

Sede Legale
Via Masseria Crispo n°16
Pomigliano d'Arco - Na
tel & fax 081/8037023

Sede Nazionale
Viale Monviso 124
Garbagnate Milanese - Mi
tel & fax 02/8392117

Al Ministro dello Sviluppo Economico,
del Lavoro e delle Politiche Sociali
pec: dgrapportilavoro.div6@pec.lavoro.gov.it

p.c. a tutti i Gruppi Parlamentari di Camera e Senato

oggetto: impugnativa dell'esame congiunto su proroga CIGS in FCA e richiesta di istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo FIAT (oggi FCA/CNHI) e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo

In relazione all'incontro di stamane convocato alle ore 14.30 dalla Direzione Generale di Roma del Ministero in indirizzo, con esclusivo invito a Fca, Regione Campania, Fim, Fiom, Uilm, Ugl, Fismic ed Aqcfr, ed avente ad oggetto: "ricorso alla proroga della CIGS per riorganizzazione aziendale in FCA", la scrivente organizzazione sindacale,

PREMESSO CHE,

l'insieme delle normative disciplinanti le erogazioni dei finanziamenti economici pubblici (diretti, indiretti e/o indotti e sotto qualsiasi forma) alle imprese private è disciplinata e vincolata dall'art. 41 della Costituzione che espressamente prevede il necessario ritorno alla collettività in termini di utilità, valori e fini sociali del corrispettivo economico investito dalla Stato nonché i necessari controlli istituzionali atti ad impedire l'uso distorto dei finanziamenti e delle agevolazioni statali in danno sociale ed occupazionale nonché dei fondamentali diritti soggettivi e collettivi dei lavoratori costituzionalmente protetti;

da oltre 15 anni le relazioni sindacali nel gruppo FCA/CNHI hanno assunto un rilevante grado di devianza normativa ad intollerabile danno delle libertà soggettive e collettive dei lavoratori e dell'insieme dei correlati diritti indisponibili di associazione sindacale ed autonomia di organizzazione del conflitto a tutela dei rilevanti interessi dei lavoratori stessi, diritti tutti garantiti dalle superiori fonti gerarchiche dell'ordinamento giuridico come confermato inoltre da una moltitudine di sentenze emesse dalla Corte di Cassazione (n. 16186 del 17/7/2006, n. 16383 del 18/7/2006, n. 29257 del 12/12/2008, n. 2314 del 17/2/2012, n. 2375 del 9/2/2015, n. 22617 del 5/11/2015, n. 22712 del 6/11/2015, n. 19272 del 2/8/2017) che, in accoglimento dei ricorsi presentati dal qui rappresentato sindacato ha rispettivamente condannato Fiat spa, Fiat Gesco e Sata spa, Fiat Powertrain, Fiat Sata, Fiat Group, Fiat Group, Fiat Group, Fiat Sevel per violazione, tra l'altro, degli art. 39 e 41 della Costituzione e degli art. 28 e 17 dello Statuto dei Lavoratori. Dalle richiamate sentenze, passate in giudicato, si realizza che: *"nel gruppo FCA la pretesa libertà economica si svolge in danno delle libertà e della dignità dei lavoratori con comportamenti atti ad impedire o limitare l'esercizio dell'attività sindacale nonché del diritto di sciopero, e con la promozione o il sostegno ai sindacati di comodo"*;

presso le aziende del gruppo FCA/CNHI ai lavoratori è negata perfino la libertà associativa e quella di scegliere e votare i propri rappresentanti sindacali: è come se, alle elezioni, il governo vincolasse la presentazione delle liste dei candidati alla sottoscrizione del proprio programma;

in conseguenza di quanto evidenziato si riscontra che la stipula di accordi sindacali in FCA/CNHI risulta irrimediabilmente mancante dei presupposti democratici indispensabili all'applicabilità degli effetti degli stessi nei confronti di tutti i lavoratori con efficacia "erga omnes" in quanto tali accordi "sindacali" rappresentano tutt'al più semplici "contratti di tipo privatistico" vincolanti al massimo le associazioni firmatarie ed i loro iscritti;

l'evidente incongruità che contraddistingue da sempre i cosiddetti "piani industriali" del gruppo FCA/CNHI ha determinato una fase di cassa integrazione strutturale di lunga durata che si sussegue da qualche decennio e perdura senza alcuna soluzione di continuità fino ai giorni nostri. Ciò anche alla luce di una inquietante inerzia istituzionale che ha sistematicamente suffragato e coperto gli implausibili piani industriali aziendali, sempre

annunciati e/o presentati con forte e ricercato impatto mediatico e mai realizzati, ma ciononostante, sempre sottoscritti con le istituzioni locali e nazionali in una evanescente sequenza in cui il piano successivo smentiva ed annullava il precedente;

la concessione di importanti finanziamenti economici pubblici diretti, indiretti ed indotti al Gruppo FCA/CNHI, nonché del sistematico ricorso strutturale agli ammortizzatori sociali, si è condensata nella stipulazione di accordi tutti palesemente disattesi e con le obbligazioni di parte datoriale sistematicamente non adempite, il tutto a grave danno occupazionale, sociale, economico ed erariale;

in questi decenni la Fiat, oggi FCA, ha paradossalmente utilizzato la propria posizione dominante nel sistema economico italiano prospettando (in chiave di fatto ricattatoria) gli ingenti danni derivanti all'economia ed al tessuto occupazionale da eventuali delocalizzazioni produttive, o chiusure di stabilimenti, per esercitare forti pressioni sulle autorità di governo e sugli attori sindacali, politici, legislativi ed amministrativi al fine di ottenere concessioni favorevoli alla vita industriale del proprio gruppo in termini di vantaggi finanziari sulla concorrenza e sulle posizioni di mercato. Ma di fatto questi decenni hanno dimostrato che gli ingenti finanziamenti pubblici ed agevolazioni a vario titolo sono stati "impropriamente usati" dal gruppo industriale proprio per delocalizzare, ridimensionare e smantellare i siti produttivi stravolgendo di fatto le motivazioni precedentemente addotte e sottoscritte per la fruizioni degli aiuti di Stato, continuando a farlo anche in questi giorni;

gli svariati milioni di ore di cassa integrazione guadagni (quante centinaia di milioni di ore in questi decenni fruiti per finti piani industriali da FIAT/FCA/CNHI?! Sarebbe il caso di approfondirlo!) pagate all'80 % dall'INPS (con in sopraggiunta il mancato versamento datoriale dei contributi previdenziali per i periodi di "cassa") hanno tra l'altro contribuito "fattivamente ed alla grande" all'attuale "collasso economico" dell'Istituto pensionistico;

nel 1979 FIAT AUTO spa contava 135.000 addetti negli stabilimenti italiani (cui) dal 1986 vennero aggiunti i 34.000 addetti del Gruppo Alfa Romeo (all'epoca svenduto per 4 soldi dall'IRI alla Fiat) per un totale complessivo di 169.000 dipendenti. Tra il 1979 ed il 1991 sono stati espulsi dal ciclo produttivo 70.500 lavoratori. Intanto la Fiat già procedeva alla chiusura di interi stabilimenti tra i quali la Lancia di Chivasso, L'alfa Romeo di Portello, l'Autobianchi di Desio, la Maserati di Lambrate, La Sevel Campania di Pomigliano d'Arco, la Somepra di Avellino, le Meccaniche di Pomigliano d'Arco, seguiti negli anni tra gli altri dall'Alfa Romeo di Arese e degli impianti di Termini Imerese.

A fronte dei richiamati organici precedentemente ammontanti ad un totale complessivo di 169.000 dipendenti oggi la FCA auto in Italia registra circa 20.000 addetti al netto degli addetti alle fabbriche Powertrain, Sevel ecc. per un totale complessivo di circa 30.000 unità, tenendo conto che la prevalenza degli impianti italiani del gruppo continuano ad oggi, imperitabilmente, ad essere sottoposti a cicli infiniti di cassa integrazione guadagni erogati a vario titolo e tutti mancanti di verosimili e riscontrabili piani industriali e veritiere prospettive occupazionali;

l'ammontare degli ingenti e finanziamenti ed agevolazioni di Stato ricevuti dalla Fiat, oggi FCA/CNHI, è ad oggi sconosciuto alle stesse istituzioni erogatrici a vario titolo;

da fonte Cgia di Mestre si apprende che dal 1977 al 2012 la Fiat ha ricevuto dallo Stato 7,6 miliardi di euro: una media di circa 2016 milioni di euro all'anno di aiuti statali fruiti dalla Fiat per una "tenuta e rilancio industriale" mai realizzata e di fatto usati per finalità opposte a quelle dichiarate; Ciò ad esclusione dell'ammontare economico delle cassa integrazione e dei contratti approvati dal CIPE nel biennio 2010/2011. E' fondato credere che tali ingenti benefit economici sono solo la punta dell'iceberg degli "aiuti di Stato a perdere" erogati nei decenni in mille e consistenti rivoli dai vari livelli istituzionali, territoriali e nazionali, nonché europei;

il fatto è che, a differenza dei piani industriali annunciati all'evidente scopo di "battere cassa allo Stato", i veri piani Fiat (oggi FCA) vengono da lontano: tra gli inizi e la prima metà degli anni '90, a fronte di un acclarato sovradimensionamento della capacità produttiva del gruppo a fronte dell'assorbimento del mercato, la Fiat Auto, sempre con la contemporanea fruizione di ingenti finanziamenti pubblici, ristrutturava e produceva all'estero i modelli Palio e Duna (Brasile), nuova 500 e 600 (Polonia), costruiva - in una fase di mercato notoriamente stagnante e recessiva - i nuovi stabilimenti di Melfi (la SATA: con capacità produttiva di 450.000

vetture/anno - risulterebbe che all'epoca, in sede CEE, la Fiat per giustificare come legittimi i contributi ricevuti dallo Stato per la costruzione dello stabilimento abbia dato garanzia che il livello produttivo del gruppo non sarebbe sostanzialmente aumentato) e Pratola Serra (la FMA con capacità produttiva di 750.000 motori/anno). Con le predette operazioni la Fiat portò la capacità produttiva del gruppo a 3 milioni di vetture/anno (adducendo previsioni quantomeno "di comodo" sulle richieste di mercato) per attestarsi poi, invece, su una produzione reale inferiore di oltre il 50% già nel 1994, per poi organizzare la vorticoso spirale di chiusura/dismissioni/svendita speculativa/delocalizzazione di impianti, macchinari, strutture e suoli industriali ancora oggi in atto all'interno di uno <strutturale processo di ristrutturazione infinita> consapevolmente e sempre esulante da alcuna seria e realistica prospettiva (benché minima) di tenuta e sviluppo tecnologico ed occupazionale. Un'azienda, la Fiat, che in questi decenni ha di fatto ed impropriamente usato miliardi di euro di finanziamento pubblico generosamente erogatigli dallo Stato per decimare i livelli occupazionali, polverizzare esperienze professionali, precarizzare il lavoro e la vita degli addetti, annientare ogni parvenza di democrazia sindacale. Ciò mentre i maggiori gruppi automobilistici in Europa e nel mondo, a fronte di un mercato dell'auto maturo, saturo e stabilizzato, hanno puntato invece su forti investimenti sostenuti in ricerca ed innovazione tecnologica e capacità produttive dimensionate alle reali richieste di mercato.

TANTO PREMESSO,

e tenendo conto dell'importante ruolo strategico che gioca l'industria dell'auto sia nel settore metalmeccanico che nell'intera economia industriale e complessiva e dato inoltre dall'insieme delle aziende fornitrici e di servizio, nonché energetiche e quant'altre, operanti all'interno di ogni settore merceologico e produttivo, si impone oggi, a giudizio della scrivente organizzazione sindacale, la necessità di avviare le idonee procedure per la predisposizione di una Commissione parlamentare d'inchiesta per accertare se vi sia stato, in questi decenni ed a tutt'oggi, un uso difforme dei finanziamenti pubblici diretti, indiretti ed indotti percepiti dalla Fiat nonché per il conseguente recupero pubblico, nel caso, dei relativi importi economici e conseguenti azioni risarcitorie.

Slai cobas allega alla presente la proposta di legge n.1409 per la *"Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo Fiat dal secondo dopoguerra ad oggi e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo"* presentata il 23 luglio 2013 dai deputati COMINARDI, TRIPIEDI, RIZZETTO, BECHIS, CIPRINI, BALDASSARRE, ROSTELLATO, DI MAIO, ALBERTI, ARTINI, BASILIO, CANCELLERI, CECCONI, DADONE, D'AMBROSIO, DE ROSA, DELL'ORCO, DIENI, D'UVA, IANNUZZI, SORIAL. Atto ripresentato nell'attuale legislatura, il 19 aprile 2018 (Atto Camera n. 548 primo firmatario Cominardi).

Ciò anche considerato che il richiamato disegno di legge è derivato dal "Dossier Fiat: autosabotaggio coi soldi dello Stato" presentato a Montecitorio dal sindacato Slai cobas il 27 giugno 2013

<http://www.radioradicale.it/scheda/384381>

<http://www.slaicobas.it/images/ozio/gallery/pomigliano/DOSSIER-FIAT-17-MAGGIO-2013.pdf>

Allo stato prosegue la sequenza infinita dei periodi di "cassa" (con circa il 50% degli addetti stimati in "esubero") nelle unità produttive di Pomigliano e Nola con alternate ed incongrue motivazioni (da ristrutturazione a riorganizzazione produttiva a solidarietà difensiva): dal 1 marzo 2013 al 31 marzo 2014; dal 1 aprile 2014 al 31 marzo 2015; dal 1 aprile 2015 al 31 marzo 2016; dal 1 aprile 2016 al 31 marzo 2017; dal 3 luglio 2017 al 1 luglio 2018. Idem per Mirafiori, Melfi, Cassino ecc.

Pertanto la rappresentata organizzazione sindacale, per le gravi difformità e violazioni in materia di finanziamenti pubblici e cigs tutte qui rappresentate e denunciate **impugna ad ogni effetto la procedura in corso di esame congiunto su proroga CIGS in FCA.**

Sarebbe ora che la "parole elettorali" sulle delocalizzazioni industriali si "trasformassero in fatti"!

Si preannunciano per il prossimo settembre a Pomigliano idonee iniziative sindacali e di tutela dei lavoratori.

Per Slai cobas - esecutivo nazionale
mara malavenda

documento firmato digitalmente ai sensi degli art. 20 e 21 del d.lgs. 7 marzo 2005 n. 82

Pomigliano d'Arco, 19 luglio 2018

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1409

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

COMINARDI, TRIPIEDI, RIZZETTO, BECHIS, CIPRINI, BALDASSARRE, ROSTELLATO, LUIGI DI MAIO, ALBERTI, ARTINI, BASILIO, CANCELLERI, CECCONI, DADONE, D'AMBROSIO, DE ROSA, DELL'ORCO, DIENI, D'UVA, CRISTIAN IANNUZZI, SORIAL

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo FIAT dal secondo dopoguerra ad oggi e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo

Presentata il 23 luglio 2013

ONOREVOLI COLLEGI! — Il gruppo FIAT, nel corso della sua lunga e articolata storia aziendale, ha sempre ottenuto dai Governi che si sono avvicendati ampio supporto e incentivazione che, alla luce dei risultati industriali prodotti nel corso degli anni e delle rilevanti criticità emerse e accertate anche in sedi istituzionali, pongono oggi seri interrogativi riguardo alla ricostruzione storica del ruolo del gruppo FIAT nel nostro Paese anche e soprattutto in riferimento all'attuale condizione dei lavoratori del medesimo gruppo.

Le garanzie di ristrutturazione e di riorganizzazione industriali, spesso annunciate in favore dell'occupazione, sembrano essere svanite nel nulla, lasciando spazio a

progetti di chiusura degli impianti presenti sul territorio italiano.

La strategia della privatizzazione dei profitti e della socializzazione delle perdite è divenuta insostenibile per i cittadini italiani e per tutto l'indotto composto anche da quelle imprese che hanno contribuito a valorizzare l'economia italiana nel mondo.

Ogni forma di ammortizzatore sociale, di fronte alle politiche di delocalizzazione del gruppo attuate nel corso degli ultimi anni, si è spesso tradotta in « ammortizzatore aziendale ».

Da menzionare, purtroppo, la storica acquisizione dell'Alfa Romeo, che è stata anche oggetto di un'importante decisione

europea (89/661/CEE, della Commissione, del 31 maggio 1989, relativa agli aiuti concessi dal governo italiano all'impresa Alfa Romeo).

In tale occasione, la Commissione decise che « Gli aiuti sotto forma di apporto di capitale per un importo complessivo di 615,1 miliardi di lire, concessi dal governo italiano al gruppo Alfa Romeo attraverso le società finanziarie IRI e Finmeccanica sono illegali, e pertanto incompatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato CEE, dato che sono stati concessi in violazione delle regole di procedura previste dall'articolo 93, paragrafo 3. Inoltre, detti aiuti sono parimenti incompatibili poiché non soddisfano le condizioni di deroga previste dall'articolo 92, paragrafo 3 ».

In sostanza, si rende a questo punto necessario accertare se lo Stato italiano abbia prestato il fianco, direttamente o indirettamente, anche attraverso l'individuazione di specifiche responsabilità politiche, come cassa aziendale per l'attuazione di politiche volte alla massimizzazione dei profitti, alla distribuzione dei dividendi, disattendendo completamente le promesse e i piani industriali presentati dal gruppo e destinati allo sviluppo dell'azienda e alla tutela di tutti i suoi lavoratori.

La stessa Presidente della Camera dei deputati, in un recente messaggio inviato all'amministratore delegato del gruppo FIAT ha segnato un nuovo passo indicando le linee da adottare nelle politiche industriali ed enunciando: « le vecchie ricette hanno fallito e ne servono di nuove. Affinché il nostro paese possa tornare competitivo è necessario percorrere la via della ricerca, della cultura e dell'innovazione, tanto dei prodotti quanto dei pro-

cessi. Una via che non è affatto in contraddizione con il dialogo sociale e con costruttive relazioni industriali: non sarà certo nella gara al ribasso sui diritti e sul costo del lavoro che potremo avviare la ripresa ».

Tale cambio di rotta potrà essere compiuto solo attraverso l'attenta analisi da parte del Parlamento di quanto accaduto in passato, anche al fine di evitare che possano ripetersi episodi di dissennata gestione di fondi oggi più di ieri da tutelare e da canalizzare nelle più appropriate direzioni di incentivo reale all'occupazione.

Tenuto conto delle innumerevoli vicende, anche di carattere giudiziario, che hanno coinvolto l'intero gruppo FIAT, è pertanto necessario istituire una Commissione parlamentare di inchiesta al fine di indagare e verificare l'entità e l'effettivo impiego da parte del gruppo FIAT di agevolazioni statali, dirette o indirette, ricevute a vario titolo nel corso degli anni; il rispetto delle finalità di uso di tali agevolazioni; l'analisi dei costi e dei benefici relativi allo storico rapporto tra il nostro Paese e l'azienda automobilistica di Torino anche al fine di far emergere, in tempi di crisi, le sacche di finanza illegittimamente trattenute o gestite dal gruppo FIAT per poterne tenere conto a tutela dei lavoratori degli stabilimenti ancora in attività nonché di prevedere l'eventuale erogazione di sanzioni in caso di illecito o trasgressione di norme; verificare se nell'erogazione delle agevolazioni siano state rispettate le disposizioni nazionali ed europee vigenti; verificare ed accertare il rispetto dei diritti individuali e collettivi dei lavoratori dipendenti in relazione all'attuazione dei piani industriali.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione della Commissione).

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo FIAT dal secondo dopoguerra ad oggi e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo, di seguito denominata « Commissione », con il compito di indagare e di verificare l'entità e l'effettivo impiego da parte del gruppo FIAT delle agevolazioni statali, dirette o indirette, ricevute a vario titolo dal secondo dopoguerra ad oggi, il rispetto delle finalità dichiarate di uso di tali risorse, il rispetto dei diritti individuali e collettivi dei lavoratori dipendenti stabiliti dalla legislazione vigente, nonché l'attuazione dei piani industriali predisposti.

ART. 2.

(Composizione e durata della Commissione).

1. La Commissione è composta da venti senatori e da venti deputati nominati, rispettivamente, dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo esistente in almeno un ramo del Parlamento.

2. Con gli stessi criteri e la stessa procedura di cui al comma 1 si provvede alle eventuali sostituzioni in caso di dimissioni o di cessazione del mandato parlamentare o qualora sopraggiungano altre cause di impedimento dei componenti della Commissione.

3. Il Presidente del Senato della Repubblica e il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei componenti, convocano la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

4. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti, un senatore e un deputato, e da due segretari, un senatore e un deputato, è eletto a scrutinio segreto dalla Commissione tra i suoi componenti. Nell'elezione del presidente, se nessuno riporta la maggioranza assoluta dei voti, si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno avuto il maggior numero di voti o, in caso di parità di voti tra più di due candidati, al ballottaggio tra i due più anziani. In caso di ulteriore parità, è proclamato eletto il più giovane di età.

5. La Commissione presenta alle Camere una relazione nei casi di particolare gravità e urgenza che lo rendano necessario e comunque ogni dodici mesi e al termine dei suoi lavori.

6. La Commissione è istituita per la durata della XVII legislatura.

ART. 3.

(Compiti della Commissione).

1. La Commissione ha i seguenti compiti:

a) calcolare l'ammontare delle agevolazioni patrimoniali pubbliche, dirette o indirette, delle quali ha beneficiato il gruppo FIAT dal secondo dopoguerra ad oggi, anche operando una comparazione con le distribuzioni dei dividendi agli azionisti;

b) se le agevolazioni patrimoniali di cui alla lettera a) siano state concesse nel rispetto dei criteri e dei limiti stabiliti dall'ordinamento nazionale ed europeo;

c) verificare, in particolare, l'effettivo adempimento e rispetto da parte delle società del gruppo FIAT degli impegni assunti in occasione delle ammissioni ai benefici degli ammortizzatori sociali non-

ché in occasione delle ammissioni ai finanziamenti statali, diretti o indiretti, in favore delle medesime società;

d) verificare l'effettiva attuazione dei piani industriali predisposti dalle società del gruppo FIAT;

e) verificare il rispetto dei diritti individuali dei dipendenti delle società del gruppo FIAT accertando l'eventuale esistenza di condotte antisindacali tenute dalle medesime società a danno di organizzazioni sindacali dei lavoratori, tenuto conto di eventuali sentenze giudiziarie emesse in merito;

f) accertare quali e quante indagini giudiziarie siano state avviate dalle autorità competenti dal secondo dopoguerra a oggi.

ART. 4.

(Poteri e limiti della Commissione).

1. In conformità all'articolo 82 della Costituzione, la Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. La Commissione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

2. La Commissione può richiedere agli organi e agli uffici della pubblica amministrazione copie di atti e di documenti da essi custoditi, prodotti o comunque acquisiti in materie attinenti ai compiti di cui all'articolo 3.

3. La Commissione può altresì richiedere copie di atti e di documenti relativi a procedimenti e a inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e di documenti relativi a indagini e a inchieste parlamentari.

4. Sulle richieste di cui al comma 2 del presente articolo l'autorità giudiziaria

provvede ai sensi dell'articolo 117 del codice di procedura penale.

5. La Commissione mantiene il segreto funzionale fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi del comma 3 siano coperti da segreto.

6. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

7. Per le testimonianze rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

8. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti, le assunzioni testimoniali e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari fino al termine delle stesse.

ART. 5.

(Obbligo del segreto).

1. I componenti la Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, commi 5 e 8.

ART. 6.

(Organizzazione dei lavori).

1. La Commissione, prima dell'inizio dei lavori, adotta il proprio regolamento interno a maggioranza assoluta dei suoi componenti.

2. La Commissione può organizzare i propri lavori anche attraverso uno o più comitati, costituiti secondo le disposizioni del regolamento di cui al comma 1.

3. Le sedute della Commissione sono pubbliche, tuttavia, la Commissione può

deliberare, a maggioranza semplice, di riunirsi in seduta segreta.

4. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e di ufficiali di polizia giudiziaria, di magistrati ordinari, nonché di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie.

5. Per l'espletamento delle sue funzioni, la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dai Presidenti delle Camere, d'intesa tra loro.

6. Le spese di funzionamento della Commissione, pari a un massimo di 300.000 euro annui, sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

LAVORI

LAVORI PREPARATORI DEI PROGETTI DI LEGGE

APPROFONDIMENTI

Atto Camera: 548

Proposta di legge: COMINARDI: "Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo FIAT dal secondo dopoguerra ad oggi e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo" (548)

Iter
Testi
Emendamenti
Esame in Commissione
Discussione in Assemblea
Dossier
Votazioni
OpenData

Fase Iter: Da assegnare

Iniziativa dei deputati: COMINARDI Claudio

Natura: Proposta di legge ordinaria

Presentazione: Presentata il 19 aprile 2018

Relatori: *in Commissione; - in Assemblea; .*

PRIMA LETTURA CAMERA

Proposta di legge C. 548 Presentata il 19 aprile 2018