

Bisogna evitare la totale scomparsa delle macchine italiane. Ma la proposta di nazionalizzare l'azienda è infelice

Mercedes e Bmw, a differenza della casa torinese, sono entrate nei segmenti di bassa cilindrata senza abbandonare quelli di alta

# Fiat: errori fatti, errori da temere

FERDINANDO TARGETTI

Segue dalla prima

Le agevolazioni finanziarie che la Casa hanno concesso per le vendite a rate negli Stati Uniti hanno solo posticipato la caduta delle vendite. È anche inoltre vero che i venti di guerra che spirano sul mondo in questi tempi innalzano il prezzo del petrolio e i consumatori sanno che questa tassa ha effetti depressivi sui redditi e occupazione e ciò induce a rimandare la spesa in beni durevoli tra cui l'auto. Ma la crisi della Fiat, che ha mostrato un'accelerazione in questa lunga fase congiunturale negativa, ha radici molto più antiche. Le determinanti di questa crisi della casa torinese risiedono in due errori gravi, il primo può essere visto con benevolenza, il secondo no. Il primo errore è stato quello di sbagliare la risposta alla globalizzazione. Negli anni 90 la Fiat ha puntato a produrre macchine a basso prezzo per i mercati poveri: Brasile, Russia, Polonia, Turchia, India. Nello stesso tempo abbandonava i mercati ricchi degli Stati Uniti e dell'Europa. La scelta non poteva essere peggiore. Da un lato nei paesi emergenti si sono avute le crisi finanziarie dell'America Latina e dell'Asia. D'altro lato il decennio dei 90 ha visto crescere i redditi delle fasce più ricche della popolazione e le domande di auto di fasce alte di mercato. I consumatori vogliono automobili innovative e di alto standing; questo comporta un aumento della gamma di offerta (i segmenti sono

passati in Europa da cinque a tredici) e infatti Mercedes e Bmw sono andati nei segmenti di bassa cilindrata senza abbandonare quelli ad alta. La Fiat ha invece ridotto la gamma, ha presentato pochi modelli nuovi, alcuni sbagliati e non ha rafforzato i segmenti ad alta cilindrata che poteva fare con Alfa e Lancia. Ancora con la Uno la Fiat conteneva alla Volkswagen la leadership del mercato europeo. Dopo di allora, negli ultimi dodici anni, la Fiat (insieme a Lancia e Alfa Romeo) ha perso il 40% del proprio mercato interno (dal 52 al 31%) e di quello europeo (dal 14 all'8%), mentre altri concorrenti, come le case francesi, facevano investimenti e ricerca e acquisivano quote di mercato. Oggi la Peugeot con la Bmw è la casa che fa i maggiori profitti. Il secondo errore è quello tipico del grande capitale italiano, errore che riemerge come un fiume carsico nella storia economica del nostro Paese. Ci sono fasi nelle quali, almeno una parte del grande capitale, affronta il mare procelloso della concorrenza nazionale ed estera e si butta nell'innovazione, come il periodo del miracolo economico degli anni 50 e fasi nelle quali la grande impresa si ritira e non crede più nella propria missione industriale, come quella che viviamo ora. Le grandi imprese continuano ad essere gestite dalle famiglie e quindi sono povere di capitali, non solo, ma le famiglie proprietarie si comportano come dei saggi finanziari che differenziano i loro portafogli, anziché come saggi indu-

striali che puntano sull'allargamento dei loro mercati. Si pensi che all'inizio degli anni 90 sulla scena italiana si presentavano quattro gruppi privati che erano forti produttori in settori industriali importanti e aperti alla concorrenza internazionale: Ifi-Fiat nel settore auto, Ferfin-Montedison nel settore chimico, Cir-Olivetti nel settore informatico, Pirelli nel settore gomma-cavi-pneumatici. Oggi questi gruppi sono tutti scomparsi o quasi dai loro settori e al più sono presenti nei settori protetti delle public-utilities privatizzate o nell'edilizia. Il comportamento della Fiat è stato emblematico in questo senso. Più di una decina d'anni fa gli Agnelli e Mediobanca scelsero una strategia «finanziaria» per la società (nel senso di differenziare i settori di investimento), portarono Cesare Romiti al governo della società che cacciò Ghidella, l'unico che puntava sull'automobile e proprio per questo venne allontanato. Il combinato disposto di questi due errori ha portato alla situazione attuale. La crisi della Fiat è molto di più della crisi di un'impresa e richiede interventi che riguardano il futuro dell'auto italiana; l'occupazione di migliaia di persone; l'industria meridionale. Un unico strumento non può conseguire tutti questi obiettivi. La questione più urgente è quella degli occupati nei cui confronti devono essere approntati tutti gli strumenti di ammortizzatori sociali disponibili, ma mi vorrei concentrare sulla politica industriale. Credo che bisogna giungere alla amara

conclusione che la casa torinese non ha finanza, non ha modelli, non ha progetti, che quindi la Fiat come autonoma industria automobilistica sia finita. La Fiat è in stato fallimentare. Degli interventi tampone significherebbero soltanto dei denari gettati al vento. Negli ultimi tre mesi le banche hanno dato molti soldi alla Fiat, ma non è servito a niente. Un piano di ristrutturazione triennale richiede una decina di miliardi: 4,5 miliardi di gestione (perde 135 milioni al mese), più altrettanti come investimenti per nuovi modelli. Chi ce li mette? Sarebbe inaccettabile se lo facesse lo Stato. L'idea di nazionalizzare la casa torinese è infelice. Innanzitutto sarebbe considerato come aiuto di Stato dalla Commissione Europea che probabilmente si opporrebbe all'operazione, in secondo luogo una Fiat nazionalizzata continuerebbe ad essere un'industria locale zoppa, non una tra le aziende global player le quali, insieme alle industrie di nicchia, come la Ferrari, sono le uniche che oggi si salvano sul mercato globale. Difficilmente proponibile anche che la Fiat faccia un aumento di capitale sottoscritto dallo Stato, dalle banche e dalla Gm: oltre alle obiezioni precedenti che possono derivare dalla Direzione generale della concorrenza di Bruxelles, non vedo gli americani azionisti insieme allo Stato italiano, né è accettabile che contribuenti e azionisti delle banche debbano rischiare il loro capitale, mentre la Fiat non ci metta del proprio. La Fiat ha ancora la Toro, la Marelli, una quota della Banca

di Roma, l'Iveco (che guadagna meno dei concorrenti, ma guadagna) e molti altri gioielli. Dopo tanti anni di interventi statali di aiuto alla Fiat non è pensabile che la casa torinese se ne esca da questa vicenda quasi fallimentare senza metterci del proprio. Sappiamo che la soluzione che appare più realistica è quella della vendita della Fiat alla General Motors, ma bisogna vedere se gli americani ci stanno. Bisogna poi anche capire se vogliono solo comprare un pezzo importante del mercato italiano (il quarto nel mondo) o anche skill, lavoratori e capacità produttiva. Bisognerebbe fare in modo che non ci sia la totale e immediata scomparsa dell'auto italiana. Questo potrebbe forse ottenersi con un progetto che preveda lo scorporo di Alfa e Lancia dalla Fiat e la fusione in una società con Opel (anch'essa di Gm) con gioielli Fiat dati in dote. Questa costituenda società, nella quale gli italiani detterebbero una parte del pacchetto azionario, manterrebbe parte della produzione e del cervello in Italia. Il resto della società potrebbe essere venduto direttamente alla Gm in una trattativa in cui entra anche lo Stato italiano, senza che questo voglia dire di metterci dei capitali. Quando, sotto il governo della signora Thatcher, gli inglesi vendettero l'industria automobilistica ai giapponesi, lo Stato intervenne nelle trattative ottenendo la garanzia del mantenimento della produzione automobilistica nel paese. Questo può essere fatto anche da noi. Il governo po-

trebbe entrare nella trattativa offrendo una rapida stipula di patti territoriali, che sono accordi tra enti locali, la casa produttrice, i sindacati e il governo per creare delle aree con incentivi particolari sulle assunzioni e sui contributi, che, quantomeno limitatamente al Mezzogiorno, potrebbero avere il consenso della Commissione Europea. La soluzione di Termini Imerese deve comportare l'adozione di misure ad hoc per l'assorbimento altrove e/o la riqualificazione degli occupati (la regione Sicilia dispone di grandi cifre europee che mal amministrata per progetti di riqualificazione) e non deve essere motivo di ricatto per ottenere fondi pubblici da parte di una società facente parte di una holding che nulla mette del proprio capitale. Infine vorrei mettere in evidenza come la questione Fiat si intreccia con quella della pluralità dell'informazione. Come è noto il Corriere della Sera è controllato dalla società Hdp, che a sua volta è governata da un sindacato di controllo che comprende anche gli Agnelli. Qualche settimana fa Ligresti non è riuscito a ottenere la maggioranza del sindacato di controllo per entrare in Hdp. Grave sarebbe per la nostra democrazia se la vicenda dell'auto italiana comportasse uno scambio politico improprio tra governo e gruppo Fiat, che si dovesse concludere portando il principale giornale italiano sotto il controllo di un presidente del Consiglio che è già in posizione quasi monopolistica in tutti i settori dei mezzi di comunicazione.

## Auto, quella «ecologica» può battere la crisi

SERGIO GENTILI\*

La crisi della Fiat-Auto è aperta da molti mesi e le cose non stanno affatto migliorando: cresce il mercato italiano dell'auto (+3%) mentre la quota dei marchi Fiat continua a decrescere. Tra i lavoratori, gli impiegati e i quadri degli stabilimenti del Nord, del Centro e del Sud c'è una forte preoccupazione perché è certo che moltissimi di loro perderanno il lavoro e per chi rimane non ci sono ancora garanzie certe. L'unica soluzione che l'azienda avanza realmente è la richiesta dello stato di emergenza e di altra e massiccia cassa integrazione. La precarietà è forte. La stessa insicurezza è vissuta nel comparto della componentistica. È veramente difficile non accorgersi che quello che sta accadendo è anche l'effetto delle scelte «anticrisi» decise dall'azienda nei mesi scorsi. Questa situazione pone una domanda di fondo, a cui va data una risposta chiara e responsabile, e cioè se l'azienda e il governo hanno la volontà di rilanciare la Fiat-Auto: gli incontri e le verifiche in corso e quelle programmate dovranno fare chiarezza. Il Governo delle destre finora ha lasciato andare e ha delegato le proprie responsabilità al gruppo dirigente della Fiat: un po' perché da «liberisti» credono ai «miracoli» di un mercato senza alcuna responsabilità sociale e ambientale, ma soprattutto perché sono assolutamente privi di idee e di politiche per rafforzare il ruolo e la funzione del nostro sistema industriale nella competizione globale. Della crisi Fiat il paese ne deve parlare. Anzi, occorre farne una decisiva «questione nazionale ed europea», in quanto sono in gioco grandi interessi, non solo quelli degli azionisti di famiglia, e che riguardano il mercato europeo, (sottoposto a ulteriori processi di concentrazione oligopolistica), l'occupazione, la qualità ambientale e la qualità e la collocazione internazionale dell'industria italiana. Le ricette del gruppo Fiat si sono dimostrate inadeguate e non all'altezza dei problemi e ciò perché sono ispirate da vecchie politiche liberiste e anticongiunturali, quelle che fanno ricadere i costi della ristrutturazione sul lavoro (licenziamenti, cassa integrazione, flessibilità estrema per super fruttamento degli impianti, nessuna garanzia per l'occupazione di chi resta) e

sulla cessione delle attività più redditizie ed a forte potenziale espansivo. Il metodo, poi, dell'esclusione del sindacato da ogni scelta di merito è veramente grave ed esaspera la conflittualità. I metodi e i contenuti affermatosi finora vanno abbandonati al più presto perché sono diventati essi stessi un elemento di aggravamento della crisi. Gli incontri tra Fiat e governo se non hanno al centro l'obiettivo di cambiare radicalmente questi indirizzi non porteranno da nessuna parte. Quello che va messo al centro, e che manca alle «ricette» del gruppo e del governo, è un'idea strategica sulla qualità delle vetture e sulla ricollocazione nazionale e internazionale della Fiat-Auto, (il gruppo Fiat è ancora interessato ad essere un soggetto imprenditoriale dinamico nel mercato automobilistico?) e ciò è un limite serissimo, perché senza un'ipotesi d'innovazione di qualità non ci potrà essere nessuna prospettiva nella competizione di mercato e non si potranno richiedere impegni significativi agli investitori, al mondo creditizio e alle imprese per realizzare alleanze societarie, promuovere nuovi accordi industriali e reperire le risorse finanziarie necessarie per una riconversione ecologica dell'industria automobilistica. L'idea strategica su cui andrebbe concentrata l'attenzione è quella di coprire quel gigantesco spazio di mercato aperto dal bisogno/necessità di eliminare l'inquinamento dall'aria che respiriamo e di risparmiare energia e materiali. Moltissime delle più grandi aziende automobilistiche hanno già tradotto in progettazione, in prototipi e in concrete produzioni di vetture ecologiche i ripetuti allarmi lanciati dall'Onu (a Rio nel '92, a Kyoto nel '97, quest'anno a Johannesburg) circa l'urgenza di eliminare le cause del riscaldamento del pianeta e dell'instabilità climatica che quest'estate (chiamiamola ancora così) ha mandato sott'acqua moltissimi paesi, arretrato drammatici lutti e provocato danni economici elevatissimi. Lungo le linee della qualità ambientale e sociale è oggi possibile avanzare concrete proposte per superare la crisi Fiat-Auto e queste si muovono in due direzioni precise: l'innovazione ecologica della vettura; la creazione di una rete di servizi per la mobilità sostenibile. Le azioni immediate che si possono realizzare sono molte: potenziamento dei modelli ad alto risparmio energetico e a bassa capacità d'inquinamento (già oggi sono disponibili motori misti ed elettrici); accordi industriali a cominciare da quello con la G.M., o con altre aziende leaders, per la messa in produzione di vetture ecologiche e per rafforzare la collaborazione tecnico-scientifica per motori all'idrogeno; un'offerta nazionale per la sostituzione dei bus inquinanti e per la costruzione di strutture di servizio di car pooling e car sharing; non dismissione ma potenzia-



Manifesti di Forza Italia contro il Comune di Roma. Se «la sinistra non sa governare» loro non sanno scrivere ©Riccardo De Luca

### la foto del giorno

Sono in gioco grandi interessi, non solo quelli degli azionisti di famiglia, che riguardano il mercato europeo, l'occupazione, l'ambiente

mento della presenza nella produzione di vetture per le ferrovie, metropolitane e linee tranviarie; piano nazionale di formazione. Sono proposte (con la Fiat o senza andranno comunque fatte e realizzate) che un vero piano industriale per far uscire la Fiat-Auto dalla crisi non potrà non contenere. L'Europa, coerentemente con gli impegni assunti per l'abbattimento dei gas serra, è chiamata ad indicare precisi criteri di qualità ecologica su cui uniformare la mobilità europea e a predisporre un «piano» per favorire il ricambio ecologico dei mezzi pubblici, dei veicoli industriali e delle auto e per individuare meccanismi di controllo e finanziari per sostenere la ricerca e le politiche industriali necessarie. L'Italia è interessata a sconfiggere la politica del «disinteresse» delle destre che condanna l'industria italiana ad un ruolo di assemblaggio nella divisione internazionale del lavoro e ad una decadenza scientifica e tecnologica. Il nulla del governo andrà sostituito con un «documento obiettivo» per stimolare la crescita della domanda interna di veicoli ecologici, per programmare la sostituzione dei bus inquinanti, per costruire una rete di distribuzione (metano, gpl...), per estendere la ferrovia e la rete urbana su ferro e per approntare una politica industriale e finanziaria di sostegno alle aziende e agli enti locali impegnati nella riconversione ecologica della mobilità. In particolare, va predisposto un «piano industriale» per la messa in produzione dei veicoli ecologici, per verificare che gli accordi e le alleanze industriali non vadano a discapito del necessario rinnovamento qualitativo dell'apparato industriale italiano, per sostenere le industrie della componentistica e dell'indotto e, infine, per aprire un filone di credito ecologico da destinare agli enti locali e alle aziende chiamate a realizzare la mobilità sostenibile. Guardando al mercato dell'automobile, quindi, con le lenti dello sviluppo sostenibile e non con quelle del liberismo, è sicuramente possibile vivere la crisi delle vecchie produzioni non come una inevitabile amputazione e ridimensionamento, ma come una grande opportunità per il lavoro, per la competitività dell'industria e della ricerca scientifica italiana. \*Esecutivo nazionale di Sinistra Ecologista

L'idea strategica è coprire quel gigantesco spazio di mercato aperto dal bisogno di risparmiare energia ed eliminare l'inquinamento

<h2>l'Unità</h2> <p>CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE</p> <p><b>Marialina Marcucci</b> PRESIDENTE</p> <p><b>Alessandro Dalai</b> AMMINISTRATORE DELEGATO</p> <p><b>Francesco D'Etore</b> CONSIGLIERE</p> <p><b>Giancarlo Giglio</b> CONSIGLIERE</p> <p><b>Giuseppe Mazzini</b> CONSIGLIERE</p>		<p>Direzione, Redazione:</p> <p>■ 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13 tel. 06 696461, fax 06 69646217/9</p> <p>■ 20124 Milano, via Antonio da Recanate, 2 tel. 02 8969811, fax 02 89698140</p> <p>■ 40133 Bologna, via del Giglio 5 tel. 051 315911, fax 051 3140039</p>
<p>DIRETTORE RESPONSABILE <b>Furio Colombo</b></p> <p>CONDIRETTORE <b>Antonio Padellaro</b></p> <p>VICE DIRETTORI</p> <p><b>Pietro Spataro</b> <b>Rinaldo Gianola</b> (Milano) <b>Luca Landò</b> (on line)</p> <p>REDATTORI CAPO</p> <p><b>Paolo Branca</b> (centrale) <b>Nuccio Ciconte</b> <b>Ronaldo Pergolini</b></p> <p>ART DIRECTOR <b>Fabio Ferrari</b></p> <p>PROGETTO GRAFICO <b>Mara Scanavino</b></p>	<p>Stampa:</p> <p><b>Sabo s.r.l.</b> Via Carducci 26 - Milano</p> <p>Fac-simile:</p> <p><b>Sies S.p.A.</b> Via Santi 87, - Paderno Dugnano (Mi)</p> <p><b>Serom S.p.A.</b> Via del Fosso di Santa Maura - Torre Spaccata (Roma)</p> <p><b>Ed. Teletampa Sud S.r.l.</b> Località S. Stefano, 82038 Vitulano (Bn)</p> <p><b>Unione Sarda S.p.A.</b> Viale Elmas, 112 - 09100 Cagliari</p> <p><b>STS S.p.A.</b> Strada 5a, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano D'Arce (CT)</p> <p>Distribuzione:</p> <p><b>A&amp;G Marco Spa</b> Via Fortezza, 27 - 20126 Milano</p> <p>Per la pubblicità su l'Unità</p> <p><b>Publikompass S.p.A.</b> Via Carducci, 29 - 20123 MILANO</p> <p>Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490 02 24424533 02 24424550</p>	
<p>Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Ulivo. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555</p>		<p>La tiratura de l'Unità del 14 ottobre è stata di 140.538 copie</p>