

Atto Camera

Mozione 1-00348 presentata da PIER LUIGI BERSANI testo di martedì 30 marzo 2010, seduta n.302

La Camera,

premessi che:

la decisione annunciata da Fiat auto di chiudere lo stabilimento automobilistico di Termini Imerese dal 2012 mette a rischio oltre duemila posti di lavoro e, quindi, oltre duemila famiglie, senza contare le altrettanto gravi ricadute occupazionali che inevitabilmente si determineranno sull'indotto, nel mezzo di una crisi che - come rilevato dai più importanti e prestigiosi istituti nazionali - colpisce maggiormente le aree e le fasce deboli del Paese;

la dirigenza Fiat ha motivato la propria intenzione di abbandonare lo stabilimento siciliano, affermando che produrre automobili a Termini Imerese costa all'azienda circa mille euro in più a vettura rispetto al resto d'Italia. Su questo calcolo gravano condizioni infrastrutturali pesantemente inadeguate e la mancanza di un indotto non sufficientemente sviluppato, che non permette attualmente all'azienda di esaurire il ciclo produttivo in Sicilia;

tuttavia, furono proprio queste difficoltà a portare Fiat, appena nel 2007, a dichiararsi favorevole alla sottoscrizione di un contratto di programma specifico, mediante il quale l'azienda si diceva pronta a raddoppiare gli occupati e triplicare indotto e produzione;

tale documento prevedeva investimenti da parte di Fiat auto per 1,2 miliardi di euro, risorse che sarebbero servite a sviluppare un indotto in grado di completare in loco il ciclo produttivo. Nello stesso testo lo Stato si impegnava a eliminare le diseconomie infrastrutturali e a sostenere il superamento di quelle industriali, assicurando all'impianto isolano una reale produttività, anche nel segno delle nuove tecnologie;

inoltre, nel 2008 Fiat auto ha sottoscritto con le parti sociali un accordo per aumentare di 250 unità l'occupazione nello stabilimento ed incrementare la produzione, con l'assegnazione a Termini Imerese di un nuovo modello di autovettura destinato a sostituire la Lancia Ypsilon;

quanto ai costi aggiuntivi dovuti ai gap infrastrutturali del territorio è utile sottolineare che è stata la stessa Fiat a dichiarare il proprio disinteresse sull'utilizzo del porto di Termini Imerese piuttosto che di un altro porto;

la decisione di Fiat di chiudere l'impianto produttivo di Termini Imerese appare quantomeno incoerente rispetto al piano industriale del gruppo, che, in maniera apprezzabile, prevede di aumentare la quantità di automobili prodotte in Italia;

va assolutamente scongiurata, in questa fase di recessione, l'ipotesi che il rafforzamento di Fiat sullo scenario internazionale possa tradursi nella riduzione della presenza del gruppo nel nostro Paese, o in una dequalificazione del ruolo degli stabilimenti che rimarranno in Italia, e, in particolare, che possa trasformarsi in un alibi per abbandonare proprio i territori più deboli e sottoutilizzati;

dopo anni di sostegno pubblico, appare grave e inaccettabile che Fiat auto si limiti a invocare le leggi di mercato per giustificare il proprio defilarsi dalla Sicilia. La dirigenza del Lingotto non può sottrarsi alle proprie responsabilità sociali. Se ciò accade è anche perché, a giudizio dei firmatari del

presente atto di indirizzo, fino a questo momento il Governo nazionale non ha espresso con dovuta chiarezza e precisione quali siano le priorità strategiche nazionali;

oggi più che mai è necessario che tutti gli attori in grado di salvaguardare il futuro industriale delle zone deboli facciano la loro parte: un'azienda come la Fiat non può né deve sottrarsi a questa responsabilità di portata strategica e nazionale;

l'ipotizzato spin off dell'auto potrebbe rischiare di tradursi nell'emigrazione della Fiat dall'Italia se si considera che già oggi Fiat è un'azienda transnazionale: nel 2009 gli impianti brasiliani (750 mila vetture prodotte) hanno superato quelli italiani (722 mila vetture prodotte), sul totale della produzione automobilistica; il valore aggiunto creato in Italia raggiunge i 7 miliardi di euro, contro i 61 della Germania, i 19 della Francia e i 13 miliardi della Gran Bretagna;

la stessa cosa vale per gli occupati, la cui quota italiana è infinitamente minore di quella degli altri mercati; per la prima volta, oggettivamente, l'Italia non è più il centro di produzione per la Fiat e ciò impone un diverso atteggiamento da parte del Governo e diversi livelli e piani di interlocuzione politica, industriale e sindacale;

in tale quadro il Governo, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, si è mostrato superficiale e persino liquidatorio, specie per quanto riguarda la questione degli incentivi per il settore auto, tanto da insinuare il dubbio che non intenda spendersi fino in fondo per mantenere Fiat a Termini Imerese;

più in generale, il Governo non è apparso sinora in grado di affrontare seriamente il tema del futuro dell'industria dell'automobile nel nostro Paese, industria che sarà trainante anche negli anni a venire se si considera che molti Paesi, Stati Uniti in testa, stanno investendo molte risorse nella green economy e, in particolare, nei motori ecologici (elettrico, idrogeno e altri), il cui mercato è previsto nei prossimi decenni in forte espansione e che vedrebbe il nostro Paese del tutto assente;

al riguardo, sarebbe particolarmente grave se venissero confermate le notizie di stampa relative alla decisione di Fiat auto di produrre esclusivamente negli Stati Uniti la «500» con motore elettrico;

d'altra parte, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, anche il Governo siciliano non solo ha fatto molto poco per migliorare il contesto infrastrutturale e per creare un indotto anche al fine di trasformare il sito di Termini Imerese da stabilimento di solo assemblaggio a stabilimento pienamente produttivo, ma addirittura sotto la presidenza Cuffaro ha disatteso gli impegni che avrebbero consentito di dare attuazione all'accordo sottoscritto dal Governo Prodi con Fiat auto;

la ricaduta di un tale atteggiamento può essere grave non solo in termini occupazionali, ma anche per quanto riguarda la ricerca e l'innovazione; infatti, nel sistema manifatturiero italiano, la qualità e l'innovazione del settore dell'automobile costituiscono la più larga parte dell'innovazione e della ricerca dell'intero sistema industriale;

il 2010 sarà un anno difficile sia per la fine degli incentivi, sia per l'annunciato cambiamento societario della casa torinese, in una fase nella quale il mercato dell'auto tornerà alla normalità, senza che sia in vista una reale ripresa;

la virulenza e le peculiarità della recessione in atto rendono più che mai necessarie azioni di rilancio da parte del Governo dei comparti produttivi nelle zone deboli e non ammettono accordi al ribasso o peggio atteggiamenti passivi di fronte alla dismissione di importanti realtà industriali nelle aree depresse;

dopo la terza riunione del tavolo tra Governo e parti sociali sul polo industriale siciliano di Termini Imerese, convocato il 5 marzo 2010 presso il ministero dello sviluppo economico, secondo quanto riferito dagli organi di stampa, il ministero dello sviluppo economico ha reso noto di aver ricevuto ad oggi 16 manifestazioni di interesse, di cui 4 nel settore auto;

nelle stesse ore in cui diffondeva tali dichiarazioni, in maniera, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, del tutto contraddittoria, il ministero dello sviluppo economico ha annunciato che pubblicherà un bando internazionale «per attrarre investitori interessati» allo stabilimento della Fiat di Termini Imerese, con ciò facendo intendere di non considerare adeguate le annunciate manifestazioni d'interesse;

in particolare, il bando dovrebbe vedere la luce verso la fine di marzo 2010, quando, spiega ancora il ministero dello sviluppo economico, «verrà pubblicato sulle principali testate economiche internazionali un avviso finalizzato a ricevere ulteriori manifestazioni di interesse»;

in occasione dell'informativa su Termini Imerese svoltasi presso il Senato della Repubblica il 17 febbraio 2010, il Ministro dello sviluppo economico, onorevole Claudio Scajola, ha affermato che sul tavolo «ci sono 100 milioni da parte dello Stato» per migliorare le infrastrutture e per sostenere la ristrutturazione del polo produttivo. Tuttavia, non è ancora chiaro come il Governo abbia intenzione di investire queste risorse, posto che risulta di tutta evidenza l'inadeguatezza di tale dote per raggiungere gli obiettivi dichiarati, specialmente in ambito infrastrutturale;

a giudizio dei firmatari del presente atto di indirizzo, la linea del Governo appare ancora troppo vaga e gli stanziamenti decisamente sottodimensionati rispetto alle misure adottate e alle dotazioni stanziare dagli altri Stati europei e occidentali, come Germania e Stati Uniti, a salvaguardia delle proprie realtà industriali strategiche;

nel 2005 sul territorio siciliano erano attive 22 aziende che gravitavano nel sistema dell'indotto Fiat. Oggi ne operano appena 4, per la decisione di Fiat auto di lasciare a Melfi l'indotto relativo alla produzione del modello Ypsilon;

la chiusura di una delle poche realtà produttive importanti siciliane determinerebbe una desertificazione industriale e sociale difficilmente reversibile nell'attuale contesto congiunturale. L'effetto destabilizzante sull'intero «sistema Sicilia» creerebbe ripercussioni devastanti, facendo precipitare ulteriormente le condizioni di vita di una popolazione già allo stremo;

secondo dati Istat, infatti, in molte aree della Regione siciliana lavora in maniera regolare meno di una persona su due. E si tratta di un dato relativo al 2008, antecedente, quindi, il deflagrare della recessione;

uno studio Svimez pubblicato a febbraio del 2010 evidenzia che nel biennio 2008-2009 nell'industria meridionale sono stati persi 93 mila posti di lavoro, pari al 10 per cento degli occupati industriali. Una quota pari al triplo del calo registrato nelle regioni del Centro-Nord, che ha subito nel comparto industriale una flessione occupazionale pari al 3,7 per cento;

secondo elaborazioni effettuate su dati Istat, nello stesso periodo di riferimento l'occupazione nel comparto industriale è calata soprattutto in Campania, Puglia e Sicilia. In questi tre territori si sono persi complessivamente 69 mila posti di lavoro. Solo in Sicilia sono andati perduti nel comparto industriale oltre 16 mila posti di lavoro;

la realtà industriale di Termini Imerese, presente sul territorio da oltre quaranta anni, ha elevato ai massimi livelli gli standard di qualità e di professionalità delle maestranze inserite, ad ogni livello, nel ciclo produttivo automobilistico; questo patrimonio non può andare dissipato;

l'alta specializzazione e l'alta professionalità raggiunta dai lavoratori di Termini Imerese ha protetto il territorio da un destino di emigrazione collettiva. L'area di Termini Imerese è, infatti, tra le poche in Sicilia che non subisce una copiosa migrazione della popolazione giovanile qualificata;

l'esistenza sul territorio siciliano di importanti e affermate realtà pubbliche e private che si occupano di ricerca rende possibile e auspicabile una sinergia con Fiat auto nel segno della progettazione e della produzione di autovetture eco-compatibili;

la tenuta del tessuto industriale in una zona a potenziale geopolitico elevato, come la Sicilia, appare in tutta evidenza una priorità strategica nazionale e in tale chiave va evidenziata l'importanza della dimensione euromediterranea;

la prospettiva di una stabile crescita economica dei Paesi che fanno riferimento al bacino euromediterraneo rappresenta un importante sbocco per le imprese meridionali e, in particolare, per quelle siciliane, che si pongono in una posizione assai privilegiata. La Sicilia deve trovare in questa area una dimensione ideale di sviluppo, sia in termini di piattaforma logistica che di vera e propria integrazione economica;

anche alla luce di questa prospettiva, di fronte al rischio di una vera e propria desertificazione del tessuto economico e sociale della Sicilia, il Governo ha il dovere di rilanciare con atti concreti e risorse vere il sistema produttivo siciliano e, in particolare, quello di Termini Imerese, impegna il Governo:

a recuperare integralmente le linee del contratto di programma ideato dal Governo Prodi, mettendo in campo risorse adeguate per eliminare le diseconomie infrastrutturali e industriali e rilanciando così la produzione automobilistica in Sicilia e, in particolare, la presenza di Fiat auto, che, di fronte a una priorità strategica nazionale come la tenuta del comparto industriale sull'isola, non può venir meno alle proprie responsabilità;

a garantire la presenza costante e continuativa di Fiat al tavolo della trattativa, facendo sì che il gruppo torinese si assuma pienamente le responsabilità connesse alla ricerca di nuove e adeguate soluzioni industriali, in grado di assicurare un futuro allo stabilimento industriale di Termini Imerese nel segno della produzione automobilistica;

a mettere in campo nuovi e concreti progetti tesi a creare sinergie tra la realtà industriale di Termini Imerese ed enti di ricerca pubblici e privati, così da favorire lo sviluppo di nuove tecnologie e la produzione di modelli a basso impatto ambientale e ad alto contenuto tecnologico, a tal fine ipotizzando anche l'adozione di nuovi incentivi per l'acquisto di modelli ecologici;

ad assicurare e garantire, in ogni caso e con ogni mezzo, il mantenimento degli attuali livelli occupazionali e l'alto livello professionale di tutte le maestranze inserite nel circuito produttivo di Termini Imerese.

(1-00348)

«Bersani, Franceschini, Boccia, D'Antoni, Lulli, Damiano, Berretta, Burtone, Capodicasa, Cardinale, Causi, Genovese, Levi, Pierdomenico Martino, Antonino Russo, Samperi, Siragusa»