperà alle operazioni di privatizzazione perché siamo troppo sotto tiro per il fatto che, essendo la nostra un'azienda grandissima in Italia, non vogliamo essere accusati di

voler accrescere la nostra dimensione rispetto agli altri. Anche se immagino che una parte (mi rivolgo in particolare alla mia sinistra) non ci crederà, siamo ben lungi dall'auspicare la scomparsa in Italia dei grandi gruppi (mi riferisco al gruppo Montedison-Ferruzzi e ad altri che invece di accrescere la loro dimensione sono calati): se invece di essere soli vi fossero cinque, sei, sette o dieci aziende delle nostre dimensioni o anche più grandi, vivremmo molto meglio.

Forse voi che sedete dalla parte sinistra non credete a questa mia affermazione, ma vi dico che abbiamo la sicurezza che in questa ipotesi vivremmo meglio.

Tuttavia, che cosa si fa in questo paese per fare in modo che il piccolo diventi medio e il medio grande? Non stiamo facendo nulla, e non potete imputare ai grandi gruppi, a me e ai miei collaboratori che siamo qui di fronte a voi, di fare qualcosa per evitare questo. Occorre allora muoversi in tale direzione.

ALFREDO REICHLIN. Ma al sistema bancario sì!

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Onorevole Reichlin, ho apprezzato tutto il suo intervento ad eccezione delle conclusioni. Tuttavia, per quanto riguarda l'analisi da lei svolta, non saprei dire le stesse cose altrettanto bene di come le ha dette lei, e quindi concordo.

Dicevo che non intendiamo partecipare al processo di privatizzazione perché se ci avviciniamo a qualunque « pezzo » delle aziende pubbliche che oggi possono essere privatizzate, nel nostro paese si scatena la *bagarre*. Non voglio comunque tenervi in sospeso e vi dico che parteciperemo alla privatizzazione della seconda azienda (nell'ambito del ciclo di quelle che stanno privatizzando), che è la *Rhone Poulenc*, partecipando al « nucleo duro », perché tale azienda ha concluso accordi con noi, in particolare con la SNIA Viscosa, per quanto riguarda attività da esercitare in Italia. Tra l'altro, grazie a

questo accordo abbiamo creato nuove attività a Pisticci, la cui situazione si presentava morta, ed oggi partecipiamo, anche se non in grande misura, al « nucleo duro » della *Rhone Poulenc*. Non vi è quindi nulla di nascosto e tutto fa parte di questo scambio di cui ho parlato.

Riteniamo in tal modo di aver contribuito al benessere del nostro paese, di aver partecipato ad un'operazione di internazionalizzazione ed infine (lasciatemelo dire per ultimo, ma forse andrebbe detto per primo) di aver fatto i nostri interessi, visto che ognuno di noi deve cercare di massimizzare le proprie attività e il proprio profitto.

Con riferimento alle privatizzazioni, l'onorevole Reichlin ha affermato che la FIAT si mette contro...

ALFREDO REICHLIN. Resta abbarbicata ad un vecchio modello!

CESARE ROMITI, Amministratore delegato della FIAT. Non restiamo abbarbicati a nulla. Lei, onorevole Reichlin, non resti abbarbicato agli slogan, perché chi rimane troppo legato agli slogan non riesce a muoversi.

Onorevole Reichlin, l'onorevole Valensise ha detto una cosa molto saggia: quando si parlava del problema del prelievo forzoso, ho detto che era un modo di andare controtendenza (anche se capisco la necessità). Dovremmo considerare, con riferimento ai fondi pensione, quello che accade nei paesi a vera capitalizzazione diffusa; non vorrei usare il termine « popolare » perché mi sembra demagogico il modo in cui oggi lo usano tutti, tanto che si parla di capitalizzazione popolare piuttosto di capitalizzazione diffusa.

PRESIDENTE. Vedrà che tra un mese si dirà « il capitale alla gente ».

CESARE ROMITI, Amministratore delegato della FIAT. Sì, questi diventano slogan popolari.

Comunque, per creare questo capitalismo popolare e per spostare le risorse

(come lei dice, onorevole Reichlin) dalle famiglie, che oggi sono l'unico settore in cui si trovano le risorse intese come risparmio, alle attività produttive, occorre preparare il terreno. Da quanto tempo state studiando in Parlamento (me la prendo non con lei ma con il sistema italiano) il problema dei fondi pensione? Come ci si può permettere una capitalizzazione diffusa (oppure chiamiamola popolare) se non abbiamo creato gli strumenti stessi? Com'è concepibile oggi, vendendo le azioni — come mi auguro — a milioni di nuovi « capitalisti » (forse il termine le dà fastidio, onorevole Reichlin), farli diventare capitalisti nel senso di far provare loro il gusto di partecipare al capitale di rischio e quindi alle attività produttive se prima non si creano queste basi?

Se nell'ambito delle banche vi fosse una vera libertà di mercato, coloro i quali lavorano con le banche distinguerebbero quelle meglio gestite da quelle gestite meno bene. Poiché lo Stato garantisce tutto, questi allora non vanno a vedere alcunché e non c'è più concorrenzialità.

Ma il privato cittadino, la famiglia, che va ad immettere i propri risparmi nel sistema delle imprese vuole rendersi conto da chi sono gestite queste imprese, affidandosi alla qualità o alla non qualità degli uomini che le gestiscono.

Pensare che io oggi immetta demagogicamente sul mercato qualche decina di milioni di azioni per distribuirle a qualche milione di risparmiatori, pensando che la gente sia così sciocca da acquistarle per il solo fatto che sono state immesse sul mercato, è un controsenso, onorevole Reichlin!

Noi non ci mettiamo contro. A me piacerebbe, onorevole Reichlin, che il Governo e il Parlamento approvassero qualche legge, per cui improvvisamente potessimo vedere che invece di una Mediobanca ce ne sono 10, nel nostro paese. È questo ciò che va fatto e non dire dunque che vi è una contrapposizione. Proprio per questa ragione la parte finale del suo intervento, onorevole Reichlin, non è condivisibile.

Stia pur tranquillo, onorevole Reichlin, che se in Italia ci fosse un numero di azionisti 10 volte superiore a quello attuale (anche se non saprei dire in questo momento quanti essi siano), noi saremmo i più contenti. Perché in qualunque momento di sviluppo in cui avessimo bisogno di ricorrere al mercato, avremmo un vero mercato. Certamente anche lei è scontento, al pari di noi, del sistema borsistico italiano, della asfitticità e della dimensione di questa borsa, che non è tale. Una borsa che, evidentemente, dovrebbe proprio essere il canale di trasferimento dal risparmio nel privato al risparmio nelle attività produttive.

L'ultimo punto che vorrei toccare - poi Annibaldi si soffermerà sul tema relativo all'orario di lavoro, che a quanto ho capito è per voi estremamente interessante - riguarda il problema FIAT. Con ciò intendo rispondere all'onorevole Novelli.

No, onorevole Novelli, noi oggi non siamo disponibili a diversificarci. Tenga presente che, al di là di questo, noi siamo stati anche molto criticati per la diversificazione. Credo che in questi anni anche lei, onorevole Novelli, ci abbia criticato!

DIEGO NOVELLI. Da quel punto di vista no. Almeno non mi faccia aggiungere delle critiche che non ho espresso.

CESARE ROMITI *Amministratore delegato della FIAT*. Le discussioni a cui lei si riferiva nel periodo tra il 1973 e il 1975 erano queste: è ora che la FIAT smetta di produrre automobili e che cominci a costruire gli ospedali. L'ho voluto citare un po' come uno slogan, ma il concetto era questo. L'automobile - si diceva - è un prodotto maturo, da essa non c'è più niente da ricavare; è un prodotto che andranno a fare i paesi del Nord Africa e non più quelli industrializzati.

DIEGO NOVELLI. Ma quella è una caricatura di certe posizioni!

CESARE ROMITI *Amministratore delegato della FIAT*. Ma quando lei allora discuteva con l'allora nostro Rossignolo, parlavate di questo!

Dunque quella era una posizione che si è poi dimostrata sbagliata, anzitutto perché l'automobile non è un prodotto maturo. In proposito, è sufficiente considerare la trasformazione che questa ha avuto dagli anni settanta ad oggi. Non c'è più paragone tra quel prodotto e l'altro, che fa seguito all'introduzione dell'elettronica, di altri sistemi e via dicendo. È un prodotto, quello attuale, che è all'avanguardia! È uno dei prodotti più complessi che oggi, dal punto di vista industriale, si riesce a fare nel mondo industrializzato.

Onorevole Novelli, lei poc'anzi ha ricordato ciò che noi non diciamo mai, ossia cosa significhi la parola FIAT. (*Commenti*). Il fatto che sia nata a Torino non è certo colpa mia, ma è un merito di quella città!

È nostra intenzione concentrarci sulla base della nostra attività. Abbiamo in atto un corso di programmi di investimento per oltre 40 mila miliardi. Somma che è principalmente dedicata al settore automotoristico, che è appunto la base della nostra attività. Per finanziare tale programma di investimenti, se è necessario come abbiamo dimostrato adesso con la cessione della Rinascite, possiamo anche vendere delle attività che sono marginali non come tali, ma rispetto al nostro programma principale. Perché è lì che vogliamo rimanere! Onorevole Novelli, parliamoci chiaro, l'automobile non rappresenta soltanto l'occupazione che diamo ai nostri diretti dipendenti! Come lei sa benissimo, perché è torinese e quindi di automobili ne conosce quante e più di me, l'automobile dà lavoro a tutto l'indotto, alle attività che sono a valle e a monte della stessa automobile.

Oggi, in Europa, quella relativa all'automobile è l'attività che dà più

lavoro di tutte le altre. È questa dunque la nostra base e non intendiamo cambiare.

Attraverso questi grossi investimenti abbiamo deciso di non farci spaventare dalla recessione, ma di cercare di andare avanti. Le recenti decisioni riguardanti l'aumento di capitale e le modifiche che abbiamo introdotto vanno proprio in questa direzione.

Si è parlato poi dello stabilimento di Melfi. Se posso permettermi — mi rivolgo ai presidenti delle Commissioni — qualora le Commissioni vogliano organizzare una visita allo stabilimento di Melfi, noi ne saremmo molto lieti. In qualunque momento ciò dovesse verificarsi, siamo pronti a programmare e organizzare la visita.

Si parla sempre dello stabilimento di Melfi, ma in proposito voglio ricordare che sono due i nuovi stabilimenti che andiamo a fare, c'è infatti anche quello di Prato la Serra, che è leggermente più indietro, nel quale verranno prodotti i motori (era la ex fabbrica della Nissan-Alfa Romeo). Assicuro che i programmi di avanzamento di Melfi sono esattamente nei termini previsti. Alcune linee sono già in produzione, altre verranno completate nei tempi stabiliti; l'occupazione sarà quella preannunciata, senza alcuna modifica rispetto ai programmi predeterminati.

Ma perché è stata scelta Melfi? La decisione di aprirvi un nuovo stabilimento fu presa prima della grande crisi, ma non ci pentiamo di averlo fatto. Volevamo avere uno stabilimento a costi più bassi di quelli relativi agli altri punti in cui è dislocata la nostra produzione. Per questo abbiamo compiuto una profonda ricerca; abbiamo esaminato tutte le aree europee che avevano delle incentivazioni (Irlanda, Portogallo, Spagna); successivamente, sulla base di una serie di ragioni (non ultima quella per cui la FIAT è un'azienda che, laddove è possibile, intende dare lavoro in Italia), abbiamo scelto

questo paese, anche perché certe situazioni erano paragonabili.

In Italia, abbiamo compiuto un'indagine (di cui nessuno se ne è accorto, compresi quelli di Melfi che si sono meravigliati), durata qualche mese, per esaminare 17 punti, nel meridione italiano, dove teoricamente poteva essere insediato il nuovo stabilimento; punti in cui naturalmente era possibile reperire manodopera, avere disponibilità di acqua, energia, strade, trasporti e via dicendo (insomma tutti quei parametri che si esaminano prima di avviare la costruzione di uno stabilimento). Melfi, secondo la nostra valutazione, è risultato essere il posto migliore. E così siamo andati lì.

Quando comunicammo di aver deciso di andare a Melfi — non ricordo chi fosse allora il Presidente del Consiglio — telefonai al sindaco di Melfi; dall'altra parte del telefono, sentii un uomo rispondermi: « Ma cosa mi dice?! ». A Melfi c'erano già stati i nostri geometri, i nostri tecnici, ma nessuno s'era accorto di nulla! Questo per dire che la nostra è una scelta fatta sulla base di parametri effettivi.

MARIO LETTIERI. Dunque nessun marchio politico o partitico, come qualcuno ha vantato!

CESARE ROMITI *Amministratore delegato della FIAT*. Non ce ne erano, per l'amor di Dio. Naturalmente la scelta era nel sud, questo era chiaro; dovevamo farlo nel sud e lì l'abbiamo fatto.

ANGELINO ROJCH. Con un contratto di programma?

CESARE ROMITI *Amministratore delegato della FIAT*. Con un contratto di programma, per il quale ancora — lo dico a voi che siete i rappresentanti di questo Parlamento — non siamo ancora riusciti ad incassare una lira.

ANGELINO ROJCH. La preoccupazione che esprimiamo è che con questo

tipo di politica non si riescano neppure ad avere le risorse per finanziare i contratti di programma attuali e le iniziative in atto.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Un'altra preoccupazione che era stata esposta riguardava l'indotto. Desidero far presente che vicinissime allo stabilimento di Melfi sorgeranno 18 aziende terze che abbiamo portate in quella sede e che stanno costruendo gli impianti. Si tratta di aziende del nord e di tutte le parti d'Italia.

Voglio essere, come sempre, brutale: le abbiamo portate lì non per qualche spirito particolare ma perché la loro presenza alle porte dello stabilimento costituisce una notevole riduzione di costi ed un forte vantaggio. Ecco perché abbiamo forzato affinché si installassero in quella zona, aiutandole nelle pratiche per ottenere i finanziamenti, che peraltro sono ancora più indietro rispetto al finanziamento per Melfi.

CESARE ANNIBALDI, *Responsabile relazioni esterne della FIAT*. Non è stato ancora fatto il contratto di programma e queste aziende rischiano di perdere le agevolazioni.

MARIO LETTIERI. L'abbiamo già chiesto al ministro Spaventa.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Credo di aver dato tutte le risposte.

PRESIDENTE. Erano stati affrontati i temi dell'internazionalizzazione, delle alleanze e dei quadri di comando.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Il riferimento alle esperienze passate è certo al rapporto del 1985 con la Ford. Quell'accordo, se fosse stato disegnato in un corso universitario, sarebbe stato definito il migliore possibile in Europa in quel mo-

mento. La premessa era che, poiché la FIAT aveva lanciato la *Uno* ed era in ripresa e poiché l'altra azienda era americana, noi avremmo avuto il 51 per cento delle azioni e loro il 49. Fu compiuto uno studio di fattibilità dal quale risultò che si poteva avere una riduzione di costi di un miliardo di dollari l'anno dalla somma delle riduzioni dei costi delle due aziende. Sul punto di concludere, la Ford chiese di avere il 50 per cento delle azioni — su questo si poteva discutere — e poi anche il comando dell'operazione. Ciò significava vendere l'attività automobilistica italiana ad una azienda straniera. Questo fu il punto di rottura.

Vorrei ora esprimere una convinzione personale. In America, in particolare negli Stati Uniti, esistono praticamente due produttori e mezzo: la General Motors, la Ford e la Chrysler (quest'ultima è molto più piccola delle altre due e quindi la calcolo metà). In Europa esistono sei aziende automobilistiche che producono su tutta la gamma: due americane, due francesi, noi e la Volkswagen; inoltre, esistono i produttori di « nicchia », cioè la Mercedes ma soprattutto la BMW ed altre. Vi dico che alla fine del secolo non sarà possibile che tutte queste aziende permangano sul mercato e che quindi è gioco forza che dovranno essere create alleanze. Onorevole Castagnola, non mi ponga altre domande perché non rispondo! Le ho detto qual è la mia profonda opinione.

CESARE ANNIBALDI, *Responsabile relazioni esterne della FIAT*. L'onorevole Novelli si è riferito alla riduzione di orario non tanto nei termini in cui se ne parlava ai tempi di Frassati (riduzione a parità di retribuzione come beneficio sull'orario di lavoro dei guadagni della produttività, che aveva un andamento più forte rispetto all'andamento dei ricavi), quanto nei termini in cui se ne parla oggi, cioè una riduzione di orario per combattere la disoccupazione: lavorare meno con un'adeguata

riduzione del salario, salvo forme di integrazione da parte dello Stato.

Quest'ultimo tipo di riduzione d'orario non provoca aumenti diretti di costi a carico dell'azienda, perché esiste corrispondenza tra lavoro e retribuzione; il problema è di tipo organizzativo perché la *lean production* implica un'ottimizzazione delle prestazioni ed i problemi relativi all'utilizzazione parziale dei dipendenti possono essere compensati integrando il lavoro dell'uno con quello dell'altro, in modo che la somma del lavoro di due persone dia un risultato analogo al lavoro di una sola. Tutto ciò è relativamente facile quando si tratta di lavoratori semplici, molto fungibili; diventa invece difficile quando si tratta di prestazioni più qualificate. Questo è il motivo per cui i contratti di solidarietà sono stati fatti in aziende con cicli produttivi semplici, mentre hanno avuto difficoltà a realizzarsi, malgrado gli elevati benefici previsti dallo Stato, nelle aziende più complesse. Occorre verificare in concreto quando tale strumento sia utilizzabile.

Per quanto riguarda Melfi, credo che tutta la discussione sull'inceneritore sia ormai superata. La delibera regionale ha posto una serie di vincoli che abbiamo osservato; anche quelli del Ministero sono stati previsti nel piano; siamo in attesa della decisione ministeriale, dopo la quale si dovrebbe tornare a livello regionale. Pertanto, le preoccupazioni sono risultate infondate; ad esempio, non è vero che i tossici nocivi sarebbero venuti da altre regioni. Alcuni punti controversi credo che non siano più oggetto di discussione.

MARIO LETTIERI. Speriamo che sia così.

CESARE ANNIBALDI, *Responsabile relazioni esterne della FIAT*. L'assetto produttivo della FIAT è uno dei temi sollevati anche dal sindacato. La questione dovrebbe essere messa in calen-

dario entro novembre, comunque in tempi non troppo lunghi, ed è nostra intenzione mettere sul tavolo di discussione il piano produttivo, dal quale si vedrà che tutti i problemi sollevati avranno risposte, positive o negative, e che ogni stabilimento avrà un suo ruolo.

Infine, il dottor Romiti ha detto, parlando del calcolo dei costi, che l'equilibrio dell'azienda e il calcolo del *break even* vanno valutati sull'attuale livello. Ciò non significa che si voglia tagliare la capacità produttiva e quindi precludere possibili ed auspicabili aumenti della produzione. Vuol dire che dobbiamo attrezzarci affinché, anche qualora tali aumenti non si verificassero, l'azienda sia in equilibrio economico. Se qualcuno ha tratto la conseguenza che il calcolo sul *break even* inevitabilmente comporta un taglio della capacità produttiva ha sbagliato.

LUIGI CASTAGNOLA. Cosa mi può dire in merito alla deduzione degli interessi passivi negli ultimi anni, vicina al 100 per cento dedotta l'inflazione.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Oggi, in base alla normativa vigente, le aziende detraggono come costi dai conti economici gli interessi passivi.

DIEGO NOVELLI. Mi sia consentita una brevissima interruzione. Il dottor Romiti ha rivendicato il futuro dell'automobile. Ne prendo atto e non ho riserve di carattere ideologico.

Vorrei però una conferma, anche dal dottor Annibaldi, in merito alla notizia apparsa questa mattina sui giornali relativa alla riduzione di 200 mila vetture dalla produzione FIAT.

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT*. Ribadisco che non è questa la nostra intenzione, come il dottor Annibaldi ha spiegato, rispon-

dendo all'onorevole Reichlin il quale deduceva che l'obiettivo di raggiungere il *break even* a questo livello di domanda comportava la riduzione della capacità produttiva.

DIEGO NOVELLI. Dunque non è vero che voi intendete ridurre la produzione di 200 mila unità?

CESARE ROMITI, *Amministratore delegato della FIAT.* No, diciamo soltanto che, poiché non è prevedibile quando ci sarà una ripresa del settore automobilistico in Europa e nel mondo, dobbiamo attrezzarci oggi perché si abbia un punto di *break even* a questo livello di produzione, pronti a riprendere a produrre, al momento della ripresa, ancor più di quanto producevamo negli anni del *boom*.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome di tutti i presenti per l'ampia disponibilità

dimostrata dai nostri ospiti, che hanno affrontato tutti gli argomenti sui quali è stata posta l'attenzione, anche al di là dello schema dal quale eravamo partiti all'inizio dell'audizione.

Ricordo che martedì 26 ottobre alle 11,30 avrà luogo l'audizione dei rappresentanti della Fininvest.

La seduta termina alle 12,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia alle 17.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO