

Atto Camera

Interpellanza 2-01608 presentata da CESARE DAMIANO

giovedì 19 luglio 2012, seduta n.669

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere - premesso che:

la colossale opera di risanamento e contenimento dei conti pubblici volta a ripristinare la credibilità complessiva dei fondamentali della nostra economia, rischia di veder vanificare gli effetti dei pur pesanti sacrifici richiesti a quasi tutti gli strati sociali, laddove non fosse accompagnata da un forte impegno per la salvaguardia di quel tessuto produttivo che rappresenta tuttora il secondo complesso manifatturiero europeo;

è fin troppo evidente, infatti, che senza una forte politica di sostegno e rilancio produttivo, il continuo indebolimento del denominatore nel rapporto debito/Pil che si registra da anni e che si sta accentuando in questi mesi (da ultime, le dure previsioni di Confindustria), rischia di avvitarcisi in una spirale recessiva che non potrà non comportare anche un aggravio della finanza pubblica;

da questo punto di vista, le recenti affermazioni dell'amministratore delegato di Fiat relative alla possibile prossima chiusura di un altro stabilimento industriale del gruppo dopo quello di Termini Imerese, desta - forse sarebbe meglio dire, dovrebbe destare - una profonda preoccupazione in tutti coloro che hanno a cuore le sorti di un comparto industriale che equivale, tenendo conto dell'intera filiera e nonostante le flessioni degli ultimi mesi, all'11 per cento del Pil;

del famoso piano «Fabbrica Italia» sembra non esservi più traccia, nemmeno dal punto di vista delle intenzioni, tenuto conto degli evidenti ritardi nella sua realizzazione e a fronte di scenari che sembrano radicalmente cambiati. Si pensi solo che nel 2010, si prevedeva «di incrementare gradualmente i nostri volumi di produzione negli stabilimenti italiani fino al 2014, quando raggiungeranno 1.400.000 unità, più del doppio delle 650.000 prodotte nel 2009». Al contrario, nel 2011 la produzione di automobili negli stabilimenti Fiat in Italia è risultata inferiore a 480.000 unità, ovvero di meno 200.000 veicoli rispetto alla previsione del piano e, per arrivare all'obiettivo ipotizzato per il 2014, si dovrebbe registrare un incremento di un milione di automobili nel triennio 2012-2014;

non c'è dubbio che sia l'intero mercato continentale a registrare una contrazione, ma le performance delle diverse imprese europee sono assai diversificate e il gruppo italiano è quello che sembra subire maggiormente l'andamento negativo delle vendite, tenuto conto anche di una limitata varietà e innovatività della gamma dei modelli offerti;

anche la francese Peugeot ha annunciato tagli all'occupazione per 10 mila posti, ma a differenza del caso italiano, come si può leggere nel numero di Affari e finanza del 9 luglio, l'allegato al quotidiano la Repubblica, il Governo d'oltralpe è immediatamente intervenuto e per iniziativa del Ministro per il riassetto produttivo, Amaud Monteborg, ha annunciato «un piano per salvare la filiera dell'auto francese in una fase di contrazione del mercato», invitando i vertici del gruppo Psa a «fare immediatamente la massima trasparenza sulle loro intenzioni». Affermazioni, se possibile, ancor più rafforzate dallo stesso Presidente Hollande. Al contrario, in Italia, sempre secondo quanto riportato dal citato supplemento giornalistico, il Ministro dello sviluppo economico si sarebbe limitato a ad affermare che «nessuno può mettere in discussione le scelte di un'azienda privata. Lo Stato può intervenire con aiuti all'innovazione e alla competitività»;

in materia di politiche industriali volte a favorire la mobilità mediante veicoli che non producono

emissioni di anidride carbonica, sin dall'ottobre 2009, il Partito democratico ha presentato un'apposita proposta di legge che nel giugno 2012 ha concluso una prima fase di esame presso la Commissione attività produttive della Camera dei deputati e su cui ci si auspica un sollecito varo definitivo e un sostegno decisivo da parte del Governo;

va rilevato, inoltre, che la strategia sin qui seguita dal gruppo Fiat - e non solo - per quanto riguarda la redistribuzione delle produzioni, da un lato è certamente orientata a soddisfare la richiesta di mercati emergenti, come nel caso brasiliano, dall'altro sembra prediligere i territori extra-Unione europea, come nel caso serbo, dove non vigono le restrittive regole comunitarie in materia di aiuti alle imprese;

agli esordi del suo mandato, lo stesso amministratore delegato Fiat riconobbe che l'incidenza del costo della manodopera sul prezzo finale dei prodotti automobilistici si aggira attorno all'8 per cento, evidenziando la relativa marginalità di tale dato rispetto alle altre componenti riconducibili alla capacità organizzativa delle imprese e ai costi delle materie prime;

se questi sono alcuni degli elementi che caratterizzano le sorti del principale gruppo industriale italiano, viene da chiedersi se si ha un'idea del modello economico-industriale che si ritiene più appropriato per il nostro Paese; se si ritiene auspicabile il mantenimento di un sistema produttivo che rappresenta tutt'ora il secondo complesso manifatturiero dell'Europa o ci si rassegna ad assistere a un progressivo impoverimento del comparto industriale proprio nei settori più innovativi e con i più alti tassi di contenuto tecnologico, scivolando verso un'economia di servizi o di produzioni tradizionali e a basso valore aggiunto e produttività, ritagliandoci un ruolo marginale nella suddivisione internazionale del lavoro; in sintesi se si ha ancora l'ambizione di continuare a concorrere con la Germania o se si pensa di potercela cavare inseguendo i Paesi di nuova industrializzazione;

nel recente rapporto ISFOL su «Le competenze per l'occupazione e la crescita» si evidenzia un quadro davvero preoccupante: con riferimento agli andamenti dei dati occupazionali 2010-2011 si può leggere infatti «in termini generali, non si può non osservare come il contenuto della crescita occupazionale risulti fortemente caratterizzato da occupazioni a bassa o media qualificazione, ovvero di tipo low-skilled, come nel caso del lavoro di assistenza (circa 60 mila lavoratori in più) e nel commercio (circa 30 mila addetti in più)» e più avanti «Le previsioni diffuse dal CEDEFOP (Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale) nel marzo 2012 per il totale dei Paesi comunitari indicano una robusta crescita delle opportunità di lavoro verso professioni caratterizzate da elevate competenze» tuttavia «Il nostro Paese si allontana dal trend europeo: le previsioni per il futuro mostrano in Italia una stagnazione della crescita delle professioni a elevata specializzazione e una crescita delle professioni elementari. Le professioni tecniche, dopo un quindicennio di crescita, mostrano un assestamento sui valori registrati nel 2010. Prosegue l'andamento decrescente delle professioni manuali qualificate. Il disallineamento tra offerta e domanda di competenze, segnalato al CEDEFOP, è in Italia più elevato rispetto ad altri Paesi: il fenomeno del sottoinquadramento caratterizza i livelli più scolarizzati della forza lavoro, specialmente la componente giovanile nella fase di ingresso nell'occupazione. Anche il livello delle competenze della forza lavoro qualificata nel nostro Paese risulta inferiore rispetto ai maggiori Paesi europei: oltre ad avere una quota di professioni ad elevata specializzazione tra le più basse nel confronto continentale (superiore solo ad Austria e Portogallo), la base occupazionale con i livelli professionali più elevati è composta per poco più della metà (53,6 per cento) da lavoratori con istruzione terziaria, a fronte del 70,6 per cento della media comunitaria, del 72 per cento della Germania e del 71 per cento della Francia. La dinamica registrata nel periodo 2004-2010 evidenzia come in Italia ad un incremento di occupati con istruzione terziaria, di poco superiore alla media europea, non sia corrisposto un aumento delle professioni high-skilled, che risultano invece

diminuite con un tasso di variazione negativo secondo solo a quello del Portogallo. Un simile scenario rivela una distorsione sensibile nella dinamica delle competenze nel nostro Paese, dove l'incremento di laureati non viene assorbito in misura sufficiente dall'aumento delle professioni ad elevata specializzazione, tradizionalmente composte da occupati con istruzione terziaria» -:

quali siano gli orientamenti del Governo relativamente alle prospettive di un settore chiave per il comparto industriale italiano quale è quello automobilistico e della mobilità e quali siano le strategie che si intende mettere in campo, attraverso il più ampio coinvolgimento dei diversi attori economici, sociali, di rappresentanza dei territori nonché del mondo della scienza e della ricerca al fine di salvaguardare una presenza significativa della capacità produttiva nazionale, di occupazione e di know how di cui l'Italia è da sempre all'avanguardia;

quali atti concreti e immediati si intendano assumere al fine di avviare un confronto con i responsabili del gruppo Fiat al fine di definire obiettivi, procedure e soluzioni volti a scongiurare un ulteriore impoverimento della nostra struttura industriale e dare sollecita attuazione del piano «Fabbrica Italia»;

più in generale, quali siano, pur tenendo conto della particolare congiuntura economico-finanziaria in cui ci si trova ad operare, le iniziative che si intendono adottare al fine di mantenere e rafforzare i connotati industriali del sistema economico italiano, favorendo i settori ai più alta intensità innovativa e tecnologica;

se non ritengano opportuno facilitare, per quanto di propria competenza, un sollecito iter delle iniziative legislative volte a sostenere le forme di mobilità a minor impatto ambientale.

(2-01608)

«Damiano, Bellanova, Berretta, Bobba, Boccuzzi, Codurelli, Gatti, Madia, Mattesini, Miglioli, Mosca, Rampi, Santagata, Schirru».